



PARECER N° 1218/2019/JULG ASJIN/ASJIN
PROCESSO N° 00066.033253/2014-17
INTERESSADO: BMA BIRIGUI MANUTENÇÃO DE AERONAVES LTDA

PROPOSTA DE DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA – ASJIN

Auto de Infração: 01861/2014 **Data de lavratura:** 08/07/2014

Crédito de Multa n°: 658451169

Infração: *determinação incorreta da aplicabilidade de diretrizes de aeronavegabilidade*

Enquadramento: alínea "a" do inciso IV do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei n° 7.565/86), c/c itens 11.2.1 e 13 da IAC n° 3142-39-0200, c/c itens 39.15(b)(2) e 39.19 do RBHA 39

Data da infração: 18/05/2010 **Local:** Birigui - SP

Proponente: Henrique Hiebert - SIAPE 1586959

RELATÓRIO

1. Trata-se de Recurso interposto por BMA - BIRIGUI MANUTENÇÃO DE AERONAVES LTDA em face de decisão proferida no Processo Administrativo em epígrafe, originado do Auto de Infração n° 01861/2014 (fl. 25), que capitulou a conduta do interessado na alínea "a" do inciso IV do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei n° 7.565/86), c/c itens 39.15(b)(2) e 39.19 do RBHA 39, descrevendo o seguinte:

Descrição da ocorrência: Determinação incorreta da aplicabilidade de três diretrizes de aeronavegabilidade

Histórico: Durante vistoria realizada na aeronave de marcas PP-GCM, no período de 19 a 20 de maio de 2014, nas dependências da empresa VIMAER Vidotti Manutenção de Aeronaves Ltda., em Londrina-PR, foi constatado pela equipe de inspetores de aviação civil (INSPAC) da ANAC que a interessada emitiu Fichas de Cumprimento de Diretriz de Aeronavegabilidade (FDCA) para o motor Lycoming modelo O-235-C2A, número de série L-24904-15, instalado naquela aeronave, atestando que as respectivas diretrizes de aeronave (DA) não eram aplicáveis àquele motor, sendo que a avaliação de inaplicabilidade foi considerada incompleta com base no previsto na seção "aplicabilidade" das DA, conforme descrito para cada DA a seguir:

(1) A DA 95-03-10, emitida pela Federal Aviation Administration (FAA) dos Estados Unidos da América (EUA), em vigor desde 24 de janeiro de 1996, é aplicável aos motores Lycoming da série O-235, expedidos da fábrica entre 22 de fevereiro de 1993 e 2 de setembro de 1994, e cujos números de série estejam listados no boletim de serviço Lycoming MSB 522; e todos motores Lycoming da série O-235 que tenham tido hastes de comando (push rods) com número de parte 73806 instaladas como peças de reposição em, ou após, 22 de fevereiro de 1993. Entretanto, na FCDA emitida pela interessada em 18 de maio de 2010 para essa DA para o motor acima descrito, esta foi considerada não aplicável pelo fato do número de série não estar listado no boletim Lycoming MSB 522, sem ter sido considerada a aplicabilidade em função de possível substituição em serviço da(s) haste(s) de comando em, ou após, 22 de fevereiro de 1993;

(2) A DA 96-09-10 emitida pela FAA dos EUA, em vigor desde 15 de julho de 1996, é aplicável a motores Lycoming da série O-235, dentre outras séries, com exceção de alguns modelos, os quais não incluem o motor acima descrito. Entretanto, na FCDA emitida pela interessada em 18 de

maio de 2010 para essa DA para o motor acima descrito, a DA foi considerada não aplicável em função dos magnetos no motor acima descrito não serem duplos, fato que é irrelevante na determinação da aplicabilidade da DA do motor; e

(3) A DA 2004-10-14, emitida pela FAA dos EUA, em vigor desde 25 de junho de 2004, é aplicável aos motores Lycoming convencionais do tipo *direct-drive* exceto alguns modelos, os quais não incluem o motor acima descrito. O motor acima descrito é do tipo *direct-drive*. Entretanto, na FCDA emitida pela interessada em 18 de maio de 2010 para essa DA para o motor acima descrito, a DA foi considerada não aplicável em função de diferente modelo do motor, o que difere do previsto na seção "aplicabilidade" da DA.

Considerando:

(a) que o motor acima descrito é de projeto de tipo estadunidense;

(b) que as DA descritas acima foram emitidas pela autoridade de aviação civil do país de projeto de tipo do motor acima descrito;

(c) que a seção 39.15(b)(2) do RBHA 39 em vigor na data das ocorrências estabelecia que instruções mandatórias obrigatórias do país responsável pela aeronavegabilidade continuada do produto eram consideradas DA brasileiras; e

(d) que a seção 39.19 do RBHA 39 em vigor na data das ocorrências estabelecia que as DA eram parte daquele regulamento;

conclui-se que a organização de manutenção BMA - Birigui Manutenção de Aeronaves Ltda. teria inobservado os requisitos previstos no RBHA 39 em vigor na data das ocorrências ao determinar incorretamente ou de forma incompleta a aplicabilidade das 3 (três) DA acima descritas e, conseqüentemente, teria incidido 3 (três) vezes na infração prevista no Art. 302, inciso IV, alínea (a) da Lei 7.565/1.986 (Código Brasileiro de Aeronáutica).

2. Consta no processo à fl. 01 o Relatório de Fiscalização nº 51/2014/GTAR-SP/GAEM/GGAC/SAR, que dispõe as mesmas informações constantes no Auto de Infração e apresenta os seguintes anexos:

2.1. cópia da *Airworthiness Directive* (Diretriz de Aeronavegabilidade) nº 95-03-10, emitida pela autoridade de aviação civil estadunidense - fls. 02/04;

2.2. cópia da Ficha de Cumprimento de Diretriz de Aeronavegabilidade - FCDA relativa à *Airworthiness Directive* nº 95-03-10 - fl. 05;

2.3. cópia da *Airworthiness Directive* (Diretriz de Aeronavegabilidade) nº 96-09-10, emitida pela autoridade de aviação civil estadunidense - fls. 06/09;

2.4. cópia da Ficha de Cumprimento de Diretriz de Aeronavegabilidade - FCDA relativa à *Airworthiness Directive* nº 96-09-10 - fl. 10;

2.5. cópia da *Airworthiness Directive* (Diretriz de Aeronavegabilidade) nº 2004-10-14, emitida pela autoridade de aviação civil estadunidense - fls. 11/14;

2.6. cópia de informações do site do fabricante Lycoming a respeito de motores da série O-235, onde consta a informação que trata-se de um motor de configuração *direct-drive* - fl. 15;

2.7. cópia da Ficha de Cumprimento de Diretriz de Aeronavegabilidade - FCDA relativa à *Airworthiness Directive* nº 2004-10-14 - fl. 16;

2.8. cópia da Especificação de Tipo do motor Lycoming série O-235, emitida pela autoridade de aviação civil estadunidense - fls. 17/20;

2.9. cópia do RBHA 39 - fls. 21/24.

3. Notificado da lavratura do Auto de Infração em 21/07/2014 (fl. 26), o interessado protocolou defesa tempestiva nesta Agência em 11/12/2014 (fls. 28/42), conforme certidão à fl. 27. No documento, dispõe que não houve violação de uma regra, tendo a oficina emitido as Fichas de Cumprimento de Diretriz de Aeronavegabilidade, sendo que as mesmas foram somente consideradas

incompletas. Dispõe que apesar do observado pelos inspetores, ainda assim, as Diretrizes de Aeronavegabilidade não se aplicam ao motor em questão, conforme justificativa de não aplicabilidade retificada nas FCDA, dispondo o seguinte com relação a cada Diretriz de Aeronavegabilidade listada no Auto de Infração:

(1) AD 95-03-10: Este motor não foi despachado da fábrica entre 22 de fevereiro de 1993 e 2 de setembro de 1994; não está incluído nos números de série do Boletim de Serviço Textron Lycoming (MSB) 522, de 1 de novembro de 1994 e as varetas (hastes) de comando de válvulas instaladas são de PN 15F22200, portanto não se encontram instaladas neste motor as de PN 73806 "V" ou "W";

(2) AD 96-09-10: A bomba de óleo instalada no motor é a de P/N 78531, com kit das engrenagens KIT 05K19423-5, portanto já equipada com o impulsor e eixo de aço endurecido;

(3) AD 2004-10-14: Não há registros onde conste parada brusca do motor, ou "golpe de hélice", nos termos previstos nesta AD. Tendo ainda sido instalados novo parafuso retentor da engrenagem e placa de trava, de acordo com as instruções do BS 475C. Segue anexo nota fiscal e forms referente as trocas.

4. Pelo exposto, considera incabível a sanção administrativa em forma de multa, pois considera que a oficina não violou os regulamentos citados e que não houve degradação dos níveis de segurança de voo.

5. Em anexo à defesa o interessado apresenta os seguintes documentos:

5.1. cópia do Auto de Infração nº 01861/2014 - fl. 30;

5.2. cópia de nova versão de Ficha de Cumprimento de Diretriz de Aeronavegabilidade - FCDA relativa à *Airworthiness Directive* nº 95-03-10 - fl. 31;

5.3. cópia de nova versão de Ficha de Cumprimento de Diretriz de Aeronavegabilidade - FCDA relativa à *Airworthiness Directive* nº 96-09-10 - fl. 32;

5.4. cópia de nova versão de Ficha de Cumprimento de Diretriz de Aeronavegabilidade - FCDA relativa à *Airworthiness Directive* nº 2004-10-14 - fl. 33;

5.5. cópia do *Service Bulletin* nº 475C - fls. 34/37;

5.6. cópia de notas fiscais relativas à compra de componentes aeronáuticos - fls. 38 e 41;

5.7. cópia de documentos de rastreabilidade de componentes aeronáuticos - fls. 39 e 42;

5.8. cópia parcial de catálogo de componentes de motores da série O-235 - fl. 40;

6. Em 19/08/2014, lavrado Despacho que encaminha o processo à extinta Gerência Técnica de Multas e Infrações da Superintendência de Aeronavegabilidade - fl. 43.

7. Em 08/06/2016, lavrado Despacho que determina o encaminhamento do processo à GTAR/DF para julgamento do processo em primeira instância, no entanto não existem evidências de que o mesmo foi mesmo encaminhado - fl. 44.

8. Em 09/12/2016, autoridade competente de primeira instância, após apontar a presença de defesa e de forma motivada, decidiu pela aplicação, com a incidência de duas circunstâncias atenuantes e a ausência de circunstâncias agravantes, de duas multas no valor de R\$ 2.400,00 (dois mil e quatrocentos reais), totalizando o valor de R\$ 4.800,00 (quatro mil e oitocentos reais) – fls. 45/47.

9. À fl. 48, extrato de multas registradas no Sistema Integrado de Gestão de Créditos em nome do interessado.

10. À fl. 49, Despacho determina a digitalização e migração do processo para o Sistema

11. Em 13/01/2017, lavrado Termo de Encerramento de Trâmite Físico JPI - GTPA/SAR 0332241, passando o processo a tramitar exclusivamente no SEI.
12. Também em 13/01/2017, com o intuito de cientificar o interessado acerca da decisão tomada, lavrada Notificação de Decisão SEI 0332177, sendo o documento encaminhado ao setor de protocolo para envio da correspondência (SEI 0332272 e 0332266) e o processo encaminhado para a Assessoria de Julgamentos de Autos em Segunda Instância - ASJIN (SEI 0332298). Observa-se que a Notificação de Decisão erroneamente dispõe que o valor da multa aplicada é de R\$ 800,00 (oitocentos reais).
13. Notificado da decisão de primeira instância em 22/02/2017, o interessado postou seu recurso a esta Agência em 06/03/2017 (SEI 0491970). No documento, dispõe que em momento algum, seja na autuação, no relatório ou na motivação da decisão, é tratado do ataque ao bem tutelado, qual seja, a Segurança de Voo. Afirma que é certificada pela Autoridade de Aviação Civil há mais de 40 anos, sempre trabalhando com motores, com técnicos que possuem vasta experiência neste tipo de serviço, e aduz que seus técnicos, quando do recebimento do serviço, já sabiam da não aplicabilidade dessas diretrizes. Considera que é evidenciado na descrição da ocorrência do AI que as diretrizes não são aplicáveis ao motor, razão pelo qual verifica incoerência técnica na motivação da decisão, visto que *"ao concluir o requisito analítico da autuação é exposto que a Decisão se baseia na determinação inadequada da aplicabilidade das Diretrizes"*; considera que se a autuação se refere a determinação incorreta da aplicabilidade, não há que se falar da aplicabilidade das diretrizes, visto que conforme amplamente demonstrado na contestação da notificação da autuação, as diretrizes não são aplicáveis ao motor em tela. Adicionalmente, considera que não deixou de atuar positivamente em favor da Segurança de Voo, tendo cumprido com as normas da autoridade quando avaliou corretamente a não aplicabilidade das diretrizes em comento.
14. Com relação à capitulação, alega que a alínea "a" do inciso IV do art. 302 do CBA trata-se de *"Norma em Branco, por trazer um preceito incompleto, genérico e indeterminado, em sentido estrito, visto que requer complementação de outra instância legislativa ou regulamentar neste caso concreto, que será diversa da norma a ser complementada"*. A recorrente cita itens específicos da decisão e considera evidente não haver tipificação legal para o fato de não se justificar adequadamente um procedimento contido numa Diretriz de Aeronavegabilidade. Alega que o item 39.5-I do RBAC 39 dispõe que uma Diretriz emitida pela Autoridade de Aviação Civil do projeto é considerada uma diretriz brasileira, e assim procedeu a recorrente ao analisar o requisito e concluir pela sua não aplicabilidade. Afirma que o tipo regulamentar aventado não se coaduna com a conduta constante do auto de infração (*"a avaliação de inaplicabilidade foi considerada incompleta"*), entendendo que a autuação padece de vício de legalidade, motivo pelo qual entende que do processo deve ser extinto.
15. Ainda, aduzindo a aplicação dos princípios da razoabilidade e da proporcionalidade, requer o reconhecimento da incidência do princípio da infração continuada.
16. Por fim, requer que seja declarada a nulidade do Auto de Infração, com o consequente arquivamento do processo, pois considera que o ato não atende aos princípios da legalidade, finalidade e proporcionalidade; subsidiariamente, pugna pela aplicação do princípio da infração continuada, com a consequente exclusão de uma das autuações.
17. Em 01/09/2017, lavrada Certidão ASJIN 1022082, que atesta a tempestividade do recurso.
18. Em 18/06/2018, lavrado Despacho ASJIN 1922118, que determina a distribuição do processo a membro julgador para análise e deliberação.
19. É o relatório.

PRELIMINARES

20. *Da Regularidade processual*

21. O interessado foi regularmente notificado quanto à infração imputada em 21/07/2014 (fl. 26), tendo apresentado sua defesa em 11/08/2014 (fls. 28/42). Foi, ainda, notificado acerca da decisão de primeira instância em 22/02/2017 (SEI 0534830), no entanto embora tenha sido encaminhada ao interessado cópia da decisão de primeira instância que apresenta o valor das multas aplicadas (duas multas no valor de R\$ 2.400,00), o documento de notificação (SEI 0332177) dispõe erroneamente que a multa foi aplicada no valor de R\$ 800,00 (oitocentos reais), motivo pelo qual entende-se ser necessária nova notificação do interessado, onde conste no documento de notificação o valor correto da multa aplicada pela decisão de primeira instância. Notificado da decisão, o interessado postou seu tempestivo recurso a esta Agência em 06/03/2017 (SEI 0491970), conforme Certidão ASJIN 1022082.

22. Desta forma, aponto a necessidade de que se notifique de forma adequada o interessado acerca do valor da multa aplicada pela Superintendência de Aeronavegabilidade, sendo também necessário que se faça algumas considerações a respeito do mérito do processo, que serão apresentadas a seguir.

MÉRITO

23. *Quanto à fundamentação da matéria - determinação incorreta da aplicabilidade de diretrizes de aeronavegabilidade*

24. Diante da infração do processo administrativo em tela, a autuação foi capitulada na alínea "a" do inciso IV do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei nº 7.565/86), c/c itens 39.15(b)(2) e 39.19 do RBHA 39.

25. A alínea "a" do inciso IV do art. 302 do CBA dispõe o seguinte:

CBA

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

(...)

IV - infrações imputáveis a empresas de manutenção, reparação ou distribuição de aeronaves e seus componentes:

a) inobservar instruções, normas ou requisitos estabelecidos pela autoridade aeronáutica;

(...)

26. O Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica - RBHA nº 39, que dispunha à época dos fatos sobre DIRETRIZES DE AERONAVEGABILIDADE APLICÁVEIS A AERONAVES, MOTORES, HÉLICES E DISPOSITIVOS, apresentava a seguinte redação em seus itens 39.15(b)(2) e 39.19:

RBHA 39 (...)

39.15 - PROCESSAMENTO DAS INFORMAÇÕES RECEBIDAS (...)

(b) As informações recebidas de acordo com o parágrafo 39.13(c)(2) deste regulamento serão: (...)

(2) No caso de instruções mandatárias similares a DA ("Airworthiness Directive", "Consigne de Navegabilité", "Service Bulletin Mandatory" etc), será considerada, para efeito deste regulamento, DA brasileira. Para efeito deste parágrafo, deverão ser utilizadas as instruções mandatárias da autoridade aeronáutica do país da organização responsável pela aeronavegabilidade continuada do produto.

(...)

39.19 - COLETÂNEA DE DA

Todas as diretrizes de aeronavegabilidade emitidas ou aceitas pelo DAC (no caso da DA emitida por autoridade aeronáutica estrangeira) devem ser incorporadas a este regulamento.

(...)

(sem grifos no original)

27. Da fundamentação acima exposta, verifica-se que a alínea "a" do inciso IV do art. 302 do CBA prevê como infração a inobservância, por parte de empresas de manutenção, de instruções, normas

ou requisitos estabelecidos pela autoridade aeronáutica, e que de acordo com o previsto à época no RBHA 39, instruções mandatórias de autoridades aeronáuticas do país da organização responsável pela aeronavegabilidade do produto serão consideradas Diretrizes de Aeronavegabilidade brasileiras. Apesar do Auto de Infração descrever claramente as ocorrências verificadas pela fiscalização, entende-se que o enquadramento das irregularidades pode ser complementado.

28. Neste ponto, observa-se que à época dos fatos estava em vigor a Instrução de Aviação Civil - IAC nº 3142-39-0200, intitulada "DIRETRIZES DE AERONAVEGABILIDADE", que dispunha o seguinte em seus itens 11.2.1 e 13:

IAC nº 3142-39-0200 (...)

11.2 CONTROLE DE CUMPRIMENTO DE UMA “DA”

11.2.1 Todas as DA aplicáveis ao modelo das aeronaves, **motores**, hélices e quaisquer outros componentes aeronáuticos, obrigatoriamente, deverão ter seu registro de cumprimento e fazer parte de um controle, **mesmo que para um determinado produto aeronáutico não seja aplicável a referida DA, devendo, neste caso, constar como NÃO APLICÁVEL, justificando o motivo.**

(...)

13 AUTORIZAÇÃO PARA O CUMPRIMENTO DE “DA”

Somente as empresas homologadas segundo os RBHA 121, 135 e 145 estarão autorizadas a realizar o cumprimento de uma DA, especificamente para os modelos das aeronaves, **motores**, hélices ou componentes aeronáuticos inclusos no Adendo ao CHE ou de acordo com o estabelecido na EO, conforme aplicável.

(sem grifos no original)

29. Do exposto, verifica-se que oficinas homologadas segundo o RBHA 145 eram autorizadas a realizar o cumprimento de uma DA, e que mesmo que para um determinado produto aeronáutico não fosse aplicável referida DA, deveria-se justificar o motivo da não aplicabilidade e constar NÃO APLICÁVEL no registro de cumprimento da mesma.

30. Da análise dos dispositivos citados, vê-se que os itens 11.2.1 e 13 da IAC nº 3142-39-0200 se enquadram à situação exposta nos autos, uma vez que o Auto de Infração imputa à recorrente justamente a falta de motivação adequada da não aplicabilidade de três diretrizes de aeronavegabilidade, motivo pelo qual entende-se que o Auto de Infração deve ser convalidado, complementando-se a capitulação do mesmo com os dispositivos citados.

31. Assim, entende-se que existe congruência entre a matéria objeto do Auto de Infração e a decisão de primeira instância administrativa, que decide corretamente os fatos. No entanto, considera-se que o enquadramento pode ser complementado, ficando o Auto de Infração capitulado na **alínea "a" do inciso IV do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei nº 7.565/86), c/c itens 11.2.1 e 13 da IAC nº 3142-39-0200, c/c itens 39.15(b)(2) e 39.19 do RBHA 39**, o que torna necessária a convalidação do enquadramento do Auto de Infração, com base no § 1º do art. 19 da Resolução Anac nº 472/2018, que dispõe o seguinte:

Resolução Anac nº 472/2018

Art. 19 Os vícios processuais meramente formais ou de competência presentes no auto de infração são passíveis de convalidação em qualquer fase do processo, por ato da autoridade competente para julgamento, com indicação do vício e da respectiva correção.

§ 1º No caso de convalidação dos vícios meramente formais que tenham potencial para prejudicar o direito de defesa, será concedido novo prazo de defesa ou de recurso ao atuado, conforme a fase processual, para a manifestação.

(...)

32. Sendo assim, em cumprimento com o disposto no parágrafo primeiro do art. 19 da Resolução Anac nº 472/2018, deve-se observar o prazo de 10 (dez) dias para que o Interessado, querendo, venha a se pronunciar quanto à convalidação.

33. Desta forma, deixo de analisar o mérito, e antes de decidir o feito, é preciso ainda realizar

algumas considerações relacionadas às circunstâncias atenuantes aplicadas pelo setor competente de primeira instância.

34. ***Da possibilidade de reforma da decisão***

35. Observa-se que em decisão de primeira instância, proferida em 09/12/2016 (fls. 45/47), foram identificadas presentes duas circunstâncias atenuantes, previstas respectivamente nos incisos II e III do §1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008, quais sejam, “*a adoção, voluntária de providências eficazes para evitar ou amenizar as conseqüências da infração antes de proferida a decisão*” e a “*inexistência de aplicação de penalidades no último ano*”.

36. Com relação à dosimetria da sanção, cabe observar que o Código Brasileiro de Aeronáutica dispõe, em seu art. 295, que a multa será imposta de acordo com a gravidade da infração.

37. Cumpre mencionar que, em 04/12/2018, entrou em vigor a Resolução ANAC nº 472, de 06 de junho de 2018, que estabelece providências administrativas decorrentes do exercício das atividades de fiscalização sob competência da ANAC. Essa Resolução atualizou as providências administrativas sob competência da ANAC e revogou a Resolução ANAC nº 25/2008 e a Instrução Normativa nº 08/2008.

38. Conforme entendimento sobre a dosimetria da sanção desta ASJIN e da Procuradoria junto à ANAC, a aplicação das sanções deve se dar de acordo com a norma em vigência na data do cometimento do ato infracional, no entanto, os critérios de dosimetria e os procedimentos a serem observados são os dispostos na nova Resolução atualmente em vigor.

39. Com relação à atenuante do inciso II do § 1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008, “*a adoção, voluntária de providências eficazes para evitar ou amenizar as conseqüências da infração antes de proferida a decisão*”, consta na decisão de primeira instância como motivação para sua aplicação que a mesma foi aplicada de acordo com o que fora descrito na defesa. Entretanto, não vislumbra-se que a defesa tenha demonstrado a adoção voluntária de providências eficazes para evitar ou amenizar as conseqüências da infração, uma vez que a correção das irregularidades encontradas pela fiscalização decorrem de mero cumprimento do previsto na legislação.

40. Dessa maneira, entende-se não ser cabível considerar a aplicação da condição atenuante prevista à época no inciso II do § 1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008 (“*a adoção, voluntária de providências eficazes para evitar ou amenizar as conseqüências da infração antes de proferida a decisão*”), atualmente prevista no inciso II do § 1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 (em vigor), sendo possível que tal circunstância – aplicada pela autoridade competente a decidir em primeira instância – seja afastada na decisão final dessa ASJIN.

41. Cumpre mencionar que o art. 64 da Lei nº 9.784/99, admite a possibilidade da reforma para agravar a situação do recorrente, entretanto condiciona o agravamento à ciência da parte interessada para que formule suas alegações antes da decisão, conforme disposto abaixo:

Lei nº 9.784/99

Art. 64. O órgão competente para decidir o recurso poderá confirmar, modificar, anular ou revogar, total ou parcialmente, a decisão recorrida, se a matéria for de sua competência.

Parágrafo único. Se da aplicação do disposto neste artigo puder decorrer gravame à situação do recorrente, este deverá ser cientificado para que formule suas alegações antes da decisão.

42. Sendo assim, em cumprimento com o disposto no artigo 64, parágrafo único, da Lei nº 9.784/99, entende-se necessário também que seja cientificado o Interessado ante a possibilidade de situação gravame, para que venha a formular suas alegações antes da decisão desse Órgão.

CONCLUSÃO

43. Pelo exposto, sugiro a **CONVALIDAÇÃO DO AUTO DE INFRAÇÃO nº 01861/2014**, complementando seu enquadramentos para que fique capitulado na **alínea "a" do inciso**

IV do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei nº 7.565/86), c/c itens 11.2.1 e 13 da IAC nº 3142-39-0200, c/c itens 39.15(b)(2) e 39.19 do RBHA 39 , com base no parágrafo primeiro do art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018, de forma que a Secretaria da ASJIN venha a notificar o interessado quanto à convalidação dos Auto de Infração de forma que o mesmo, *querendo*, venha no prazo de 10 (dez) dias, formular suas alegações.

44. Sugiro também a **NOTIFICAÇÃO DO INTERESSADO ANTE A POSSIBILIDADE DE DECORRER GRAVAME À SUA SITUAÇÃO**, com o possível afastamento da circunstância atenuante prevista à época no inciso II do § 1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008 (“*inexistência de penalidade aplicada no último ano*”), atualmente prevista no inciso II do § 1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018, de forma que o mesmo, querendo, venha no prazo de 10 (dez) dias, formular suas alegações, cumprindo, assim, o disposto no art. 64, parágrafo único, da Lei nº 9.784/99.

45. Sendo assim, deverá ser observado o prazo total de 10 (dez) dias para que o interessado, querendo, venha a se pronunciar quanto à convalidação do Autos de Infração e a possibilidade de decorrer gravame quanto à sua situação.

46. Sugiro ainda que, conforme disposto nas preliminares deste Parecer, se notifique adequadamente o interessado acerca do valor das multas aplicadas pela decisão de primeira instância.

47. À consideração superior.

HENRIQUE HIEBERT
SIAPE 1586959



Documento assinado eletronicamente por **Henrique Hiebert, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 27/09/2019, às 09:34, 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 **3541524** e o código CRC **87A315DC**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 1360/2019

PROCESSO Nº 00066.033253/2014-17

INTERESSADO: BMA Birigui Manutenção de Aeronaves Ltda

Brasília, 27 de setembro de 2019.

1. Trata-se de recurso interposto pelo BMA - BIRIGUI MANUTENÇÃO DE AERONAVES LTDA - CNPJ 48.431.712/0001-91, contra Decisão de 1ª Instância da Superintendência de Aeronavegabilidade - SAR, proferida em 09/12/2016, que aplicou duas multas no valor de R\$ 2.400,00 (dois mil e quatrocentos reais), totalizando o valor de R\$ 4.800,00 (quatro mil e oitocentos reais), pelo cometimento de irregularidades dispostas no Auto de Infração nº 01861/2014, pelo interessado *determinar de forma incorreta a aplicabilidade de diretrizes de aeronavegabilidade*. O Auto de Infração foi capitulado na alínea "a" do inciso IV do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei nº 7.565/86), c/c itens 39.15(b)(2) e 39.19 do RBHA 39, e a multa aplicada ficou consubstanciada no crédito de multa registrado no Sistema Integrado de Gestão de Créditos - SIGEC sob o nº 658451169.

2. 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 nº 1218/2019/JULG ASJIN/ASJIN - SEI nº 3541524**], 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 da Resolução ANAC nº 472, de 2018, e competências conferidas pelo artigo 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381, de 2016, **DECIDO:**

- **CONVALIDAR O AUTO DE INFRAÇÃO nº 01861/2014**, complementando seu enquadramento para que fique capitulado na **alínea "a" do inciso IV do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei nº 7.565/86), c/c itens 11.2.1 e 13 da IAC nº 3142-39-0200, c/c itens 39.15(b)(2) e 39.19 do RBHA 39**, com base no parágrafo primeiro do art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018, de forma que a Secretaria da ASJIN venha a notificar o interessado quanto à convalidação dos Autos de Infração, para que o mesmo, *querendo*, venha no prazo de 10 (dez) dias, formular suas alegações.
- **NOTIFICAR O INTERESSADO ANTE A POSSIBILIDADE DE DECORRER GRAVAME À SUA SITUAÇÃO**, com o possível afastamento da circunstância atenuante prevista à época no inciso II do § 1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008 ("*inexistência de penalidade aplicada no último ano*"), atualmente prevista no inciso II do § 1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018, de forma que o mesmo, *querendo*, venha no prazo de 10 (dez) dias, formular suas alegações, cumprindo, assim, o disposto no art. 64, parágrafo único, da Lei nº 9.784/99.

5. Sendo assim, deverá ser observado o prazo total de 10 (dez) dias para que o interessado, *querendo*, venha a se pronunciar quanto à convalidação dos Autos de Infração e a possibilidade de decorrer gravame quanto à sua situação.

6. Que se notifique adequadamente o interessado acerca do valor das multas aplicadas pela decisão de primeira instância, uma vez que o documento de notificação acerca da decisão de primeira

instância dispunha que o valor da multa aplicada era de R\$ 800,00 (oitocentos reais), quando na verdade foram aplicadas duas multas no valor de R\$ 2.400,00 (dois mil e quatrocentos reais), totalizando o valor de R\$ 4.800,00 (quatro mil e oitocentos reais).

À Secretaria.

Cássio 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 28/09/2019, às 14:27, 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 **3546525** e o código CRC **236911E0**.

Referência: Processo nº 00066.033253/2014-17

SEI nº 3546525