



PARECER N° 1357/2019/JULG ASJIN/ASJIN
PROCESSO N° 00065.153400/2015-57
INTERESSADO: TOTAL LINHAS AEREAS S.A

PROPOSTA DE DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA – ASJIN

AI: 00401/2015 **Data da Lavratura:** 21/07/2015

Crédito de Multa n°: 664019182

Infração: *operar aeronave com item postergado sem base em dados técnicos*

Enquadramento: alínea "e" do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei n° 7.565/86), c/c itens 43.9(a)(1) e 43.13(a) e (c) do RBHA 43, c/c itens 121.363, 121.369 e 121.709 do RBAC 121

Proponente: Henrique Hiebert - SIAPE 1586959

RELATÓRIO

1. Trata-se de Recurso interposto por TOTAL LINHAS AÉREAS S.A. em face de decisão proferida no Processo Administrativo em epígrafe, originado do Auto de Infração n° 00401/2015 (fl. 01), que capitulou a conduta do interessado na alínea "e" do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei n° 7.565/86), c/c itens 43.9(a)(1) e 43.13(a) e (c) do RBHA 43, c/c itens 121.363, 121.369 e 121.709 do RBAC 121, descrevendo o seguinte:

Descrição da ocorrência: Voos irregulares após item postergado sem base em dados técnicos.

HISTÓRICO:

Em auditoria realizada na empresa TOTAL LINHAS AÉREAS S.A., entre os dias 13 a 16 de junho de 2011, em Belo Horizonte - MG, não foi demonstrada a devida execução de ação de manutenção em aeronaves da Total Linhas Aéreas S.A., de acordo com a não conformidade de número 28 do FOP 109 n° 36/2011/DAR/SAR/UR/RIO DE JANEIRO (protocolo 60830.005684/2011-56) e foram Identificados voos irregulares após essa liberação inadequada. "Não conformidade n° 28:

APRS - Conforme MFTL 075488, Item 01, do dia 04/06/2011, a aeronave PT-MTT foi liberada para retorno ao serviço sem referência a procedimento em dado técnico aprovado. Foi reportado pela tripulação "Pressão do freio pneumático muito alto (1500 psi)". A manutenção respondeu "Solicitado material para posterior correção (Indicador e transmissor) O/S: 00500893-001# 0053". Foi apresentada a OS 00500893-001 #0053. A pane foi solucionada somente em 14/06/2011 com ajuste da pressão do freio pneumático, acordo AMM 32-43-00 Pág. 501. Entretanto, não foi apresentado dado técnico aprovado que permitia a postergação da manutenção no dia 04/06/2011 pelo MFTL 075488."

O item foi reportado no dia 04/06/2011. Não foi registrado dado técnico aceitável para a postergação da discrepância. A discrepância foi corrigida no dia 14/06/2011. Logo, os 09 (nove) voos que ocorreram entre os dias 06/06/2011 (primeiro vôo após a pane) e 14/06/2011 foram Irregulares. A tabela em anexo Informa os referidos voos, totalizando 9 (nove) infrações.

2. No verso do Auto de Infração consta a seguinte tabela:

#	Aeronave	MFTL	Data	N° do Voo	Partida	Destino
---	----------	------	------	-----------	---------	---------

1	PR-MTT	075490	06/06/2011	9902	SBBE	SBGR
2	PR-MTT	075490	06/06/2011	9903	SBBR	SBGL
3	PR-MTT	075491	08/06/2011	9882	SBGL	SBMG
4	PR-MTT	075491	08/06/2011	9883	SBMG	SBGL
5	PR-MTT	075492	13/06/2011	9890	SBGL	SBBE
6	PR-MTT	075493	Sem voo	Sem voo	Sem voo	Sem voo
7	PR-MTT	075494	13/06/2011	9902	SBBE	SBBR
8	PR-MTT	075494	13/06/2011	9903	SBBR	SBGL
9	PR-MTT	075494	13/06/2011	9904	SBGL	SBGR
10	PR-MTT	075494	Sem voo	Sem voo	Sem voo	Sem voo
11	PR-MTT	075496	14/06/2011	5679	SBGR	SBPA

3. Às fls. 02/04, Relatório de Fiscalização nº 42/2015/GTAR-RJ/GAEM/GGAC/SAR detalha as irregularidades constatadas pela fiscalização, e apresenta como anexo os seguintes documentos:

3.1. cópia do FOP 109 nº 36/2011/DAR/SAR/UR/RIO DE JANEIRO, que informa à atuada as não-conformidades encontradas em auditoria, sendo que o reporte nº 28 diz respeito ao presente processo - fls. 05/08;

3.2. cópia do FOP 103 nº TLA0701-11, através do qual a atuada apresenta esclarecimentos a respeito das não-conformidades encontradas em auditoria - fls. 09/15;

3.3. cópia de Lista de Frequência em treinamento de mecânicos da atuada, realizado em 05/05/2011 - fl. 15v;

3.4. cópia das páginas nº 075488, 075489, 075490, 075491, 075492, 075493, 075494, 075495, 075496 e 075497 do "Maintenance / Flight Technical Logbook" (livro de bordo) da aeronave PT-MTT - fls. 16/20;

3.5. cópia da Ordem de Serviço nº 00500893-001 #0053 - fl. 21;

3.6. cópia do SEGVOO 111 nº 0033/2009-GATR/SAR, que registra a aceitação da revisão 11 do Manual Geral de Manutenção - MGM da atuada - fl. 22;

3.7. cópia parcial da revisão 11 do MGM da atuada - fls. 23/26;

3.8. cópia do FOP 111 nº 10/2011/DAR/SAR/UR/RIO DE JANEIRO, que registra a aceitação da revisão 12 do Manual Geral de Manutenção - MGM da atuada - fl. 27.

4. Notificado da lavratura do Auto de Infração em 29/07/2015 (fl. 28), o interessado não apresentou defesa, conforme "Certidão de Decurso de Prazo" à fl. 29.

5. Em 11/11/2015, lavrado Despacho que encaminha o processo ao setor competente de primeira instância da Superintendência de Aeronavegabilidade - SAR - fl. 30.

6. Em 27/03/2018, lavrado Termo de Encerramento de Trâmite Físico JPI - GTPA/SAR 1643440, passando o processo a tramitar exclusivamente no Sistema Eletrônico de Informações - SEI.

7. Em 04/05/2018, a autoridade competente, após apontar a ausência de defesa, decide pela aplicação, com a ausência de circunstâncias atenuantes ou agravantes, de nove multas no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais), totalizando o valor de R\$ 63.000,00 (sessenta e três mil reais) - SEI 1759043.

8. Em 15/05/2018, lavrada Notificação de Decisão SEI 1791215.

9. Notificado da decisão em 28/05/2018 (SEI 1791319 e 1890484), o interessado postou seu recurso a esta Agência em 07/06/2018 (SEI 1910970). No documento, contesta a aplicação de nove multas, entendendo que não há neste caso multiplicidade de condutas e infrações a diversos dispositivos

legais, e aduzindo o princípio da proporcionalidade, requer a aplicação de uma multa no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais).

10. Dispõe ainda que no artigo 302 do CBA não consta qualquer indicação que a penalidade deve ser multiplicada pelo número de voos realizados pela empresa autuada, e citando o art. 8º da Resolução ANAC nº 25/2008, alega que "*o Auto de Infração deve indicar com exatidão a lei ou o ato normativo infringido pelo autuado, possibilitando desta única forma o exercício da defesa. Não basta a tipificação de um determinado ato infracional, mas a correta subsunção do fato à norma, o que, no caso dos autos, não ocorre em relação ao valor da multa aplicada*".

11. Ao fim, requer que o Auto de Infração seja anulado, dada a inexistência de infração por parte da recorrente; alternativamente, requer que seja aplicada multa no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais).

12. Junto ao recurso o interessado apresenta instrumento de procuração.

13. Em 04/09/2018, lavrado Despacho JPI - GTPA/SAR 1892964, que encaminha o processo à ASJIN.

14. Em 05/07/2018, lavrado Despacho ASJIN 1991065, que conhece do recurso e determina a distribuição do processo a membro julgador.

15. É o relatório.

PRELIMINARES

16. ***Regularidade processual***

17. O interessado foi regularmente notificado quanto à infração imputada em 29/07/2015 (fl. 28), no entanto não apresentou defesa, conforme "Certidão de Decurso de Prazo" à fl. 29. Foi, ainda, regularmente notificado quanto à decisão de primeira instância em 28/05/2018 (SEI 1890484), tendo postado seu conhecido recurso a esta Agência em 07/06/2018 (SEI 1910970), conforme Despacho ASJIN 1991065.

18. Desta forma, aponto a regularidade processual do presente processo, a qual preservou todos os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitou, também, aos princípios da Administração Pública, estando, assim, pronto para, agora, receber uma decisão de segunda instância administrativa por parte desta ASJIN.

MÉRITO

19. ***Quanto à fundamentação da matéria - operar aeronave com item postergado sem base em dados técnicos***

20. Diante das infrações descritas no Auto de Infração, as multas foram aplicadas com base na alínea "e" do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei nº 7.565/86), c/c itens 43.9(a)(1) e 43.13(a) e (c) do RBHA 43, c/c itens 121.363, 121.369 e 121.709 do RBAC 121.

21. A alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA dispõe o seguinte, *in verbis*:

CBA

Art. 302. A multa será aplicada pela prática das seguintes infrações:

(...)

III - infrações imputáveis à concessionária ou permissionária de serviços aéreos:

(...)

e) não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves;

22. À época dos fatos, estava em vigor o RBHA 43, intitulado "MANUTENÇÃO, MANUTENÇÃO PREVENTIVA, RECONDICIONAMENTO, MODIFICAÇÕES E REPAROS",

destacando-se os seguintes trechos dos itens 43.9 e 43.13, relacionados ao assunto em tela:

RBHA 43 (...)

43.9 - CONTEÚDO E FORMA DE REGISTROS DE MANUTENÇÃO, MANUTENÇÃO PREVENTIVA, RECONDICIONAMENTO, MODIFICAÇÃO E REPARO (EXCETO INSPEÇÕES REALIZADAS CONFORME O RBHA 91 E CONFORME OS PARÁGRAFOS 135.411 (a)(1) E 135.419 DO RBHA 135)

(a) Anotações no registro de manutenção. Exceto como previsto nos parágrafos (b) e (c) desta seção, cada pessoa que mantenha, execute manutenção preventiva, recondicione, modifique ou repare uma aeronave, célula, motor, hélice, rotor, equipamento ou parte dos mesmos deve fazer uma anotação no registro de manutenção desse equipamento com o seguinte conteúdo:

- (1) Uma descrição (ou referência a dados aceitáveis pela autoridade competente) do trabalho executado.
- (2) A data de início e término do trabalho.
- (3) O nome da pessoa que executou o trabalho, se outra que não a especificada em (a) (4) desta seção.
- (4) Se o trabalho realizado na aeronave, célula, motor, hélice, rotor, equipamento ou parte componente dos mesmos foi satisfatoriamente completado, a assinatura, número e tipo de licença da pessoa que o aprovou. A assinatura constitui aprovação para o retorno ao serviço apenas quanto ao trabalho realizado.

Adicionalmente à anotação requerida por este parágrafo, no caso de grandes reparos ou grandes modificações, a pessoa que executou tais trabalhos deve preencher um formulário na forma e maneira estabelecida pelo apêndice B deste regulamento.

(b) Cada empresa aérea, operando conforme especificações operativas emitidas segundo os RBHA 121 e 135 que requeiram um programa de aeronavegabilidade continuada, deve fazer as anotações de manutenção, manutenção preventiva, recondicionamento, modificações e reparos em aeronaves, células, motores, hélices, rotores, equipamentos ou parte componente dos mesmos de acordo com as provisões aplicáveis dos referidos regulamentos.

(...)

43.13 - REGRAS DE EXECUÇÃO (GERAL)

(a) Cada pessoa executando manutenção, manutenção preventiva, modificações ou reparo em uma aeronave, célula, motor, hélice, rotor, equipamento ou parte componente dos mesmos deve usar métodos, técnicas e práticas estabelecidas em diretrizes de aeronavegabilidade na última revisão do manual de manutenção do fabricante, ou nas instruções para aeronavegabilidade continuada preparadas pelo fabricante ou outros métodos, técnicas e práticas aceitáveis, exceto como previsto em 43.16. A pessoa deve usar as ferramentas, equipamentos e aparelhos de teste necessários para assegurar a execução do trabalho de acordo com práticas industriais de aceitação geral. Se o fabricante envolvido recomendar equipamentos e aparelhos de teste especiais, ela deve usar tais equipamentos e aparelhos ou equivalentes aprovados.

(...)

(c) Provisões especiais para empresas aéreas operando segundo os regulamentos 121 e 135. A menos que de outra maneira determinado pela autoridade aeronáutica, os requisitos desta seção são cumpridos com os métodos, técnicas e práticas contidas no manual de manutenção ou na parte de manutenção do manual aprovado de uma empresa aérea operando conforme especificações operativas emitidas segundo o RBHA 121 ou 135, que requeiram programa de controle de qualidade, programa de inspeção estrutural suplementar ou outros requisitos para manutenção continuada de aeronavegabilidade.

(...)

(sem grifos no original)

23. Neste ponto, deve-se observar que o Auto de Infração faz referência ao item 43.9(a)(1) do RBHA 43, entretanto da leitura sistemática do item 43.9 do RBHA verifica-se que no caso de empresas operadas segundo o RBHA/RBAC 121, se aplica o previsto no item 43.9(b): ***"cada empresa aérea, operando conforme especificações operativas emitidas segundo os RBHA 121 e 135 que requeiram um programa de aeronavegabilidade continuada, deve fazer as anotações de manutenção, manutenção preventiva, recondicionamento, modificações e reparos em aeronaves, células, motores, hélices, rotores, equipamentos ou parte componente dos mesmos de acordo com as provisões aplicáveis dos referidos***

regulamentos". Assim, não se considera adequada a referência ao item 43.9(a)(1) do RBHA 43, que deve ser afastada.

24. Adicionalmente, verifica-se que os itens 43.13(a) e (c) aplicam-se ao caso em tela, especialmente o item 43.13(c), que assim como o item 43.9(b), faz referência às provisões do próprio RBHA/RBAC 121.

25. Por sua vez, à época dos fatos, estava em vigor o RBAC 121, intitulado "REQUISITOS OPERACIONAIS: OPERAÇÕES DOMÉSTICAS, DE BANDEIRA E SUPLEMENTARES", destacando-se os seguintes trechos dos itens 121.363, 121.369 e 121.709:

RBAC 121 (...)

121.363 – RESPONSABILIDADE PELA AERONAVEGABILIDADE

(a) Cada detentor de certificado é o responsável primário pela:

- (1) aeronavegabilidade de seus aviões, incluindo células, motores, hélices, equipamentos e partes dos mesmos; e
- (2) execução da manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos em seus aviões, incluindo células, motores, hélices, equipamentos normais e de emergência e partes dos mesmos, de acordo com o seu manual e com as normas dos RBAC.

(b) Um detentor de certificado pode contratar outra pessoa para executar qualquer manutenção, manutenção preventiva, modificações ou reparos. Entretanto, isso não desobriga o detentor de certificado da responsabilidade especificada no parágrafo (a) desta seção.

(...)

121.369 – REQUISITOS DO MANUAL

(...)

(c) Cada detentor de certificado deve estabelecer em seu manual um sistema que permita a conservação e a recuperação das informações sobre serviços executados em seus aviões de uma maneira aceitável pela ANAC e que possua:

- (1) a descrição (ou referência a dados aceitáveis pela ANAC) dos trabalhos realizados;
- (2) o nome da pessoa que realizou o trabalho, caso essa pessoa tenha executado o trabalho sob regime de contrato de serviço; e
- (3) o nome ou outra identificação positiva da pessoa que aprovou o trabalho.

(...)

121.709 – LIBERAÇÃO DE AVIÃO PARA VOO OU REGISTRO EM LIVRO DE MANUTENÇÃO DO AVIÃO

(a) Nenhum detentor de certificado pode operar um avião após execução de serviços de manutenção, manutenção preventiva e modificações no mesmo, a menos que o próprio detentor de certificado ou a empresa com a qual ele tenha contrato para a execução de tais serviços prepare ou faça preparar:

- (1) o documento de liberação do avião para voo; ou
- (2) o adequado registro no livro de manutenção do avião.

(b) O documento de liberação para voo ou o registro requerido pelo parágrafo (a) desta seção deve:

- (1) ser preparado segundo as normas vigentes e os procedimentos estabelecidos no manual do detentor de certificado;
- (2) incluir um atestado de que:
 - (i) os trabalhos foram executados segundo os requisitos do manual do detentor de certificado aprovado;
 - (ii) todos os itens de inspeções requeridas foram realizados por uma pessoa autorizada que verificou pessoalmente que os trabalhos foram satisfatoriamente completados;
 - (iii) não existe qualquer condição conhecida que impeça a aeronavegabilidade do avião;
 - (iv) no que diz respeito aos trabalhos executados, o avião está em condições

seguras de operação.

(3) ser assinado por um mecânico habilitado e qualificado. Entretanto, cada mecânico autorizado só pode assinar itens de serviço que ele tenha realizado e para os quais foi contratado pelo detentor de certificado.

(...)

(sem grifos no original)

26. Em síntese, os itens do RBAC 121 acima expostos determinam que o detentor de certificado é o responsável primário pela aeronavegabilidade de seus aviões, e que nenhum detentor de certificado pode operar um avião após a execução de serviços de manutenção, a menos que prepare ou faça preparar um documento de liberação do avião para voo ou o adequado registro no livro de manutenção do avião, o qual deve ser preparado segundo as normas vigentes e os procedimentos estabelecidos no manual do detentor do certificado.

27. Por sua vez, o item 121.369 dispõe sobre os requisitos de manutenção que devem ser contemplados pelo detentor de certificado quando da elaboração de seus manuais de manutenção. Conforme consta no Relatório de Fiscalização às fls. 02/04, o Manual Geral de Manutenção (MGM) em vigor na época das ocorrências se encontrava na revisão 11, e apresentava o seguinte a respeito da aprovação para o retorno ao serviço de aeronave:

"3. APROVAÇÃO PARA RETORNO AO SERVIÇO

A. Procedimentos e política

A TOTAL LINHAS AÉREAS S.A executa manutenção e inspeção de aeronaves, motores, hélices e componentes de acordo com os respectivos manuais de manutenção dos fabricantes e planos de manutenção aprovados pela ANAC. Quando a manutenção ou inspeção é executada em aeronave ou componente de terceiros mantido sob um plano de manutenção aprovado segundo o RBHA 121, o trabalho será efetuado conforme o respectivo manual do operador, sendo necessário formulários específicos, que serão fornecidos pelo mesmo. Nenhuma aeronave será aprovada para retornar ao serviço após manutenção,, reparo ou alteração até que todas as discrepâncias que afetam a aeronavegabilidade tenham sido corrigidas.

A aprovação para o retorno ao serviço de uma aeronave, motor, hélice ou componente será efetuada de acordo com os requisitos dispostos neste manual.

B. Documentos de Aprovação

Todas as tarefas de manutenção serão executadas e gerenciadas através de Ordens de Serviços e/ou M/FT Logbook e/ou através das cademetas.

(1) Processamento

A TOTAL utiliza os documentos de aprovação (Ordem de Serviços, M/FT Logbook e ou Cademetas) para autorizar e documentar toda a execução de serviços de manutenção, manutenção preventiva, reparo e modificação em aeronaves, motores, hélices, componentes e partes.

Os Documentos de Aprovação deveram identificar os serviços a serem executados usando-se um nível de detalhamento suficiente para uma completa compreensão do mesmo pelo pessoal encarregado de sua execução e pelos respectivos inspetores. Os Documentos de Aprovação dispõem de espaço adequado para identificar o item a ser trabalhado, por exemplo, informação sobre o componente, discrepância, ação corretiva, peças utilizadas durante o trabalho, pessoal trabalhando na execução e na inspeção do item, e data de cumprimento do serviço.

(2) Instruções suplementares

Os Documentos de Aprovação possuem campos adequados para que os executantes e os inspetores aponham seus carimbos e/ou rubricas indicando cumprimento do serviço discriminado. O propósito destes Documentos de Aprovação é assegurar que cada item de trabalho seja identificado, executado de maneira adequada, inspecionado por pessoal autorizado, quando aplicável, documentado e liberado para retornar ao serviço.

Os trabalhos realizados pela TOTAL são efetuados de acordo com os dados técnicos aceitáveis dos respectivos fabricantes ou equivalentes, quando aplicável. Quando for o caso de grande reparo ou grande modificação, todo o serviço deve ser efetuado de acordo com as normas emitidas pela autoridade aeronáutica. A declaração de execução do serviço, quando associado a operador de linha aérea ou a plano de manutenção continuada do operador, é efetuada de acordo com o manual do respectivo operador."

(sem grifos no original)

28. Do exposto, depreende-se que os serviços de manutenção da total deveriam ser efetuados de acordo com os dados técnicos aceitáveis do fabricante.

29. Conforme documentação juntada aos autos, a fiscalização desta Agência constatou que de acordo com o item 01 da página 075488 do "*Maintenance / Flight Technical Logbook - MFTL*" da aeronave PR-MTT, mesmo tendo apresentado pane, a aeronave foi liberada para retorno ao serviço sem referência a dado técnico aceitável. A tripulação havia reportado "*Pressão do freio pneumático muito alto (1500 psi)*" e a manutenção efetuou o seguinte registro em resposta à pane: "*Solicitado material para posterior correção (Indicador e transmissor) O/S: 00500893-001# 0053*". Conforme registrado na Ordem de Serviço nº 00500893-001# 0053, a pane foi solucionada somente em 14/06/2011, tendo portanto a aeronave operado de forma irregular por nove vezes entre os dias 06/06/2011 e 14/06/2011, vez que em desacordo com a legislação vigente, em especial o item 121.709(a) do RBAC 121.

30. Assim, tendo infringido por nove vezes a legislação vigente à época, cabe à autuada a aplicação de nove sanções administrativas de multa.

31. ***Quanto às Alegações do Interessado:***

32. Com relação à alegação apresentada pelo interessado em recurso de que não há neste caso multiplicidade de condutas, registre-se que cada operação realizada em situação irregular constitui uma ocorrência autônoma, passível portanto de aplicação de sanção individualizada. Em conformidade com a decisão de primeira instância, entende-se que configura-se uma infração cada operação realizada de forma irregular, que é exatamente o que aconteceu no caso em tela.

33. Com relação à solicitação de aplicação do princípio da proporcionalidade, registre-se que, não obstante ao pedido, não se pode afrontar o princípio constitucional da legalidade, visto que para as infrações em tela é cabível a aplicação de multa e que os valores das multas são aplicados conforme legislação vigente à época do fato.

34. Ainda em recurso o interessado alega que no artigo 302 do CBA não consta qualquer indicação de que a penalidade deve ser multiplicada pelo número de voos realizados pela empresa autuada; citando o art. 8º da Resolução ANAC nº 25/2008, o interessado alega que o Auto de Infração deve indicar com exatidão a lei ou o ato normativo infringido pelo autuado, possibilitando desta única forma o exercício da defesa, não bastando a tipificação de um determinado ato infracional, mas a correta subsunção do fato à norma, o que entende, no caso dos autos, não ocorre em relação ao valor da multa aplicada. Com relação a essas alegações, cabe registrar que à época da lavratura do Auto de Infração estava em vigor a Resolução ANAC nº 25/2008, que dispunha o seguinte em seu art. 10:

Resolução ANAC nº 25/2008

Art. 10. Constatada, pelo agente da autoridade de aviação civil, a existência de indícios da prática de infração, será lavrado Auto de Infração e instaurado processo administrativo. (Redação dada pela Resolução nº 306, de 25.2.2014)

§ 1º Havendo indícios da prática de uma única infração referente ao transporte aéreo público regular, da qual resulte a apresentação de reclamação por mais de um passageiro com reserva confirmada para o voo, será lavrado o Auto de Infração e instaurado o respectivo processo administrativo, sendo este instruído com todas as reclamações apresentadas. (Redação dada pela Resolução nº 306, de 25.2.2014)

§ 2º **Havendo indícios da prática de duas ou mais infrações relacionadas a um mesmo contexto probatório ou cuja prova de uma possa influir na prova de outra(s), será lavrado um único Auto de Infração, para a apuração conjunta dos fatos conexos, mediante a individualização objetiva de todas as condutas a serem perquiridas e das normas infringidas. (Redação dada pela Resolução nº 306, de 25.2.2014)**

§ 3º **Na hipótese do parágrafo anterior, a apuração conjunta dos fatos não implicará a utilização de critério de dosimetria distinto do estabelecido no Título III para a imposição de penalidades, devendo os atos decisórios que cominar em sanções, aplicá-las, de forma individualizada, pela prática de cada uma das infrações cometidas. (Redação dada pela**

35. Conforme previsto no § 2º do art. 10 da Resolução ANAC nº 25/2008, havendo indícios da prática de duas ou mais infrações relacionadas a um mesmo contexto probatório, deveria ser lavrado somente um único Auto de Infração, para apuração conjunta do fatos conexos, mediante a individualização objetiva de todas as condutas a serem perquiridas e das normas infringidas; de acordo com o § 3º do mesmo art. 10, a apuração conjunta dos fatos não implicaria na utilização de critério distinto de dosimetria, devendo as sanções serem aplicadas de forma individualizada, pela prática de cada uma das infrações cometidas. Assim, entende-se que as alegações do interessado não merecem prosperar, eis que o Auto de Infração foi lavrado de acordo com a regulamentação vigente à época, apresentando a individualização objetiva das condutas e a disposição legal ou normativa infringida.

36. Portanto, não se verifica nos autos qualquer prova trazida pelo Interessado de que não descumpriu a legislação vigente. Ademais, a Lei nº 9.784/99, que regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal, em seu art. 36, dispõe a redação que segue:

Lei nº 9.784/99

Art. 36 Cabe ao interessado a prova dos fatos que tenha alegado, sem prejuízo do dever atribuído ao órgão competente para instrução e do disposto no art. 37 desta Lei.

37. Por fim, as alegações do Interessado não foram suficientes para afastar a aplicação da sanções administrativas quanto aos atos infracionais praticados, devendo ser mantidas as multas aplicadas ao interessado, com base na alínea "e" do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei nº 7.565/86), c/c itens 43.13(a) e (c) do RBHA 43, c/c itens 121.363, 121.369 e 121.709 do RBAC 121.

DOSIMETRIA DA SANÇÃO

38. Com relação à dosimetria da sanção, cabe observar que em 04/12/2018 entrou em vigor a Resolução Anac nº 472/2018, que atualizou as providências administrativas decorrentes do exercício das atividades de fiscalização sob competência da Agência. Ressalta-se que embora a Resolução nº 472/2018 tenha revogado a Resolução Anac nº 25/2008 e a Instrução Normativa Anac nº 8, de 2008, estabeleceu em seu artigo 82 que suas disposições não prejudicam atos já praticados e a aplicação das normas vigentes à época dos fatos, inclusive no que concerne às sanções aplicáveis. Desta forma, importa esclarecer que as alterações normativas citadas não influenciaram o teor do presente Parecer, que apenas passa a ter fundamento em novo normativo no que tange às questões procedimentais.

39. Conforme o disposto no art. 34 da Resolução ANAC nº 472/2018, a sanção de multa será expressa em moeda corrente e calculada a partir do valor intermediário constante das tabelas aprovadas em anexo a esta Resolução, salvo existência de previsão em legislação específica.

40. Para o reconhecimento da circunstância atenuante prevista no art. 36, § 1º, inciso I da Resolução ANAC nº 472/2018 (*"o reconhecimento da prática da infração"*), entende-se que o ente regulado deve reconhecer não só a prática do ato, mas também o fato de que essa conduta infringiu norma de competência da Autoridade de Aviação Civil, o que não se deu nos autos do processo. Dessa forma, deve ser afastada a sua incidência.

41. Da mesma forma, entende-se que o Interessado não demonstrou, nos autos, ter adotado voluntariamente qualquer providência eficaz para amenizar as consequências da infração. Repare-se que nenhuma medida que configure um dever pode ser fundamento para a aplicação dessa atenuante, prevista no art. 36, § 1º, inciso II da Resolução nº 472/2018.

42. Com relação à atenuante de *"inexistência de aplicação definitiva de sanções nos 12 (doze) meses anteriores à data do cometimento da infração em julgamento"*, prevista agora no artigo 36, § 1º, inciso III, da Resolução Anac nº 472/2018, corroborando com a decisão de primeira instância, em pesquisa no Sistema Integrado de Gestão de Crédito (SIGEC), verifica-se que existiam penalidades ocorridas no ano anterior às ocorrências narradas no Auto de Infração em tela com crédito já constituído

em caráter definitivo quando proferida a decisão de primeira instância, portanto não se reconhece a incidência da mesma.

43. Quanto à existência de circunstância agravante, não se vê, nos autos, qualquer elemento que configure hipótese prevista no § 2º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018.

44. Dada a ausência de circunstâncias atenuantes ou agravantes aplicáveis ao caso, sugere-se que cada penalidade seja mantida em seu grau médio, no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais).

CONCLUSÃO

45. Pelo exposto, sugiro **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO-SE** o valor de cada uma das **9 (sete) multas** aplicadas em primeira instância no valor de **R\$ 7.000,00 (sete mil reais)**, totalizando o valor total de **R\$ 63.000,00 (sessenta e três mil reais)**.

46. À consideração superior

HENRIQUE HIEBERT

SIAPE 15869597



Documento assinado eletronicamente por **Henrique Hiebert, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 04/11/2019, às 15:42, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **3687596** e o código CRC **10223CA3**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 1516/2019

PROCESSO Nº 00065.153400/2015-57
INTERESSADO: TOTAL LINHAS AEREAS S.A

Brasília, 04 de novembro de 2019.

1. Trata-se de recurso interposto por TOTAL LINHAS AÉREAS S.A. - CNPJ 32.068.363/0002-36, em face da decisão de 1ª Instância proferida pela Superintendência de Aeronavegabilidade - SAR em 04/05/2018, que aplicou ao interessado nove multas no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais), totalizando o valor de R\$ 63.000,00 (sessenta e três mil reais), pela prática das infrações descritas no Auto de Infração nº 00401/2015, com fundamento na alínea "e" do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei nº 7.565/86), c/c itens 43.9(a)(1) e 43.13(a) e (c) do RBHA 43, c/c itens 121.363, 121.369 e 121.709 do RBAC 121 - *operar aeronave com item postergado sem base em dados técnicos*, consubstanciada essa no crédito registrado no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC sob o número 664019182.

2. Considerando que o Recorrente não apresentou nas razões recursais qualquer argumento ou prova capaz de desconstituir a infração imposta na decisão recorrida, por celeridade processual e, com fundamento no artigo 50, §1º, da Lei nº 9.784/1999, ratifico os argumentos trazidos na Proposta de Decisão [**Parecer 1357/2019/ASJIN - SEI nº 3687596**], ressaltando que embora a Resolução nº 472/2018 tenha revogado a Resolução ANAC nº 25/2008 e a IN ANAC nº 8, de 2008, estabeleceu em seu artigo 82 que suas disposições não prejudicam atos já praticados e a aplicação das normas vigentes à época dos fatos, inclusive no que concerne às sanções aplicáveis.

3. Desta forma, importa esclarecer que as alterações normativas citadas não influenciaram o teor da presente Decisão, que apenas passa a ter fundamento em novo normativo no que tange às questões procedimentais.

4. Dito isto, com base nas atribuições a mim conferidas pelas designações que constam nas Portarias Anac nº 751, de 07/03/2017, e nº 1.518, de 14/05/2018, e com fundamento no art. 42, inciso I da Resolução ANAC nº 472, de 2018, e competências conferidas pelo artigo 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381, de 2016, **DECIDO:**

- por conhecer e **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso interposto por **TOTAL LINHAS AÉREAS S.A. - CNPJ 32.068.363/0002-36**, ao entendimento de que restaram configuradas a prática das 9 (nove) infrações descritas no Auto de Infração nº 00401/2015, capituladas na alínea "e" do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei nº 7.565/86), c/c itens 43.13(a) e (c) do RBHA 43, c/c itens 121.363, 121.369 e 121.709 do RBAC 121, e por **MANTER as nove multas** aplicadas pela autoridade competente da primeira instância administrativa no valor de **R\$ 7.000,00 (sete mil reais)**, totalizando o valor de **R\$ 63.000,00 (sessenta e três mil reais) em multas**, com a ausência de circunstâncias atenuantes ou agravantes, referente ao Processo Administrativo Sancionador 00065.153400/2015-57 e ao Crédito de Multa nº 664019182.

5. À Secretaria.

6. Notifique-se

Cassio Castro Dias da Silva
SIAPE 1467237

Presidente da Turma Recursal do Rio de Janeiro



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 04/11/2019, às 19:20, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **3688569** e o código CRC **550B1116**.

Referência: Processo nº 00065.153400/2015-57

SEI nº 3688569