

**PARECER Nº** 499/2018/ASJIN  
**PROCESSO Nº** 00065.081908/2012-01  
**INTERESSADO:** TUDO AZUL S.A.

**PROPOSTA DE DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA – ASJIN**

**Tabela 1 - Marcos Processuais**

Processo	Auto de Infração	Crédito de Multa	Data da ocorrência	Data da lavratura	Data da Notificação do AI	Data de protocolo da Defesa	Data da Decisão de Primeira Instância	Data da Notificação da Decisão de Primeira Instância	Data de protocolo do Recurso	Data da Decisão de Segunda Instância	Data da Notificação da Decisão de Segunda Instância
00065.081908/2012-01	01403/2012	645386144	07/04/2011	30/03/2012	16/05/2012	05/06/2012	12/12/2014 (Consta no processo 00065.071039/2012-07)	29/01/2015	05/02/2015	10/11/2017	06/12/2017
00065.081918/2012-39	01404/2012	645385146	07/04/2011	30/03/2012	16/05/2012	05/06/2012	12/12/2014 (Consta no processo 00065.071039/2012-07)	29/01/2015	05/02/2015	10/11/2017	06/12/2017
00065.081929/2012-19	01405/2012	645384148	07/04/2011	30/03/2012	16/05/2012	05/06/2012	12/12/2014 (Consta no processo 00065.071039/2012-07)	29/01/2015	05/02/2015	10/11/2017	06/12/2017
00065.081935/2012-76	01406/2012	645387142	07/04/2011	30/03/2012	16/05/2012	05/06/2012	12/12/2014 (Consta no processo 00065.071039/2012-07)	29/01/2015	05/02/2015	10/11/2017	06/12/2017
00065.081936/2012-11	01407/2012	645388140	07/04/2011	30/03/2012	16/05/2012	05/06/2012	12/12/2014 (Consta no processo 00065.071039/2012-07)	29/01/2015	05/02/2015	10/11/2017	06/12/2017
00065.071215/2012-01	01408/2012	645389149	07/04/2011	30/03/2012	16/05/2012	05/06/2012	12/12/2014 (Consta no processo 00065.071039/2012-07)	29/01/2015	05/02/2015	10/11/2017	06/12/2017
00065.071163/2012-64	01409/2012	645390142	07/04/2011	30/03/2012	16/05/2012	05/06/2012	12/12/2014 (Consta no processo 00065.071039/2012-07)	29/01/2015	05/02/2015	10/11/2017	06/12/2017
00065.071117/2012-65	01410/2012	645391140	07/04/2011	30/03/2012	16/05/2012	05/06/2012	12/12/2014 (Consta no processo 00065.071039/2012-07)	29/01/2015	05/02/2015	10/11/2017	06/12/2017
00065.071100/2012-16	01411/2012	645392149	07/04/2011	30/03/2012	16/05/2012	05/06/2012	12/12/2014 (Consta no processo 00065.071039/2012-07)	29/01/2015	05/02/2015	10/11/2017	06/12/2017
00065.071004/2012-60	01412/2012	645383140	07/04/2011	30/03/2012	16/05/2012	05/06/2012	12/12/2014 (Consta no processo 00065.071039/2012-07)	29/01/2015	05/02/2015	10/11/2017	06/12/2017
00065.071039/2012-07	01413/2012	645382141	07/04/2011	30/03/2012	16/05/2012	05/06/2012	12/12/2014	29/01/2015	05/02/2015	10/11/2017	06/12/2017

**Infração:** permitir que a aeronave fosse liberada para voo com inspeção de componente vencida

**Enquadramento:** alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA c/c itens 121.363(a) c/c 121.153(a)(2) c/c 121.367(c) do RBAC 121 c/c Apêndice D do Programa de Manutenção ATR 42-300/320, Revisão 7, de 24/05/2010 da TRIP LINHAS AÉREAS S/A.

**Aeronave:** PP-PTJ

**Proponente:** Daniella da Silva Macedo Guerreiro - SIAPE 1650801

**INTRODUÇÃO**

1. Tratam-se de processos administrativos instaurados sob os números em referência, sendo que os Autos de Infração listados na Tabela 1 capitulam a infração na alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA c/c RBAC 121.363(a) c/c Apêndice D do Programa de Manutenção ATR 42-300/320, Revisão 7, de 24/05/2010 da TRIP LINHAS AÉREAS S/A.

2. No Relatório de Fiscalização (RF) nº 20/2012/DAR/SAR/UR/RIO DE JANEIRO (fl. 01) foi informado que:

Em auditoria realizada na empresa TRIP Linhas Aéreas em 15/12/2011 em Belo Horizonte (evidência 1), constatou-se que a Ficha de Controle de Componentes da TRIP (evidência 2) registra que o componente Emergency Power Supply, de part number 301-1180 e número de série 1656, foi instalado na aeronave de marcas PP-PJT em 08/06/2009 e removida em 09/04/2011, quando somava 4222,92 horas de operação.

De acordo com o Programa de Manutenção da aeronave ATR42-300/320 (evidência 3), o componente possui intervalo de inspeção de 4000 horas de voo, sem tolerância. Assim, a inspeção foi realizada com 222,92 horas de operação além do intervalo de inspeção estabelecido. Com as evidências em mãos, não podemos dizer com certeza a partir de que dia o componente da aeronave tomou-se vencido. Porém, a partir do total de horas acumuladas no dia da remoção, podemos calcular a partir de que dia ele decerto estava vencido.

Considerando que um dia possui 24 horas, concluiu-se que a aeronave foi operada por pelo menos 9 dias (9 x 24hs = 216hs) com o componente vencido. De acordo com o registro da evidência 4, no dia 07/04/2011, a aeronave foi liberada para voo em Aracaju, data compreendida no intervalo de 9 dias anteriores a 07/04/2011. Após esta liberação, de acordo com a evidência 5, a aeronave realizou voo nos seguintes trechos: SBAU-SBSR; SBSR-SBGR; SBGR-

SBBH; SBBH-SNPD; SBNP-SBAX; SBAX-SBBH; SBBH-SBGV; SBGV-SBBH; SBBH-SBMK; SBMK-SBBH; SBBH-SBMK.

Deste modo, configurou-se que a empresa não observou as normas e regulamentos relativos à manutenção da aeronave quando liberou a aeronave para operação com inspeção de componente vencida.

**EVIDÊNCIA OBJETIVA:**

- 1) Não-conformidade 03 do FOP 109 n° 288/2011/DAR/SAR/UR/RIO DE JANEIRO, de 20/12/2011 (60830.011263/2011-64);
- 2) Ficha Controle de Componentes do Emergency Power Supply, PN 3011180 e SN 1656;
- 3) Programa de Manutenção, revisão 07, de 24/05/2010;
- 4) TLB n° 065797, da aeronave de marcas PP-PTJ, de 06/04/2011.
- 5) Livros de Bordo n° 156624, 156625 e 156626, da aeronave de marcas PP-PTJ, de 07/04/2011.

3. A evidência objetiva n° 01 citada no RF n° 20/2012/DAR/SAR/UR/RIO DE JANEIRO é o FOP 109 n° 288/2011/DAR/SAR/UR/RIO DE JANEIRO, na fl. 27 do processo 00065.071039/2012-07 consta parte do conteúdo do referido documento. Na não conformidade de n° 03 do citado FOP 109 consta não conformidade que informa "*INSPEÇÃO - Evidenciado que a aeronave de marcas PP-PTJ realizou vôos, em abril de 2011, com o componente Power Supply de PN 301-1180 e SN 1656 vencido.*".

4. A evidência objetiva n° 02 citada no RF n° 20/2012/DAR/SAR/UR/RIO DE JANEIRO é a Ficha Controle de Componentes do Emergency Power Supply, PN 3011180 e SN 1656, sendo que na fl. 28 do processo 00065.071039/2012-07 consta tal documento. Sendo possível verificar que na data de 08/06/2009 o referido componente foi instalado com 0 horas acumuladas em aeronave de marcas final "TJ", não sendo possível identificar as marcas por completo de tal aeronave, sendo que na ocasião, segundo o que demonstra o registro, a aeronave acumularia 32.194,50 horas de operação. Além disso, é possível concluir que na data de 09/04/2011 o mesmo componente foi removido de tal aeronave após 4.222,92 horas de voo, sendo que a aeronave em que estava instalado acumularia 36.417,42 horas de operação na mesma data.

5. A evidência objetiva n° 03 citada no RF n° 20/2012/DAR/SAR/UR/RIO DE JANEIRO é o programa de manutenção, consta na fl. 29 do processo 00065.071039/2012-07 página do programa de manutenção da empresa TRIP, referente aeronaves do modelo ATR 42-300/320, sendo a página referente ao Apêndice D, relativo ao controle de componentes do programa de manutenção. Em tal documento é possível verificar que o intervalo de manutenção previsto para o componente Power Supply Unit Emergency Lighting, de Part Number/Número de Parte (P/N) 301-1180, é de 4.000 horas de voo.

6. A evidência objetiva n° 04 citada no RF n° 20/2012/DAR/SAR/UR/RIO DE JANEIRO é o Technical Logbook (TLB) n° 65797, relativo à aeronave PP-PTJ, sendo que na fl. 30 do processo 00065.071039/2012-07 consta tal documento. Em tal página do TLB consta liberação de aeronavegabilidade efetuada na data de 07/04/2011 na base de Aracaju.

7. A evidência objetiva n° 05 citada no RF n° 20/2012/DAR/SAR/UR/RIO DE JANEIRO são os livros de bordo 156624, 156625 e 156626 da aeronave PP-PTJ. Consta na fl. 02 dos processos 00065.081908/2012-01, 00065.081918/2012-39 e 00065.081929/2012-19 o livro de bordo n° 156624. Consta na fl. 02 dos processos 00065.081935/2012-76, 00065.081936/2012-11 e 00065.071215/2012-01 o livro de bordo n° 156625. Consta na fl. 02 do processo 00065.071163/2012-64, 00065.071117/2012-65, 00065.071100/2012-16, 00065.071004/2012-60 e 00065.071039/2012-07 o livro de bordo de n° 156626.

8. Os Autos de Infração apresentam a seguinte descrição:

MARCAS DA AERONAVE: PP-PJT

DATA: [coluna 2 da Tabela 2] HORA: [coluna 3 da Tabela 2] LOCAL: [coluna 4 da Tabela 2]

Descrição da ocorrência: Permitir que a aeronave fosse liberada para voo com inspeção de componente vencida

HISTÓRICO: Em auditoria realizada nessa empresa, em 15/12/2011, em Belo Horizonte, foi constatado, conforme Livro de Bordo n° [coluna 5 da Tabela 2], que a empresa permitiu que a aeronave fosse liberada para o vôo [coluna 6 da Tabela 2], em [coluna 7 da Tabela 2], com a inspeção de 4000FH do componente Emergency Power Supply, PN 301-1180 e SN 1656 vencida.

Capitulação: Art. 302, III (e) da Lei 7.565/1986 c/c RBAC 121.363 (a), c/c Apêndice D do Programa de Manutenção ATR-42-300/320, Revisão 7, de 24/05/2010 da TRIP LINHAS AÉREAS S/A.

**Tabela 2 - Dados dos Autos de Infração**

Auto de Infração	Data da Ocorrência	Hora da Ocorrência	Local da ocorrência	N° do livro de bordo	Trecho do Voo	Data
01403/2012	07/04/2011	10:12	Araçatuba-SP (SBAU)	156624	SBAU-SBSR	07/04/2011
01404/2012	07/04/2011	10:53	São José do Rio Preto-SP (SBAU)	156624	SBSR-SBGR	07/04/2011
01405/2012	07/04/2011	13:18	Guarulhos-SP (SBGR)	156624	SBGR-SBBH	07/04/2011
01406/2012	07/04/2011	15:30	Belo Horizonte-MG (SBBH)	156625	SBBH-SNPD	07/04/2011
01407/2012	07/04/2011	16:47	Patos de Minas-MG (SNPD)	156625	SNPD-SBAX	07/04/2011
01408/2012	07/04/2011	17:27	Araxá-MG (SBAX)	156625	SBAX-SBBH	07/04/2011
01409/2012	07/04/2011	18:45	Belo Horizonte-MG (SBBH)	156626	SBBH-SBGV	07/04/2011
01410/2012	07/04/2011	19:50	Governador Valadares-MG (SBGV)	156626	SBGV-SBBH	07/04/2011
01411/2012	07/04/2011	21:20	Belo Horizonte-MG (SBBH)	156626	SBBH-SBMK	07/04/2011
01412/2012	07/04/2012	22:35	Montes Claros-MG (SBMK)	156626	SBMK-SBBH	07/04/2011
01413/2012	07/04/2011	00:10	Belo Horizonte-MG (SBBH)	156626	SBBH-SBMK	07/04/2011

**DEFESA**

9. O Interessado foi devidamente notificado dos Autos de Infração em 16/05/2012, conforme demonstrado em Avisos de Recebimento.

10. Em suas defesas, preliminarmente, o interessado esclarece que o fato gerador foi que a aeronave tipo EMBRAER 190, prefixo PP- PJT fosse liberada para voo com o componente Emergency Power Supply vencido, tendo em vista a inspeção de 4000 FH. Informa que em função de um único fato gerador foram lavrados os autos n° 01413, 01403, 01404, 01405, 01406, 01407, 01408, 01409,01410,

01411 e 01412/2012, que este ato da administração pública está em desconformidade com o artigo 10 da Resolução nº 25. Alega que todos os autos lavrados em função de um único fato gerador estão desprovidos de legalidade, afastando também a aplicação dos princípios da razoabilidade e proporcionalidade e que a desproporcionalidade do ato de polícia ou excesso equivale a abuso de poder e, como tal, tipifica ilegalidade nulificadora da sanção. Assim, requer a anulação dos autos de infração citados.

11. Ainda preliminarmente esclarece que a aeronave de marcas PP-PJT é um EMBRAER 190, neste sentido, apresenta extrato da tela do sistema do RAB (Registro Aeronáutico Brasileiro) demonstrando tal informação. Informa que no caso do ERJ 190, a luz (light) e a fonte/bateria (Power Supply) são um conjunto, Emergency Light Assembly - P/N 4254-10, e no ATR se aplica o componente Emergency Power Supply. Neste sentido, apresenta página do AIPC (Aircraft Illustrated Parts Catalog / Catálogo Ilustrado de Partes da Aeronave) aplicável a aeronaves do fabricante EMBRAER, modelos 190 e 195, em que consta listado o componente de P/N 4254-10. Esclarece que a aeronave tipo ERJ 190, prefixo PP-PJT, objeto dos autos de infração foi incluída nas Especificações da empresa somente no dia 21/12/2011, na Revisão nº 61. Nesta linha de raciocínio, apresenta cópia do Ofício nº 151/2011/GCTA-SP/GGTA/SSO que dispõe sobre a emissão das Especificações Operativas (EO) nº 61 da empresa, na data de 21/12/2011 e que informa o encaminhamento da página I-1, além disso, apresenta cópia da página I-1, da parte I, da revisão 61 da EO em que consta listada a aeronave de marcas PP-PJT. Aduz que a este respeito constata que o auto de infração foi lavrado em 30/03/2012, fundamentado na inspeção ocorrida em 07/04/2011, enquanto que a aeronave PP-PJT somente começou a operar na empresa TRIP em 21 de dezembro de 2011, fato este que demonstra a total nulidade do ato administrativo, pois a aeronave objeto do auto sequer estava operando na empresa, bem como não poderia estar com o componente vencido.

12. Também preliminarmente, alega falta de cumprimento do art. 6º da Instrução Normativa (IN) ANAC nº 08/2008. Informa que não consta nos Autos de Infração, dados como a descrição objetiva da infração e indicação do cargo ou função do Autuante como deveria. Aduz que os autos ao descreverem a aeronave objeto da inspeção, fazem menção ao prefixo PP-PJT, entretanto, está se tratando de um ERJ 190 e não de um ATR como restou configurado nos autos, assim, o INSPAC ao lavrar os autos não observou os requisitos essenciais para a validade dos Autos de Infração. Alega ainda que o processo foi originado após a lavratura dos Autos de Infração que inobservou o requisito essencial para sua validade.

13. Ainda nas preliminares:

13.1. Na defesa do AI nº 01403/2012 aduz que o auto de infração foi lavrado em função da aeronave PP-PJT que é um ERJ190, porém o aeródromo de Araçatuba possui restrição na operação, permitindo apenas a operação do ATR42 e em alguns casos, esporádicos é permitido a operação do ATR72. Informa que a aeronave objeto da autuação nunca operou no referido aeroporto, já que está se tratando de uma jato com 190 lugares.

13.2. Na defesa do AI nº 01404/2012 aduz que o auto de infração foi lavrado em função da aeronave PP-PJT que é um ERJ190, porém o aeródromo de São José do Rio Preto possui restrição na operação, permitindo apenas a operação do ATR42 e em alguns casos, esporádicos é permitido a operação do ATR72. Informa que a aeronave objeto da autuação nunca operou no referido aeroporto, já que está se tratando de uma jato com 190 lugares.

13.3. Na defesa do AI nº 01405/2012 aduz que o auto de infração foi lavrado em função da aeronave PP-PJT que é um ERJ190, porém o aeródromo de Guarulhos possui restrição na operação, permitindo apenas a operação do ATR42 e em alguns casos, esporádicos é permitido a operação do ATR72. Informa que a aeronave objeto da autuação nunca operou no referido aeroporto, já que está se tratando de uma jato com 190 lugares.

13.4. Na defesa do AI nº 01407/2012 aduz que o auto de infração foi lavrado em função da aeronave PP-PJT que é um ERJ190, porém o aeródromo de Patos de Minas possui restrição na operação, permitindo apenas a operação do ATR42 e em alguns casos, esporádicos é permitido a operação do ATR72. Informa que a aeronave objeto da autuação nunca operou no referido aeroporto, já que está se tratando de uma jato com 190 lugares.

13.5. Na defesa do AI nº 01408/2012 aduz que o auto de infração foi lavrado em função da aeronave PP-PJT que é um ERJ190, porém o aeródromo de Araxá possui restrição na operação, permitindo apenas a operação do ATR42 e em alguns casos, esporádicos é permitido a operação do ATR72. Informa que a aeronave objeto da autuação nunca operou no referido aeroporto, já que está se tratando de uma jato com 190 lugares.

13.6. Na defesa do AI nº 01410/2012 aduz que o auto de infração foi lavrado em função da aeronave PP-PJT que é um ERJ190, porém o aeródromo de Governador Valadares possui restrição na operação, permitindo apenas a operação do ATR42 e em alguns casos, esporádicos é permitido a operação do ATR72. Informa que a aeronave objeto da autuação nunca operou no referido aeroporto, já que está se tratando de uma jato com 190 lugares.

13.7. Na defesa do AI nº 01412/2012 aduz que o auto de infração foi lavrado em função da aeronave PP-PJT que é um ERJ190, porém o aeródromo de Montes Claros possui restrição na operação, permitindo apenas a operação do ATR42 e em alguns casos, esporádicos é permitido a operação do ATR72. Informa que a aeronave objeto da autuação nunca operou no referido aeroporto, já que está se tratando de uma jato com 190 lugares.

13.8. Nas defesas dos AI nº 01406/2012, AI nº 01409/2012, AI nº 01411/2012 e AI nº 01413/2012 aduz que o auto de infração foi lavrado em função da aeronave PP-PJT que é um ERJ190, porém o aeródromo da Pampulha possui restrição na operação, permitindo apenas a operação do ATR42 e em alguns casos, esporádicos é permitido a operação do ATR72. Informa que a aeronave objeto da autuação nunca operou no referido aeroporto, já que está se tratando de uma jato com 190 lugares.

14. No mérito, informa que a TRIP não infringiu o requisito 121.363(a) do RBAC 121, uma vez que está em conformidade ao MPD - Maintenance Plannig Document - Applicable ATR 42-300/320. Informa que segundo o programa de manutenção elaborado pelo fabricante, a substituição do componente Emergency Power Supply consta na TASK 335121-RAI-10000-1, que é controlada no Check C, mais precisamente no 1C, que ocorre no período de 5000 horas de voo. Neste sentido, apresenta página de programa de manutenção da TRIP referente a aeronaves ATR 42-300/320 para demonstrar que o Check C equivale a 5.000 horas de voo. Acrescenta que no Programa de Manutenção da TRIP a TASK 335121-RAI-10000-1 foi atualizada conforme o MPD, sendo controlada a cada Check C, conforme PART B1 - MANUFACTURER RECOMMENDATIONS, SUB-PART - I SYSTEMS AND COMPONENTS, CHAPTER 33 PAGE-01, e apresentou a página do MPD da ATR em que consta a referida tarefa com intervalo definido de Check C. Informa que consta em seu Programa de Manutenção que a TASK 335121-RAI-10000-1 é controlada no Check C, 1C e que este é realizado a cada 5000 FH e apresenta a página citada do seu Programa de Manutenção. Alega que no APPENDIX D

a TASK 335121-RAI-10000-1 é a mesma para o componente em questão e apresenta a referida página de tal Apêndice do Programa de Manutenção em que consta a mesma tarefa com intervalo de 4.000 horas de voo e informa que houve uma discrepância e o intervalo não foi atualizado para 5.000 horas de voo, conforme o MPD e que desta maneira no Programa de Manutenção no Apêndice D o intervalo constou com o intervalo anteriormente utilizado no Check C que era de 4000 horas de voo e que não há que se falar que a aeronave foi liberada para voo com componente Emergency Power Supply vencido.

15. Requer o cancelamento dos Autos de Infração por falta de ilicitude, bem como por ilegalidade do ato.

### **DECISÃO DE PRIMEIRA INSTÂNCIA**

16. A decisão de primeira instância é referente a todos os processos listados na tabela 01 deste Parecer e consta nas fls. 21/26 do processo 00065.071039/2012-07.

17. O setor competente, em decisão motivada datada de 12/12/2014, considerou configuradas onze infrações ao descrito na alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA. No exame das circunstâncias atenuantes verificou presentes as circunstâncias dos incisos II "a adoção, voluntária de providências eficazes para evitar ou amenizar as consequências da infração, antes de proferida a decisão" e III "inexistência de aplicação de penalidades no último ano" do §1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008 e do §1º do art. 58 da Instrução Normativa (IN) ANAC nº 08/2008. No exame das circunstâncias agravantes informou presentes as circunstâncias do inciso III "obtenção, para si ou para outrem, de vantagens resultantes da infração" e IV "exposição ao risco da integridade física de pessoas ou da segurança de voo" do §2º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008 e do §2º do art. 58 da IN ANAC nº 08/2008. Diante da existência de duas circunstâncias atenuantes e duas circunstâncias agravantes, fixou o valor da penalidade de multa no patamar médio, isto é, R\$ 7.000,00 (sete mil reais) para cada uma das 11 (onze) infrações.

### **RECURSO**

18. O interessado foi notificado da decisão de primeira instância em 29/01/2015, conforme demonstrado em Avisos de Recebimento. Apresentou recurso, que foi recebido em 05/02/2015.

19. Em sede recursal, dispõe sobre a impossibilidade jurídica de se pretender aplicar várias penalidades em relação ao mesmo fato, alegando a ocorrência de *bis in idem*. Informa que por se tratar de um ato administrativo, exige-se do auto de infração o cumprimento de certos requisitos para sua validade e eficácia. Alega que no exercício do poder de polícia, a competência punitiva atribuída à Administração Pública se exaure pela imposição de sanção única para o mesmo fato e que esse caráter punitivo não pode ser aplicado irremediavelmente, restando obstada a penalização do particular diversas vezes em razão de única infração. Cita o art. 10º da Resolução ANAC nº 25/2008, alegando que o legislador, ao tipificar a conduta delituosa, estabeleceu sanção relativa à gravidade do ato praticado, de modo proporcional, considerando a ocorrência de uma infração. Cita o art. 2º, parágrafo único, inciso VI da Lei nº 9.784/1996 e conclui que a Administração Pública não pode eternamente penalizar o particular que tenha sido considerado infrator, em decorrência de um único ato. Aduz que no caso concreto, esse parâmetro não foi observado pela fiscalização desta Agência ao lavrar 11 autos de infração: (i) 01403/2012, (ii) 01404/2012, (iii) 01405/2012, (iv) 01406/2012, (v) 01407/2012, (vi) 01408/2012, (vii) 01409/2012, (viii) 01410/2012, (ix) 01411/2012, (x) 01412/2012 e (xi) 01413/2012, na medida em que todos eles se referem a um mesmo fato - liberar a aeronave de marcas de nacionalidade e matrícula PP-PJT com a inspeção de 4.000 horas do componente *Emergency Power Supply* vencida, o que demonstra excessividade, exorbitância, desproporcionalidade e arbitrariedade na forma da providência que se escolheu adotar. Considera evidente a ocorrência do *bis in idem* na atividade fiscalizatória exercida por esta Agência, o que é veementemente rechaçada pela jurisprudência pátria. Alega que existem julgados da Junta Recursal da ANAC no sentido de se afastar a ocorrência de múltipla punição por uma única infração. Considera que assim a possibilidade de ocorrerem múltiplas punições à Autuada em decorrência de um mesmo fato (*bis in idem*) macula a validade de todos os autos de infração lavrados pela fiscalização, tendo em vista a flagrante inobservância dos princípios da legalidade, da proporcionalidade e da razoabilidade, bem como do artigo 10º da Resolução ANAC nº 25, de 25/04/08, para sua formação.

20. Dispõe sobre a ausência da aplicação da devida circunstância atenuante, ressaltando que o acontecimento ocorreu há mais de 2 anos dificultando a obtenção de qualquer informação a respeito dos fatos. Considera que houve falha no procedimento adotado, salienta que aplica-se ao caso a atenuante prevista no inciso II do §1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008, entretanto cita o texto da atenuante prevista no inciso I do §1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008, referente ao reconhecimento da prática da infração. Requer a anulação da decisão recorrida ou a aplicação da atenuante com a redução da multa ao seu mínimo.

21. Assim, requer seja dado imediato efeito suspensivo ao Recurso Administrativo; seja reconhecida a nulidade dos 11 (onze) Autos de infração em epígrafe, por absoluta ausência de requisitos essenciais para sua existência e validade, nos termos da fundamentação supra; ou, caso não seja esse o entendimento, após a devida apreciação das razões que o fundamentam, seja ele provido, decretando-se a nulidade da infração aplicada ou, alternativamente, a redução da multa a patamar mínimo, considerando a atenuante citada.

### **DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA**

22. Em 10/11/2017, o seguinte foi decidido em segunda instância administrativa:

- PELA **CONVALIDAÇÃO** dos Autos de Infração 01403/2012, 01404/2012, 01405/2012, 01406/2012, 01407/2012, 01408/2012, 01409/2012, 01410/2012, 01411/2012, 01412/2012 e 01413/2012 para que passe a constar no campo "MARCAS DA AERONAVE" a informação "PP-PTJ".
- PELA **CONVALIDAÇÃO** do Auto de Infração nº 01404/2012 para que passe a constar no campo "LOCAL" a informação "São José do Rio Preto-SP (SBSR)".
- PELA **CONVALIDAÇÃO** dos Autos de Infração 01403/2012, 01404/2012, 01405/2012, 01406/2012, 01407/2012, 01408/2012, 01409/2012, 01410/2012, 01411/2012, 01412/2012 e 01413/2012, modificando o enquadramento para alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA c/c itens 121.363(a) c/c 121.153(a)(2) c/c 121.367(c) do RBAC 121 c/c Apêndice D do Programa de Manutenção ATR 42-300/320, Revisão 7, de 24/05/2010 da TRIP LINHAS AÉREAS S/A, com base no inciso I do artigo 7º da IN ANAC nº 08/2008, 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 5 (cinco) dias, formular suas alegações, com fundamento no

parágrafo §2º do artigo 7º da IN ANAC nº 08/2008.

- **QUE A EMPRESA SEJA NOTIFICADA ACERCA DA POSSIBILIDADE DE GRAVAME da sanção aplicada**, em função de possível afastamento das circunstâncias atenuantes previstas nos incisos II e III do §1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008 e do §1º do art. 58 da Instrução Normativa ANAC nº 08/2008, de forma que o mesmo, querendo, venha no prazo de 10 (dez) dias, formular suas alegações, cumprindo, assim, o disposto no parágrafo único do artigo 64 da Lei nº 9.784/99, nos termos do Parecer SEI nº 1190869.

23. O interessado foi notificado da decisão de segunda instância em 06/12/2017, porém não consta nos autos nova manifestação do interessado após tal notificação.

#### **OUTROS ATOS PROCESSUAIS**

##### **24. Processo 00065.081908/2012-01**

24.1. Certidão de Tempestividade (fl. 17); Despacho de encaminhamento para a decisão em primeira instância administrativa (fl. 18); Notificação de Decisão (fls. 19/20); Despacho de encaminhamento para a Junta Recursal (fl. 21); AR referente à Notificação da Decisão (fl. 22), mas que não indica o recebimento; Guia de Recolhimento da União (fl. 24); Comprovante de pagamento (fl. 25); Formulário de Solicitação de vistas (fl. 26); Certidão demonstrando que o interessado obteve cópias do processo (fl. 27); Mensagem eletrônica (fls. 28/29) referente a processos em duplicata, em que é solicitado para a Junta Recursal a devolução dos processos referentes aos Autos de Infração 01403/2012, 01404/2012, 01405/2012, 01406/2012, 01407/2012, 01408/2012, 01409/2012, 01410/2012, 01411/2012, 01412/2012 e 01413/2012 para a GTAS/SAR para que sejam apensados a outros 11 processos e seja emitida uma nova decisão contemplando todos; Despacho de encaminhamento de processos da Junta Recursal para a GTAS/SAR (fl. 30); Despacho da Junta Recursal (fl. 31) de encaminhamento para a Divisão de Dívida Ativa dos Créditos da ANAC; Carta de renúncia do cargo de Diretor Operacional (fl. 37); Ata de Assembléia Geral Extraordinária realizada em 25/06/2013 (fls. 38/48); Atestado referente Ata de Assembléia Geral Extraordinária realizada em 25/06/2013 (fl. 49); Página do Diário de Oficial com autorização para a cisão parcial da TRIP LINHAS AÉREAS S.A. e incorporação do acervo líquido pela AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A. (fl. 50); Despacho da Junta Recursal tornando sem efeito o despacho da fl. 31 (fl. 51); Despacho de tempestividade do recurso (fl. 52); Termo de encerramento de trâmite físico (SEI nº 1050630); Despacho de distribuição (SEI nº 1151078). Notificação nº 2481(SEI)/2017/ASJIN-ANAC (SEI nº 1296094), referente à convalidação de enquadramento do AI e possibilidade de agravamento da sanção aplicada. Despacho de retorno à relatoria (SEI nº 1391475).

##### **25. Processo 00065.081918/2012-39**

25.1. Certidão de Tempestividade (fl. 17); Despacho de encaminhamento para a decisão em primeira instância administrativa (fl. 18); Notificação de Decisão (fls. 19/20); Despacho de encaminhamento para a Junta Recursal (fl. 21); AR referente à Notificação da Decisão (fl. 22), mas que não indica o recebimento; Consta Guia de Recolhimento da União (fl. 24); Comprovante de pagamento (fl. 25); Formulário de Solicitação de vistas (fl. 26); Certidão demonstrando que o interessado obteve cópias do processo (fl. 27); Mensagem eletrônica (fls. 28/29) referente a processos em duplicata, em que é solicitado para a Junta Recursal a devolução dos processos referentes aos Autos de Infração 01403/2012, 01404/2012, 01405/2012, 01406/2012, 01407/2012, 01408/2012, 01409/2012, 01410/2012, 01411/2012, 01412/2012 e 01413/2012 para a GTAS/SAR para que sejam apensados a outros 11 processos e seja emitida uma nova decisão contemplando todos; Despacho de encaminhamento de processos da Junta Recursal para a GTAS/SAR (fl. 30); Despacho da Junta Recursal (fl. 31) de encaminhamento para a Divisão de Dívida Ativa dos Créditos da ANAC; Carta de renúncia do cargo de Diretor Operacional (fl. 37); Ata de Assembléia Geral Extraordinária realizada em 25/06/2013 (fls. 38/48); Atestado referente Ata de Assembléia Geral Extraordinária realizada em 25/06/2013 (fl. 49); Página do Diário de Oficial com autorização para a cisão parcial da TRIP LINHAS AÉREAS S.A. e incorporação do acervo líquido pela AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A. (fl. 50); Despacho da Junta Recursal tornando sem efeito o despacho da fl. 31 (fl. 51); Despacho de tempestividade do recurso (fl. 52); Termo de encerramento de trâmite físico (SEI nº 1050783); Despacho de distribuição (SEI nº 1151079). Notificação nº 2480(SEI)/2017/ASJIN-ANAC (SEI nº 1296089), referente à convalidação de enquadramento do AI e possibilidade de agravamento da sanção aplicada. Despacho de retorno à relatoria (SEI nº 1391510).

##### **26. Processo 00065.081929/2012-19**

26.1. Certidão de Tempestividade (fl. 17); Despacho de encaminhamento para a decisão em primeira instância administrativa (fl. 18); Notificação de Decisão (fls. 19/20); Despacho de encaminhamento para a Junta Recursal (fl. 21); AR referente à Notificação da Decisão (fl. 22), mas que não indica o recebimento; Guia de Recolhimento da União (fl. 24); Comprovante de pagamento (fl. 25); Formulário de Solicitação de vistas (fl. 26); Certidão demonstrando que o interessado obteve cópias do processo (fl. 27); Mensagem eletrônica (fls. 28/29) referente a processos em duplicata, em que é solicitado para a Junta Recursal a devolução dos processos referentes aos Autos de Infração 01403/2012, 01404/2012, 01405/2012, 01406/2012, 01407/2012, 01408/2012, 01409/2012, 01410/2012, 01411/2012, 01412/2012 e 01413/2012 para a GTAS/SAR para que sejam apensados a outros 11 processos e seja emitida uma nova decisão contemplando todos; Despacho de encaminhamento de processos da Junta Recursal para a GTAS/SAR (fl. 30); Despacho da Junta Recursal (fl. 31) de encaminhamento para a Divisão de Dívida Ativa dos Créditos da ANAC; Carta de renúncia do cargo de Diretor Operacional (fl. 37); Ata de Assembléia Geral Extraordinária realizada em 25/06/2013 (fls. 38/48); Atestado referente Ata de Assembléia Geral Extraordinária realizada em 25/06/2013 (fl. 49); Página do Diário de Oficial com autorização para a cisão parcial da TRIP LINHAS AÉREAS S.A. e incorporação do acervo líquido pela AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A. (fl. 50); Despacho da Junta Recursal tornando sem efeito o despacho da fl. 31 (fl. 51); Despacho de tempestividade do recurso (fl. 52); Termo de encerramento de trâmite físico (SEI nº 1191146); Despacho de distribuição (SEI nº 1151081); Notificação nº 2479(SEI)/2017/ASJIN-ANAC (SEI nº 1296077), referente à convalidação de enquadramento do AI e possibilidade de agravamento da sanção aplicada; Despacho de retorno à relatoria (SEI nº 1392498).

##### **27. Processo 00065.081935/2012-76**

27.1. Certidão de Tempestividade (fl. 17); Despacho de encaminhamento para a decisão em primeira instância administrativa (fl. 18); Notificação de Decisão (fls. 19/20); Despacho de encaminhamento para a Junta Recursal (fl. 21); AR referente à Notificação da Decisão (fl. 22), mas que

não indica o recebimento; Guia de Recolhimento da União (fl. 24); Comprovante de pagamento (fl. 25); Formulário de Solicitação de vistas (fl. 26); Certidão demonstrando que o interessado obteve cópias do processo (fl. 27); Mensagem eletrônica (fls. 28/29) referente a processos em duplicata, em que é solicitado para a Junta Recursal a devolução dos processos referentes aos Autos de Infração 01403/2012, 01404/2012, 01405/2012, 01406/2012, 01407/2012, 01408/2012, 01409/2012, 01410/2012, 01411/2012, 01412/2012 e 01413/2012 para a GTAS/SAR para que sejam apensados a outros 11 processos e seja emitida uma nova decisão contemplando todos; Despacho de encaminhamento de processos da Junta Recursal para a GTAS/SAR (fl. 30); Despacho da Junta Recursal (fl. 31) de encaminhamento para a Divisão de Dívida Ativa dos Créditos da ANAC; Carta de renúncia do cargo de Diretor Operacional (fl. 37); Ata de Assembléia Geral Extraordinária realizada em 25/06/2013 (fls. 38/48); Atestado referente Ata de Assembléia Geral Extraordinária realizada em 25/06/2013 (fl. 49); Página do Diário de Oficial com autorização para a cisão parcial da TRIP LINHAS AÉREAS S.A. e incorporação do acervo líquido pela AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A. (fl. 50); Despacho da Junta Recursal tomando sem efeito o despacho da fl. 31 (fl. 51); Despacho de tempestividade do recurso (fl. 52); Termo de encerramento de trâmite físico (SEI nº 1050863); Despacho de distribuição (SEI nº 1151085); Notificação nº 2478(SEI)/2017/ASJIN-ANAC (SEI nº 1296063), referente à convalidação de enquadramento do AI e possibilidade de agravamento da sanção aplicada; Despacho de retorno à relatoria (SEI nº 1470122).

**28. Processo 00065.081936/2012-11**

28.1. Certidão de Tempestividade (fl. 17); Despacho de encaminhamento para a decisão em primeira instância administrativa (fl. 18); Notificação de Decisão (fls. 19/20); Despacho de encaminhamento para a Junta Recursal (fl. 21); AR referente à Notificação da Decisão (fl. 22), mas que não indica o recebimento; Guia de Recolhimento da União (fl. 24); Comprovante de pagamento (fl. 25); Formulário de Solicitação de vistas (fl. 26); Certidão demonstrando que o interessado obteve cópias do processo (fl. 27); Mensagem eletrônica (fls. 28/29) referente a processos em duplicata, em que é solicitado para a Junta Recursal a devolução dos processos referentes aos Autos de Infração 01403/2012, 01404/2012, 01405/2012, 01406/2012, 01407/2012, 01408/2012, 01409/2012, 01410/2012, 01411/2012, 01412/2012 e 01413/2012 para a GTAS/SAR para que sejam apensados a outros 11 processos e seja emitida uma nova decisão contemplando todos; Despacho de encaminhamento de processos da Junta Recursal para a GTAS/SAR (fl. 30); Despacho da Junta Recursal (fl. 31) de encaminhamento para a Divisão de Dívida Ativa dos Créditos da ANAC; Carta de renúncia do cargo de Diretor Operacional (fl. 37); Ata de Assembléia Geral Extraordinária realizada em 25/06/2013 (fls. 38/48); Atestado referente Ata de Assembléia Geral Extraordinária realizada em 25/06/2013 (fl. 49); Página do Diário de Oficial com autorização para a cisão parcial da TRIP LINHAS AÉREAS S.A. e incorporação do acervo líquido pela AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A. (fl. 50); Despacho da Junta Recursal tomando sem efeito o despacho da fl. 31 (fl. 51); Despacho de tempestividade do recurso (fl. 52); Termo de encerramento de trâmite físico (SEI nº 1051005); Despacho de distribuição (SEI nº 1151086); Notificação nº 2477(SEI)/2017/ASJIN-ANAC (SEI nº 1296018), referente à convalidação de enquadramento do AI e possibilidade de agravamento da sanção aplicada; Despacho de retorno à relatoria (SEI nº 1470137).

**29. Processo 00065.071215/2012-01**

29.1. Certidão de Tempestividade (fl. 17); Despacho de encaminhamento para a decisão em primeira instância administrativa (fl. 18); Notificação de Decisão (fls. 19/20); Despacho de encaminhamento para a Junta Recursal (fl. 21); AR referente à Notificação da Decisão (fl. 22), mas que não indica o recebimento; Guia de Recolhimento da União (fl. 24); Comprovante de pagamento (fl. 25); Formulário de Solicitação de vistas (fl. 26); Certidão demonstrando que o interessado obteve cópias do processo (fl. 27); Mensagem eletrônica (fls. 28/29) referente a processos em duplicata, em que é solicitado para a Junta Recursal a devolução dos processos referentes aos Autos de Infração 01403/2012, 01404/2012, 01405/2012, 01406/2012, 01407/2012, 01408/2012, 01409/2012, 01410/2012, 01411/2012, 01412/2012 e 01413/2012 para a GTAS/SAR para que sejam apensados a outros 11 processos e seja emitida uma nova decisão contemplando todos; Despacho de encaminhamento de processos da Junta Recursal para a GTAS/SAR (fl. 30); Despacho da Junta Recursal (fl. 31) de encaminhamento para a Divisão de Dívida Ativa dos Créditos da ANAC; Carta de renúncia do cargo de Diretor Operacional (fl. 37); Ata de Assembléia Geral Extraordinária realizada em 25/06/2013 (fls. 38/48); Atestado referente Ata de Assembléia Geral Extraordinária realizada em 25/06/2013 (fl. 49); Página do Diário de Oficial com autorização para a cisão parcial da TRIP LINHAS AÉREAS S.A. e incorporação do acervo líquido pela AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A. (fl. 50); Despacho da Junta Recursal tomando sem efeito o despacho da fl. 31 (fl. 51); Despacho de tempestividade do recurso (fl. 52); Termo de encerramento de trâmite físico (SEI nº 1051052); Despacho de distribuição (SEI nº 1151087); Notificação nº 2476(SEI)/2017/ASJIN-ANAC (SEI nº 1295930), referente à convalidação de enquadramento do AI e possibilidade de agravamento da sanção aplicada; Despacho de retorno à relatoria (SEI nº 1470160).

**30. Processo 00065.071163/2012-64**

30.1. Certidão de Tempestividade (fl. 17); Despacho de encaminhamento para a decisão em primeira instância administrativa (fl. 18); Notificação de Decisão (fls. 19/20); Despacho de encaminhamento para a Junta Recursal (fl. 21); AR referente à Notificação da Decisão (fl. 22), mas que não indica o recebimento; Guia de Recolhimento da União (fl. 24); Comprovante de pagamento (fl. 25); Formulário de Solicitação de vistas (fl. 26); Certidão demonstrando que o interessado obteve cópias do processo (fl. 27); Mensagem eletrônica (fls. 28/29) referente a processos em duplicata, em que é solicitado para a Junta Recursal a devolução dos processos referentes aos Autos de Infração 01403/2012, 01404/2012, 01405/2012, 01406/2012, 01407/2012, 01408/2012, 01409/2012, 01410/2012, 01411/2012, 01412/2012 e 01413/2012 para a GTAS/SAR para que sejam apensados a outros 11 processos e seja emitida uma nova decisão contemplando todos; Despacho de encaminhamento de processos da Junta Recursal para a GTAS/SAR (fl. 30); Despacho da Junta Recursal (fl. 31) de encaminhamento para a Divisão de Dívida Ativa dos Créditos da ANAC; Carta de renúncia do cargo de Diretor Operacional (fl. 37); Ata de Assembléia Geral Extraordinária realizada em 25/06/2013 (fls. 38/48); Atestado referente Ata de Assembléia Geral Extraordinária realizada em 25/06/2013 (fl. 49); Página do Diário de Oficial com autorização para a cisão parcial da TRIP LINHAS AÉREAS S.A. e incorporação do acervo líquido pela AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A. (fl. 50); Despacho da Junta Recursal tomando sem efeito o despacho da fl. 31 (fl. 51); Despacho de tempestividade do recurso (fl. 52); Termo de encerramento de trâmite físico (SEI nº 1051081); Despacho de distribuição (SEI nº 1151092); Notificação nº 2475(SEI)/2017/ASJIN-ANAC (SEI nº 1295796), referente à convalidação de enquadramento do AI e possibilidade de agravamento da sanção aplicada; Despacho de retorno à relatoria (SEI nº 1470183).

**31. Processo 00065.071117/2012-65**

31.1. Certidão de Tempestividade (fl. 17); Despacho de encaminhamento para a decisão em primeira instância administrativa (fl. 18); Notificação de Decisão (fls. 19/20); Despacho de encaminhamento para a Junta Recursal (fl. 21); AR referente à Notificação da Decisão (fl. 22), mas que não indica o recebimento; Consta Guia de Recolhimento da União (fl. 24); Comprovante de pagamento (fl. 25); Formulário de Solicitação de vistas (fl. 26); Certidão demonstrando que o interessado obteve cópias do processo (fl. 27); Mensagem eletrônica (fls. 28/29) referente a processos em duplicata, em que é solicitado para a Junta Recursal a devolução dos processos referentes aos Autos de Infração 01403/2012, 01404/2012, 01405/2012, 01406/2012, 01407/2012, 01408/2012, 01409/2012, 01410/2012, 01411/2012, 01412/2012 e 01413/2012 para a GTAS/SAR para que sejam apensados a outros 11 processos e seja emitida uma nova decisão contemplando todos; Despacho de encaminhamento de processos da Junta Recursal para a GTAS/SAR (fl. 30); Despacho da Junta Recursal (fl. 31) de encaminhamento para a Divisão de Dívida Ativa dos Créditos da ANAC; Carta de renúncia do cargo de Diretor Operacional (fl. 37); Ata de Assembléia Geral Extraordinária realizada em 25/06/2013 (fls. 38/48); Atestado referente Ata de Assembléia Geral Extraordinária realizada em 25/06/2013 (fl. 49); Página do Diário de Oficial com autorização para a cisão parcial da TRIP LINHAS AÉREAS S.A. e incorporação do acervo líquido pela AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A. (fl. 50); Despacho da Junta Recursal tomando sem efeito o despacho da fl. 31 (fl. 51); Despacho de tempestividade do recurso (fl. 52); Termo de encerramento de trâmite físico (SEI nº 1051201); Despacho de distribuição (SEI nº 1151094); Notificação nº 2474(SEI)/2017/ASJIN-ANAC (SEI nº 1295779), referente à convalidação de enquadramento do AI e possibilidade de agravamento da sanção aplicada; Despacho de retorno à relatoria (SEI nº 1470207).

**32. Processo 00065.071100/2012-16**

32.1. Certidão de Tempestividade (fl. 17); Despacho de encaminhamento para a decisão em primeira instância administrativa (fl. 18); Notificação de Decisão (fls. 19/20); Despacho de encaminhamento para a Junta Recursal (fl. 21); AR referente à Notificação da Decisão (fl. 22), mas que não indica o recebimento; Guia de Recolhimento da União (fl. 24); Comprovante de pagamento (fl. 25); Formulário de Solicitação de vistas (fl. 26); Certidão demonstrando que o interessado obteve cópias do processo (fl. 27); Mensagem eletrônica (fls. 28/29) referente a processos em duplicata, em que é solicitado para a Junta Recursal a devolução dos processos referentes aos Autos de Infração 01403/2012, 01404/2012, 01405/2012, 01406/2012, 01407/2012, 01408/2012, 01409/2012, 01410/2012, 01411/2012, 01412/2012 e 01413/2012 para a GTAS/SAR para que sejam apensados a outros 11 processos e seja emitida uma nova decisão contemplando todos; Despacho de encaminhamento de processos da Junta Recursal para a GTAS/SAR (fl. 30); Despacho da Junta Recursal (fl. 31) de encaminhamento para a Divisão de Dívida Ativa dos Créditos da ANAC; Carta de renúncia do cargo de Diretor Operacional (fl. 37); Ata de Assembléia Geral Extraordinária realizada em 25/06/2013 (fls. 38/48); Atestado referente Ata de Assembléia Geral Extraordinária realizada em 25/06/2013 (fl. 49); Página do Diário de Oficial com autorização para a cisão parcial da TRIP LINHAS AÉREAS S.A. e incorporação do acervo líquido pela AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A. (fl. 50); Despacho da Junta Recursal tomando sem efeito o despacho da fl. 31 (fl. 51); Despacho de tempestividade do recurso (fl. 52); Termo de encerramento de trâmite físico (SEI nº 1051243); Despacho de distribuição (SEI nº 1151095); Notificação nº 2473(SEI)/2017/ASJIN-ANAC (SEI nº 1295715), referente à convalidação de enquadramento do AI e possibilidade de agravamento da sanção aplicada; Despacho de retorno à relatoria (SEI nº 1470241).

**33. Processo 00065.071004/2012-60**

33.1. Certidão de Tempestividade (fl. 17); Despacho de encaminhamento para a decisão em primeira instância administrativa (fl. 18); Notificação de Decisão (fls. 19/20); Despacho de encaminhamento para a Junta Recursal (fl. 21); AR referente à Notificação da Decisão (fl. 22), mas que não indica o recebimento; Guia de Recolhimento da União (fl. 24); Comprovante de pagamento (fl. 25); Formulário de Solicitação de vistas (fl. 26); Certidão demonstrando que o interessado obteve cópias do processo (fl. 27); Mensagem eletrônica (fls. 28/29) referente a processos em duplicata, em que é solicitado para a Junta Recursal a devolução dos processos referentes aos Autos de Infração 01403/2012, 01404/2012, 01405/2012, 01406/2012, 01407/2012, 01408/2012, 01409/2012, 01410/2012, 01411/2012, 01412/2012 e 01413/2012 para a GTAS/SAR para que sejam apensados a outros 11 processos e seja emitida uma nova decisão contemplando todos; Despacho de encaminhamento de processos da Junta Recursal para a GTAS/SAR (fl. 30); Despacho da Junta Recursal (fl. 31) de encaminhamento para a Divisão de Dívida Ativa dos Créditos da ANAC; Carta de renúncia do cargo de Diretor Operacional (fl. 37); Ata de Assembléia Geral Extraordinária realizada em 25/06/2013 (fls. 38/48); Atestado referente Ata de Assembléia Geral Extraordinária realizada em 25/06/2013 (fl. 49); Página do Diário de Oficial com autorização para a cisão parcial da TRIP LINHAS AÉREAS S.A. e incorporação do acervo líquido pela AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A. (fl. 50); Despacho da Junta Recursal tomando sem efeito o despacho da fl. 31 (fl. 51); Despacho de tempestividade do recurso (fl. 52); Termo de encerramento de trâmite físico (SEI nº 1051263); Despacho de distribuição (SEI nº 1151098); Notificação nº 2472(SEI)/2017/ASJIN-ANAC (SEI nº 1295670), referente à convalidação de enquadramento do AI e possibilidade de agravamento da sanção aplicada; Despacho de retorno à relatoria (SEI nº 1470249).

**34. Processo 00065.071039/2012-07**

34.1. Certidão de Tempestividade (fl. 17); Despacho de encaminhamento para a decisão em primeira instância administrativa (fl. 18); Termo de Juntada por apensação (fl. 19); Despacho de apensação (fl. 20); Extrato do SIGEC (Sistema Integrado de Gestão de Créditos) (fls. 31/35v); Notificação de Decisão (fls. 36/37), sendo que em tal Notificação de decisão consta erro referente ao número do crédito de multa relativo ao Auto de Infração nº 01413/2012, tendo sido citado o nº 6454382141, sendo o correto o nº 645382141, conforme pode ser verificado no SIGEC; Despacho de encaminhamento para a Junta Recursal (fl. 38); AR referente à Notificação da Decisão (fl. 39), mas que não indica o recebimento; Ata de Assembléia Geral Extraordinária realizada em 30/05/2014 (fls. 41/46); Carta de renúncia ao cargo de Diretor Operacional (fl. 47); Ata de Assembléia Geral Extraordinária realizada em 25/06/2013 (fls. 48/58); Atestado referente Ata de Assembléia Geral Extraordinária realizada em 25/06/2013 (fl. 59); Página do Diário Oficial com autorização para a cisão parcial da TRIP LINHAS AÉREAS S.A. e incorporação do acervo líquido pela AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A. (fl. 60); Procuração (fl. 61); Documento de Substabelecimento (fl. 62); Guia de Recolhimento da União (fl. 63); Comprovante de pagamento (fl. 64); Formulário de Solicitação de vistas (fl. 65); Certidão demonstrando que o interessado obteve cópias do processo (fl. 66); Mensagem eletrônica (fls. 67/68) referente a processos em duplicata, em que é solicitado para a Junta Recursal a devolução dos processos referentes aos Autos de Infração 01403/2012, 01404/2012, 01405/2012, 01406/2012, 01407/2012, 01408/2012, 01409/2012, 01410/2012, 01411/2012, 01412/2012 e 01413/2012 para a GTAS/SAR para que sejam apensados a outros 11 processos e seja emitida uma nova decisão contemplando todos; Despacho de encaminhamento de processos da Junta Recursal para a

GTAS/SAR (fl. 69); Decisão de primeira instância emitida pela SAR (Superintendência de Aeronavegabilidade) (fls. 70/72) para os processos gerados a partir dos Autos de Infração nº 04478/2012, 04479/2012, 04480/2012, 04481/2012, 04482/2012, 04483/2012, 04484/2012, 04485/2012, 04486/2012, 04487/2012 e 04488/2012; Despacho de encaminhamento para a Junta Recursal (fl. 73); Despacho da Junta Recursal (fl. 74) de encaminhamento para a Divisão de Dívida Ativa dos Créditos da ANAC; Carta de renúncia do cargo de Diretor Operacional (fl. 80); Ata de Assembléia Geral Extraordinária realizada em 25/06/2013 (fls. 81/91); Atestado referente Ata de Assembléia Geral Extraordinária realizada em 25/06/2013 (fl. 92); Página do Diário de Oficial com autorização para a cisão parcial da TRIP LINHAS AÉREAS S.A. e incorporação do acervo líquido pela AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A. (fl. 93); Despacho da Junta Recursal tornando sem efeito o despacho da fl. 74 (fl. 94); Despacho de tempestividade do recurso (fl. 95); Termo de encerramento de trâmite físico (SEI nº 1053132); Despacho de distribuição (SEI nº 1151100); Consta extrato do SIGEC (SEI nº 1181552); Notificação nº 2471(SEI)/2017/ASJIN-ANAC (SEI nº 1295609), referente à convalidação de enquadramento do AI e possibilidade de agravamento da sanção aplicada; Despacho de retorno à relatoria (SEI nº 1470264).

35. É o relatório.

## **PRELIMINARES**

### **36. Autos de Infração lavrados em função de um único fato**

36.1. Em sede de defesa é alegado que em função de um único fato gerador foram lavrados os autos nº 01413, 01403, 01404, 01405, 01406, 01407, 01408, 01409, 01410, 01411 e 01412/2012, que este ato da administração pública está em desconformidade com o artigo 10 da Resolução nº 25. Segue o disposto no caput do art. 10 da Resolução ANAC nº 25/2008, em vigor à época:

Resolução ANAC nº 25/2008

Art. 10. Para cada infração constatada pelo agente da autoridade de aviação civil será lavrado um AI e instaurado o respectivo processo administrativo.

(...)

36.2. Verifica-se claramente que no caput do art. 10 da Resolução ANAC nº 25/2008 é previsto que para cada infração será lavrado um AI. Assim sendo, no caso em questão, para cada infração foi lavrado um AI. Portanto, não prospera a alegação de que os Autos de Infração em tela foram lavrados em função de único fato gerador, pois conforme pode ser verificado na Tabela 2 deste Parecer, cada AI se refere a uma ocorrência diferente, ou seja, realizadas em ocasiões diferentes, com seus respectivos dados de data, hora e local de ocorrência.

36.3. Alega ainda que todos os autos lavrados em função de um único fato gerador estão desprovidos de legalidade, afastando também a aplicação dos princípios da razoabilidade e proporcionalidade e que a desproporcionalidade do ato de polícia ou excesso equivale a abuso de poder e, como tal, tipifica ilegalidade nulificadora da sanção. Assim, requer a anulação dos autos de infração citados. Entretanto, conforme já abordado, os Autos de Infração não foram lavrados em função de único fato gerador, visto que cada um deles refere-se a uma ocorrência diferente, já que os voos supostamente realizados com componente com inspeção vencida são todos distintos.

### **37. Tipo da Aeronave e inclusão na especificação operativa**

37.1. Em sede de defesa o interessado aduz que a aeronave de marcas PP-PJT é um EMBRAER 190. Em consulta ao sistema SACI (Sistema Integrado de Informações da Aviação Civil) da ANAC verifica-se que, de fato, a aeronave então de marcas de nacionalidade e matrícula PP-PJT é aeronave do modelo 190 da fabricante Embraer. Entretanto, a este respeito deve ser considerado o disposto no art. 9º da Resolução ANAC nº 25/2008, apresentado a seguir:

Resolução ANAC nº 25/2008

Art. 9º Os vícios processuais meramente formais do AI são passíveis de convalidação.

37.2. Segue ainda o disposto no inciso IV do §1º do art. 7º da Instrução Normativa (IN) ANAC nº 08/2008:

IN ANAC nº 08/2008

Art. 7º Os vícios processuais meramente formais do AI são passíveis de convalidação.

§ 1º - Para efeito do caput, são considerados vícios formais, dentre outros:

(...)

IV - descrição diferente da matrícula da aeronave;

(...)

37.3. Portanto, conforme já esclarecido tanto na decisão de primeira instância como na convalidação efetuada em sede de segunda instância o erro na descrição da matrícula da aeronave constitui vício formal passível de convalidação. Sendo que a convalidação necessária, referente às marcas da aeronave foi devidamente efetuada. Portanto, a alegação de que a aeronave de marcas PP-PJT é um EMBRAER 190 não tem o condão de afastar a conduta infracional reportada pela fiscalização.

37.4. Na defesa é informado que no caso do ERJ 190, a luz (light) e a fonte/bateria (Power Supply) são um conjunto, Emergency Light Assembly - P/N 4254-10 e no ATR se aplica o componente Emergency Power Supply. Neste sentido, apresenta página do AIPC (Aircraft Illustrated Parts Catalog / Catálogo Ilustrado de Partes da Aeronave) aplicável a aeronaves do fabricante EMBRAER, modelos 190 e 195, em que consta listado o componente de P/N 4254-10. Entretanto, estas alegações não merecem acolhimento, visto que nos Autos de Infração está explícito que a infração refere-se ao componente descrito como "Emergency Power Supply", de P/N 301-1180 e S/N 1656. Portanto, a descrição das infrações nos Autos de Infração em tela é inequívoca no sentido de identificar qual era o componente que estava com a inspeção vencida. Destarte, as alegações referente ao componente Emergency Light Assembly de P/N 4254-10, aplicável a aeronaves Embraer 190 não são pertinentes, visto que o referido componente não foi sequer mencionado pela fiscalização nos autos.

37.5. É alegado ainda que a aeronave tipo ERJ 190, prefixo PP-PJT, objeto dos autos de infração foi incluída nas Especificações da empresa somente no dia 21/12/2011, na Revisão nº 61, sendo informado que o auto de infração foi lavrado em 30/03/2012, fundamentado na inspeção ocorrida em 07/04/2011, enquanto que a aeronave PP-PJT somente começou a operar na empresa TRIP em 21 de dezembro de 2011, fato este que demonstra a total nulidade do ato administrativo, pois a aeronave objeto do auto sequer estava operando na empresa, bem como não poderia estar com o componente vencido. Entretanto, estas alegações não merecem acolhimento, em função de já ter sido demonstrado que efetivamente existia vício sanável nos Autos de Infração relativo à informação das marcas da aeronave, vício este que foi devidamente sanado por meio da convalidação efetuada. Portanto, diante da



convalidação efetuada e dos esclarecimentos efetuados nos autos a respeito das marcas da aeronave estas alegações não tem mais pertinência. Além disso, é importante observar que o vício relativo à descrição das marcas da aeronave nos Autos de Infração não causaram prejuízo ao interessado, uma vez que era possível identificar a aeronave por meio de outras informações como a de número do livro de bordo, os dados de voo realizados, tais como trecho, data e hora. Ademais, pelo próprio Part Number do componente já era possível a empresa identificar que a aeronave não se tratava de um Embraer 190, visto que o componente não era aplicável para este tipo de aeronave, conforme a própria demonstra em sua defesa. Assim, não foi demonstrada a nulidade dos Autos de Infração, como alegado pelo interessado, em função de que a aeronave objeto do auto sequer estava operando na empresa, bem como não poderia estar com o componente vencido, visto que já foi esclarecida a questão referente qual era a aeronave objeto dos Autos de Infração.

### 38. **Falta de cumprimento ao art. 6º da IN ANAC nº 08/2008**

38.1. Na defesa é alegado falta de cumprimento do art. 6º da IN ANAC nº 08/2008, sendo informado que não consta nos Autos de Infração dados como a descrição objetiva da infração e indicação do cargo ou função do Autuante como deveria. Com relação à alegação referente à descrição objetiva da infração, esta não merece prosperar, visto que o Auto de Infração descreve de maneira inequívoca a descrição objetiva do fato, que é a ocorrência de a aeronave ter sido liberada para voo com a inspeção de 4.000 horas de voo do componente Emergency Power Supply vencida. Quanto à alegação de que os Autos de Infração não tem a indicação do cargo ou função do Autuante como deveria, considero que nos Autos de Infração consta claramente a identificação do autuante, como o nome do mesmo, número da credencial de Inspetor de Aviação Civil, assim como é informada a função de "INSPAC", Inspetor de Aviação Civil. Portanto, esta alegação também não merece acolhimento.

38.2. É alegado novamente que os autos ao descreverem a aeronave objeto da inspeção, fazem menção ao prefixo PP-PJT, entretanto, está se tratando de um ERJ 190 e não de um ATR como restou configurado nos autos, assim, o INSPAC ao lavrar os autos não observou os requisitos essenciais para a validade dos Autos de Infração. Entretanto, esta questão já foi previamente enfrentada e conforme já demonstrado, esta alegação não merece acolhimento, em função de erro na descrição da matrícula da aeronave ser considerado vício sanável.

38.3. Ainda é alegado que o processo foi originado após a lavratura dos Autos de Infração que inobservou o requisito essencial para sua validade. Contudo, isto não restou demonstrado, desta forma, esta alegação também não pode prosperar.

### 39. **Aeroporto de operação**

39.1. Ainda nas preliminares:

39.1.1. Na defesa do AI nº 01403/2012 aduz que o auto de infração foi lavrado em função da aeronave PP-PJT que é um ERJ190, porém o aeródromo de Araçatuba possui restrição na operação, permitindo apenas a operação do ATR42 e em alguns casos, esporádicos é permitido a operação do ATR72. Informa que a aeronave objeto da autuação nunca operou no referido aeroporto, já que está se tratando de uma jato com 190 lugares.

39.1.2. Na defesa do AI nº 01404/2012 aduz que o auto de infração foi lavrado em função da aeronave PP-PJT que é um ERJ190, porém o aeródromo de São José do Rio Preto possui restrição na operação, permitindo apenas a operação do ATR42 e em alguns casos, esporádicos é permitido a operação do ATR72. Informa que a aeronave objeto da autuação nunca operou no referido aeroporto, já que está se tratando de uma jato com 190 lugares.

39.1.3. Na defesa do AI nº 01405/2012 aduz que o auto de infração foi lavrado em função da aeronave PP-PJT que é um ERJ190, porém o aeródromo de Guarulhos possui restrição na operação, permitindo apenas a operação do ATR42 e em alguns casos, esporádicos é permitido a operação do ATR72. Informa que a aeronave objeto da autuação nunca operou no referido aeroporto, já que está se tratando de uma jato com 190 lugares.

39.1.4. Na defesa do AI nº 01407/2012 aduz que o auto de infração foi lavrado em função da aeronave PP-PJT que é um ERJ190, porém o aeródromo de Patos de Minas possui restrição na operação, permitindo apenas a operação do ATR42 e em alguns casos, esporádicos é permitido a operação do ATR72. Informa que a aeronave objeto da autuação nunca operou no referido aeroporto, já que está se tratando de uma jato com 190 lugares.

39.1.5. Na defesa do AI nº 01408/2012 aduz que o auto de infração foi lavrado em função da aeronave PP-PJT que é um ERJ190, porém o aeródromo de Araxá possui restrição na operação, permitindo apenas a operação do ATR42 e em alguns casos, esporádicos é permitido a operação do ATR72. Informa que a aeronave objeto da autuação nunca operou no referido aeroporto, já que está se tratando de uma jato com 190 lugares.

39.1.6. Na defesa do AI nº 01410/2012 aduz que o auto de infração foi lavrado em função da aeronave PP-PJT que é um ERJ190, porém o aeródromo de Governador Valadares possui restrição na operação, permitindo apenas a operação do ATR42 e em alguns casos, esporádicos é permitido a operação do ATR72. Informa que a aeronave objeto da autuação nunca operou no referido aeroporto, já que está se tratando de uma jato com 190 lugares.

39.1.7. Na defesa do AI nº 01412/2012 aduz que o auto de infração foi lavrado em função da aeronave PP-PJT que é um ERJ190, porém o aeródromo de Montes Claros possui restrição na operação, permitindo apenas a operação do ATR42 e em alguns casos, esporádicos é permitido a operação do ATR72. Informa que a aeronave objeto da autuação nunca operou no referido aeroporto, já que está se tratando de uma jato com 190 lugares.

39.1.8. Nas defesas dos AI nº 01406/2012, AI nº 01409/2012, AI nº 01411/2012 e AI nº 01413/2012 aduz que o auto de infração foi lavrado em função da aeronave PP-PJT que é um ERJ190, porém o aeródromo da Pampulha possui restrição na operação, permitindo apenas a operação do ATR42 e em alguns casos, esporádicos é permitido a operação do ATR72. Informa que a aeronave objeto da autuação nunca operou no referido aeroporto, já que está se tratando de uma jato com 190 lugares.

39.2. Com relação a estas alegações, apresentadas em sede de defesa, que dispõe a respeito dos aeroportos nos quais ocorreram as operações, as mesmas se basearam equivocadamente na premissa de que a aeronave era um Embraer 190, sendo que esta questão já foi devidamente esclarecida, entretanto, como a aeronave objeto dos Autos de Infração em questão é um ATR-42-320, as alegações em questão não demonstram pertinência.

### 40. **Regularidade processual**

40.1. O interessado foi regularmente notificado quanto à infração imputada em 16/05/2012, tendo apresentado Defesa em 05/06/2012. Não consta o nome da pessoa responsável pela assinatura das defesas, além disso, não consta procuração ou contrato social para demonstrar a representação do interessado pela pessoa que assinou a defesa. Entretanto, para não haver prejuízo ao interessado, visando preservar os princípios da ampla defesa e do contraditório a peça de defesa interposta será analisada.

40.2. Foi notificado da decisão de primeira instância em 29/01/2015, apresentando Recurso que foi recebido em 05/02/2015, sendo a tempestividade do recurso apontada em cada um dos processos.

40.3. O interessado foi notificado em 06/12/2017 a respeito das decisões de segunda instância, em que ficou definido a convalidação dos Autos de Infração e a possibilidade de ocorrer gravame. Contudo, não consta nos processos nova manifestação do interessado após as decisões de segunda instância.

40.4. 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.

## **MÉRITO**

41. **Fundamentação da matéria:** permitir que a aeronave fosse liberada para voo com inspeção de componente vencida.

41.1. Diante das infrações dos processos administrativos em questão, as atuações, após convalidação, foram capituladas na alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA c/c itens 121.363(a) c/c 121.153(a)(2) c/c 121.367(c) do RBAC 121 c/c Apêndice D do Programa de Manutenção ATR 42-300/320, Revisão 7, de 24/05/2010 da TRIP LINHAS AÉREAS S/A.

41.2. Segue o que consta na alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA:

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;  
(...)

41.3. Segue o que consta no parágrafo (a) da seção 121.363 do RBAC 121:

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.

41.4. Segue também o disposto no item 121.153(a)(2) do RBAC 121:

RBAC 121  
121.153 Requisitos de aviões: geral  
(a) Exceto como previsto no parágrafo (c) desta seção, nenhum detentor de certificado pode operar um avião, a menos que tal avião:  
(...)  
(2) esteja em condições aeronavegáveis e atenda aos requisitos de aeronavegabilidade aplicáveis, inclusive os relacionados com identificação e com equipamentos.

41.5. Segue ainda o disposto no item 121.367(c) do RBAC 121:

RBAC 121  
121.367 Programas de manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos  
Cada detentor de certificado deve estabelecer um programa de inspeções e um programa abrangendo manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos que assegurem que:  
(...)  
(c) cada avião liberado para voo esteja aeronavegável e tenha sido adequadamente mantido segundo este regulamento.

41.6. Verifica-se a subsunção dos fatos descritos nos Autos de Infração relacionados na tabela 1 deste Parecer à capitulação prevista na alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA c/c itens 121.363(a) c/c 121.153(a)(2) c/c 121.367(c) do RBAC 121 c/c Apêndice D do Programa de Manutenção ATR 42-300/320, Revisão 7, de 24/05/2010 da TRIP LINHAS AÉREAS S/A.

## **42. Alegações do interessado**

42.1. Em sede de defesa, é informado que a TRIP não infringiu o requisito 121.363(a) do RBAC 121, uma vez que está em conformidade ao MPD - Maintenance Planning Document - Applicable ATR 42-300/320, informando que segundo o programa de manutenção elaborado pelo fabricante a substituição do componente Emergency Power Supply consta na TASK 335121-RAI-10000-1, que é controlada no Check C, mais precisamente no IC, no período de 5000 horas de voo. Contudo, na seção 121.367 do RBAC 121 é previsto o cumprimento com o programa de manutenção da própria empresa. Assim, o fato de estar de acordo com o MPD, que é documento do fabricante da aeronave, não exige a empresa de ter que cumprir o previsto no seu programa de manutenção, portanto, não foi demonstrado que não foi infringido o requisito 121.363(a) do RBAC 121.

42.2. Na defesa é alegado ainda que no Programa de Manutenção da TRIP a TASK 335121-RAI-10000-1 foi atualizada conforme o MPD, sendo controlada a cada Check C, conforme PART B1 - MANUFACTURER RECOMMENDATIONS, SUB-PART - I SYSTEMS AND COMPONENTS, CHAPTER 33 PAGE-01. O interessado informa que consta em seu Programa de Manutenção que a TASK 335121-RAI-10000-1 é controlada no Check C, IC e que este é realizado a cada 5000 FH e alega que no APPENDIX D a TASK 335121-RAI-10000-1 é a mesma para o componente em questão, informando que houve uma discrepância e o intervalo não foi atualizado para 5.000 horas de voo, conforme o MPD e que desta maneira no Programa de Manutenção no Apêndice D o intervalo constou com o intervalo anteriormente utilizado no Check C que era de 4000 horas de voo e que não há que se falar que a aeronave foi liberada para voo com componente Emergency Power Supply vencido.

Todavia, com estas alegações o interessado justamente confirma que no Apêndice D do Programa de Manutenção ATR 42-300/320, em vigor à época, a tarefa de cheque de capacidade da Power Supply Unit Emergency Lighting, TASK 335121-RAI-10000-1, aplicável ao P/N 301-1180, tinha intervalo de previsto de 4.000 horas de voo. Sendo que as atuações se deram justamente por descumprimento ao previsto no Apêndice D do Programa de Manutenção da aeronave. Assim, ainda que em outra parte do Programa de Manutenção a tarefa tivesse um intervalo diferente, o fato é que o previsto no referido Apêndice D não foi cumprido. Portanto, tais alegações não merecem acolhimento.

42.3. Em sede recursal, dispõe sobre a impossibilidade jurídica de se pretender aplicar várias penalidades em relação ao mesmo fato, alegando a ocorrência de *bis in idem*. Informa que por se tratar de um ato administrativo, exige-se do auto de infração o cumprimento de certos requisitos para sua validade e eficácia. Alega que no exercício do poder de polícia, a competência punitiva atribuída à Administração Pública se exaure pela imposição de sanção única para o mesmo fato e que esse caráter punitivo não pode ser aplicado irremediavelmente, restando obstada a penalização do particular diversas vezes em razão de única infração. Cita o art. 10º da Resolução ANAC nº 25/2008, alegando que o legislador, ao tipificar a conduta delituosa, estabeleceu sanção relativa à gravidade do ato praticado, de modo proporcional, considerando a ocorrência de uma infração. Cita o art. 2º, parágrafo único, inciso VI da Lei nº 9.784/1996 e conclui que a Administração Pública não pode eternamente penalizar o particular que tenha sido considerado infrator, em decorrência de um único ato. Aduz que no caso concreto, esse parâmetro não foi observado pela fiscalização desta Agência ao lavrar 11 autos de infração: (i) 01403/2012, (ii) 01404/2012, (iii) 01405/2012, (iv) 01406/2012, (v) 01407/2012, (vi) 01408/2012, (vii) 01409/2012, (viii) 01410/2012, (ix) 01411/2012, (x) 01412/2012 e (xi) 01413/2012, na medida em que todos eles se referem a um mesmo fato - liberar a aeronave de marcas de nacionalidade e matrícula PP-PJT com a inspeção de 4.000 horas do componente *Emergency Power Supply* vencida, o que demonstra excessividade, exorbitância, desproporcionalidade e arbitrariedade na forma da providência que se escolheu adotar. Considera evidente a ocorrência do *bis in idem* na atividade fiscalizatória exercida por esta Agência, o que é veemente rechaçada pela jurisprudência pátria. Alega que existem julgados da Junta Recursal da ANAC no sentido de se afastar a ocorrência de múltipla punição por uma única infração. Considera que assim a possibilidade de ocorrerem múltiplas punições à Autuada em decorrência de um mesmo fato (*bis in idem*) macula a validade de todos os autos de infração lavrados pela fiscalização, tendo em vista a flagrante inobservância dos princípios da legalidade, da proporcionalidade e da razoabilidade, bem como do artigo 10º da Resolução ANAC nº 25, de 25/04/08, para sua formação. Porém, afasta-se estas alegações, referente à possibilidade de ocorrência de *bis in idem*, em função de as ocorrências descritas nos Autos de Infração em questão são distintas, visto que se referem a operações diferentes, conforme já foi informado neste Parecer e segundo pode ser verificado na Tabela 2 deste Parecer. Portanto, nos casos em questão não há a ocorrência de *bis in idem*, já que estão sendo tratados fatos diferentes.

42.4. No recurso o interessado dispõe sobre a aplicação de circunstância atenuante, entretanto, esta questão será enfrentada no item específico referente à análise da dosimetria da sanção.

42.5. Em sede recursal, o interessado requer que seja reconhecida a nulidade dos 11 (onze) Autos de infração em epígrafe, por absoluta ausência de requisitos essenciais para sua existência e validade, entretanto, não foram apresentados elementos suficientes para demonstrar a nulidade das atuações.

42.6. Por fim, considero que as alegações do interessado não foram suficientes para afastar a conduta infracional reportada pela fiscalização.

## **DO ENQUADRAMENTO E DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO**

43. Pelo exposto, houve, de fato, violação à legislação, com a prática de infração cuja autuação está fundamentada na alínea "e" do inciso III do artigo 302 do CBA, restando analisar a adequação do valor da multa aplicada, que, segundo o que dispõe o CBA, deve refletir a gravidade da infração (Lei nº 7.565/86, art. 295).

44. Nesse contexto, é válido observar que o valor da multa imposta pela autoridade competente – R\$ 7.000,00 (sete mil reais), foi fixado dentro dos limites previstos na Resolução nº 25/2008 para a capitulação da infração na alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA, Lei nº 7.565, de 19/12/1986.

45. Observa-se que o art. 22 da Resolução ANAC nº 25 e o art. 58 da IN ANAC nº 08 dispõem que, para efeito de aplicação de penalidades, serão consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes, sendo estas situações dispostas nos §1º e §2º destes mesmos artigos.

46. Destaca-se que, com base na tabela de infrações da Resolução ANAC Nº 25/2008, Anexo II, Tabela III - INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS A CONCESSIONÁRIA OU PERMISSIONÁRIA DE SERVIÇOS AÉREOS, COD "NON", em vigor à época, poderá ser imputado em R\$ 4.000,00 (grau mínimo), R\$ 7.000,00 (grau médio) ou R\$ 10.000,00 (grau máximo). Conforme o disposto no artigo 57 da Instrução Normativa ANAC nº 08/2008, a penalidade de multa será calculada a partir do valor intermediário. Assim, nos casos em que não há agravantes e atenuantes, ou que estes se compensam, deve ser aplicado o valor médio da tabela em anexo à Resolução ANAC nº 25/2008.

### **47. Circunstâncias Atenuantes**

47.1. O recorrente dispõe sobre a ausência da aplicação da devida circunstância atenuante, ressaltando que o acontecimento ocorreu há mais de 2 anos dificultando a obtenção de qualquer informação a respeito dos fatos. Considera que houve falha no procedimento adotado, salienta que aplica-se ao caso a atenuante prevista no inciso II do §1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008, entretanto cita o texto da atenuante prevista no inciso I do §1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008, referente ao reconhecimento da prática da infração. No que se refere à circunstância atenuante prevista no inciso I do §1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008 e do §1º do art. 58 da IN ANAC nº 08/2008 é entendimento da ASJIN (Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância) de que: é possível a concessão da atenuante em sede de segunda instância administrativa quando fruto de reiteração de pedido, sem defesa de mérito, não deferido na decisão de primeira instância; o pedido de anulação do auto de infração impossibilita a concessão da atenuante de reconhecimento da prática da infração; é requisito para a concessão da atenuante que o autuado manifeste expressamente que reconhece o cometimento da conduta; a apresentação pelo autuado, em qualquer fase do processo, de argumentos contraditórios para com o reconhecimento da prática da infração caracteriza preclusão lógica processual e impossibilita a concessão da atenuante. Diante do exposto, não considero caracterizada a circunstância atenuante prevista no inciso I do §1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008 e do §1º do art. 58 da IN ANAC nº 08/2008 referente ao reconhecimento da prática da infração.

47.2. Com relação à atenuante do inciso II "a adoção, voluntária de providências eficazes para

evitar ou amenizar as consequências da infração antes de proferida a decisão" o §1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008 e do §1º do art. 58 da IN ANAC nº 08/2008, na decisão de primeira instância consta como motivação para a aplicação da referida atenuante a informação de que a Autuada já efetuou a manutenção requerida, antes de proferida esta decisão. Entretanto, não vislumbro que tenha havido voluntariedade por parte da empresa relativa à execução da manutenção requerida, uma vez que tal atividade decorre de mero cumprimento do previsto na legislação. Ademais, não constam dos autos que as providências adotadas tenham evitado ou amenizado as consequências da infração, que foi o fato de empresa ter permitido a liberação da aeronave com componente vencido. A ação adotada apenas impediu a ocorrência de novas infrações.

47.3. Com relação à atenuante "inexistência de aplicação de penalidades no último ano", conforme extrato SIGEC, constante do documento SEI nº 1181552, verifica-se a existência de penalidades ocorridas no ano anterior ao fato gerador dos Autos de Infração em tela com multa já paga e que já constavam nessa situação quando proferida a decisão de primeira instância, o que enseja o afastamento desta atenuante.

#### 48. **Circunstâncias Agravantes**

48.1. Na decisão de primeira instância foi considerada configurada a circunstância agravante do inciso III do §2º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008 e do §2º do art. 58 da IN ANAC nº 08/2008, referente à obtenção, para si ou para outrem, de vantagens resultantes da infração por se tratar de uma empresa de transporte aéreo que objetiva auferir lucro, e cujos serviços são onerosos. Entretanto, quanto a esta circunstância atenuante é entendimento da ASJIN de que deve existir evidência documental no processo de que o autuado obteve vantagem para si ou terceiros como resultado da prática do ato infracional. Assim, considero que não resta demonstrado nos casos em tela as condições necessárias para aplicação da referida circunstância agravante.

48.2. Na decisão de primeira instância foi considerada ainda configurada a circunstância agravante do inciso IV do §2º do art. 58 da IN ANAC nº 08/2008, referente à exposição ao risco da integridade física de pessoas ou da segurança de voo, tendo sido considerado que a manutenção da aeronave operada foi realizada com nível de segurança inferior ao previsto nos manuais da Autuada. Entretanto, considerando que no caso em questão, o interessado demonstrou que no manual do fabricante da aeronave e em outro trecho do seu programa de manutenção o intervalo da tarefa que estava vencida era de 5.000 horas, fato este que não afasta a ocorrência das infrações já que resta demonstrado que no Apêndice D do Programa de Manutenção da empresa era previsto o intervalo de 4.000 horas, diante disso, não considero que tenha sido caracterizado que realmente ocorreu a exposição ao risco da integridade física de pessoas ou da segurança de voo.

48.3. No caso em tela, não considero possível aplicar quaisquer das outras circunstâncias agravantes dispostas nos incisos do §2º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008 ou nos incisos do §2º do art. 58 da IN ANAC nº 08/2008.

#### 49. **Sanção a Ser Aplicada em Definitivo**

49.1. Dessa forma, considerando nos autos a inexistência de circunstâncias atenuantes e agravantes, a multa deve ser aplicada em seu grau médio, no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais).

### **CONCLUSÃO**

50. Sugiro **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO** a multa aplicada em primeira instância administrativa no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais) para cada um dos créditos de multa relacionados na Tabela 1 deste Parecer.

51. Foi observado que para o crédito de multa 645385146, consta no SIGEC o campo "Número do Auto de Infração" preenchido com a informação "01401/2012", entretanto, este processo refere-se ao Auto de Infração 01404/2012, sendo necessário efetuar a correção de tal campo no SIGEC. Além disso, para o mesmo crédito de multa foi observado que o campo "Data da Infração" consta preenchido com a informação "04/04/2011" na consulta do "Histórico de Lançamentos", porém a informação correta, que consta no AI 01404/2012 é a data de 07/04/2011, sendo necessário efetuar a correção de tal campo no SIGEC. Acrescenta-se que na consulta ao "Extrato de Lançamentos" a informação constante do campo "Data Infração" está correta.

52. Foi observado que para o crédito de multa 645387142 consta no SIGEC no campo "Número do Auto de Infração" a informação "01062012", entretanto, o crédito de multa em questão é referente ao processo gerado a partir do Auto de Infração nº 01406/2012, sendo necessária a correção da referida informação no SIGEC.

53. Foi observado que para o crédito de multa 645392149 consta no SIGEC no campo "Número do Auto de Infração" a informação "01442012", entretanto, o crédito de multa em questão é referente ao processo gerado a partir do Auto de Infração nº 01411/2012, sendo necessária a correção da referida informação no SIGEC.

54. **É o Parecer e Proposta de Decisão.**

55. **Submete-se ao crivo do decisor.**

**DANIELLA DA SILVA MACEDO GUERREIRO**  
**SIAPE 1650801**



Documento assinado eletronicamente por **Daniella da Silva Macedo Guerreiro, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 01/03/2018, às 10:14, 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 **1557629** e o código CRC **B8604974**.

---

Referência: Processo nº 00065.081908/2012-01

SEI nº 1557629



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL  
ASSESSORIA DE JULGAMENTO DE AUTOS EM SEGUNDA INSTÂNCIA - ASJIN

**DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 614/2018**

PROCESSO Nº 00065.081908/2012-01

INTERESSADO: TUDO AZUL S.A.

Brasília, 01 de março de 2018.

1. Trata-se de Recurso Administrativo interposto pela empresa **TRIP LINHAS AÉREAS S/A** (hoje TUDO AZUL SA) contra Decisão de 1ª Instância da SAR (Superintendência de Aeronavegabilidade) proferida dia 12/12/2014, que aplicou 11 (onze) multas no valor médio de R\$ 7.000,00 (sete mil reais), com reconhecimento de 2 circunstâncias atenuantes e 2 agravantes, para cada uma das onze infrações descritas no Relatório de Fiscalização (RF) nº 20/2012/DAR/SAR/UR/RIO DE JANEIRO (fl. 01), sendo esta referente ao **Auto de Infração nº 01403/2012** pelo ato de *permitir que a aeronave de marcas PP-PJT fosse liberada para voo SBAU-SBSR, em 07/04/2011, com a inspeção de 4000FH do componente Emergency Power Supply, PN 301-1180 e SN 1656 vencida*. A infração foi capitulada, após Decisão de Convalidação da ASJIN (SEI 1190869) para a alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBAer c/c itens 121.363(a) c/c 121.153(a)(2) c/c 121.367(c) do RBAC 121 c/c Apêndice D do Programa de Manutenção ATR 42-300/320, Revisão 7, de 24/05/2010 da TRIP LINHAS AÉREAS S/A.

2. Considerando que a 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 art. 50, §1º da Lei nº. 9.784/1999, ratifico a integralidade dos argumentos apresentados na Proposta de Decisão [**Parecer 499/2018/ASJIN**] e, com base nas atribuições a mim conferidas pelas designações que constam nas Portarias ANAC nº. 3.061 e nº. 3.062, ambas de 01/09/2017, e **com fundamento no art. 17-B, inciso I da Resolução ANAC nº 25/2008**, e competências conferidas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381/2016, **DECIDO:**

**Monocraticamente** por conhecer, **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso interposto pela empresa **TRIP LINHAS AÉREAS S/A** (hoje TUDO AZUL SA), CNPJ nº 02.428.624/0001-30, ao entendimento de que restou configurada a prática da infração descrita no **Auto de Infração nº 01403/2012**, capitulada na alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBAer c/c itens 121.363(a) c/c 121.153(a)(2) c/c 121.367(c) do RBAC 121 c/c Apêndice D do Programa de Manutenção ATR 42-300/320, Revisão 7, de 24/05/2010 da TRIP LINHAS AÉREAS S/A e por **MANTER a multa aplicada no valor médio de R\$ 7.000,00** (sete mil reais), sem a presença de circunstâncias atenuantes e agravantes do artigo 22 da Resolução ANAC nº. 25/08, referente ao Processo Administrativo Sancionador nº 00065.081908/2012 e ao **Crédito de Multa (nº SIGEC) nº 645386144**.

Encaminhe-se à Secretaria da ASJIN para as providências de praxe.

Publique-se.

Notifique-se.

**Vera Lúcia Rodrigues Espíndula**  
SIAPE 2104750  
Presidente Turma Recursal – RJ



---

Documento assinado eletronicamente por **Vera Lucia Rodrigues Espindula, Presidente de Turma**, em 07/03/2018, às 19:11, 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 **1571029** e o código CRC **259C8C55**.

---

---

Referência: Processo nº 00065.081908/2012-01

SEI nº 1571029