



PARECER N° 1464/2019/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 11/08/2014 (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 - SAR - 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; apesar do Despacho, não existem evidências de que o mesmo foi mesmo encaminhado àquele setor - fl. 44.

8. Em 09/12/2016, autoridade competente de primeira instância, após apontar a presença de defesa e de forma motivada, considerou a existência de duas infrações e 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) em multas - 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 Eletrônico de Informações - SEI.
11. Em 13/01/2017, lavrado Termo de Encerramento de Trâmite Físico JPI - GTPA/SAR 0332241, passando o processo a tramitar exclusivamente no Sistema Eletrônico de Informações - SEI.
12. Ainda 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 a multa foi aplicada no valor de R\$ 800,00 (oitocentos reais).
13. Notificado da decisão de primeira instância em 22/02/2017 (SEI 0534830), 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 certificado 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. Junto ao recurso o interessado apresenta documento de procuração.
18. Em 01/09/2017, lavrada Certidão ASJIN 1022082, que atesta a tempestividade do recurso.
19. Em 18/06/2018, lavrado Despacho ASJIN 1922118, que determina a distribuição do processo a membro julgador para análise e deliberação.
20. Em 28/09/2019, com base no Parecer nº 1218/2019/JULG ASJIN/ASJIN (SEI 3541524),

autoridade competente de segunda instância decide convalidar o Auto de Infração nº 01861/2014, que passou a vigorar 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 , além de notificar o interessado acerca da possibilidade de agravamento de cada pena aplicada pelo setor competente de primeira instância, com o possível afastamento da circunstância atenuante prevista à época no inciso II do § 1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008 - SEI 3546525.

21. Em 03/10/2019, com o intuito de notificar o interessado acerca da decisão, lavrado o Ofício nº 9106/2019/ASJIN-ANAC (SEI 3570394).

22. Notificado acerca da convalidação e da possibilidade de decorrer gravame à sua situação em 07/10/2019 (SEI 3612298), o interessado não apresentou nova manifestação, sendo o processo encaminhado novamente à relatoria, conforme Despacho ASJIN 3759990, de 25/11/2019.

23. É o relatório.

PRELIMINARES

24. ***Da Regularidade processual***

25. 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), tendo postado seu tempestivo recurso a esta Agência em 06/03/2017 (SEI 0491970), conforme Certidão ASJIN 1022082.

26. Notificado acerca da convalidação e da possibilidade de decorrer gravame à sua situação em 07/10/2019 (SEI 3612298), o interessado não apresentou nova manifestação, sendo o processo encaminhado novamente à relatoria, conforme Despacho ASJIN 3759990, de 25/11/2019.

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

MÉRITO

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

29. Diante das infrações do processo administrativo em tela, a autuação após convalidação ficou capitulada 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.

30. 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;

(...)

31. 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)

32. Por sua vez, 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)

33. 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; da análise dos dispositivos citados da IAC nº 3142-39-0200, vê-se que mesmo que para um determinado produto aeronáutico não seja aplicável certa DA, deve a mesma, neste caso, constar como NÃO APLICÁVEL, com a justificativa do motivo; adicionalmente, verifica-se que empresas homologadas segundo o RBHA 145 estavam autorizadas a realizar o cumprimento de uma DA; ainda, de acordo com o previsto à época no RBHA 39, instruções mandatárias de autoridades aeronáuticas do país da organização responsável pela aeronavegabilidade do produto serão consideradas Diretrizes de Aeronavegabilidade brasileiras.

34. De acordo com documentos constantes dos autos, durante vistoria da aeronave de marcas PP-GCM, realizada 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 BMA - BIRIGUI MANUTENÇÃO DE AERONAVES LTDA 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 95-03-10, 96-09-10 e 2004-10-14. Assim, verifica-se a subsunção dos fatos à fundamentação exposta acima.

35. *Quanto às alegações do interessado:*

36. Inicialmente, deve-se registrar que a autoridade competente de primeira instância considerou a existência de duas infrações no processo em tela, relativas às "airworthiness directives" estadunidenses nº 95-03-10 e 96-09-10, motivo pelo qual não serão abordados os argumentos apresentados em defesa relacionados à "airworthiness directive" estadunidense nº 2004-10-14.

37. Com relação às alegações trazidas em defesa e recurso no sentido de que as diretrizes 95-03-10 e 96-09-10 não seriam aplicáveis ao motor, deve-se esclarecer que a autuação foi promovida devido ao fato da organização de manutenção BMA - BIRIGUI MANUTENÇÃO DE AERONAVES LTDA ter determinado incorretamente ou de forma incompleta a aplicabilidade das diretrizes de aeronavegabilidade; portanto, não se está a discutir se as diretrizes deveriam ter sido aplicadas ou não no motor, a questão é que, conforme demonstrado nos autos, a motivação da não aplicabilidade das diretrizes estava incorreta ou incompleta, conforme descrito no Auto de Infração para as diretrizes 95-03-10 e 96-09-10:

Auto de Infração nº 01861/2014 (...)

(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

(...)

(sem grifos no original)

38. Sendo assim, o fato de ambas as diretrizes de aeronavegabilidade não serem de fato aplicáveis ao motor não afasta a responsabilidade da oficina, que não fundamentou de forma correta a não aplicabilidade das mesmas na Ficha de Cumprimento de Diretriz de Aeronavegabilidade - FCDA; ainda, a alegação de que as falhas não resultaram em degradação dos níveis de segurança de voo ou a alegação de que os técnicos, quando do recebimento do serviço, já sabiam da não aplicabilidade das diretrizes tampouco afastam a responsabilidade da oficina pelas irregularidades constatadas, eis que cabia à mesma motivar de forma correta a não aplicabilidade das diretrizes de aeronavegabilidade.

39. Ainda, registre-se que as alegações de que existe incoerência técnica na motivação da decisão também não merecem prosperar, eis que a decisão é clara ao justificar o motivo da aplicação de duas multas. A esse respeito, destaca-se o item 19 da decisão de primeira instância, transcrito abaixo:

19. Ao se considerar as ADs 95-03-10 e 96-09-10 (aplicáveis) como não aplicáveis sem as devidas justificativas (no campo apropriado), as respectivas FCDAs perderam o sentido de sua existência, pois não informavam a real situação do motor com relação às ADs. Após uma análise destas ADs, nada se poderia concluir com base nas FCDAs apresentadas originalmente: nem o motivo da "não aplicabilidade" nem se já estavam cumpridas. As FCDAs não possuíam a efetividade necessária como registro de manutenção, que deve ser claro e objetivo, e evidentemente refletir a realidade.

40. De fato o descrito no item 19 da decisão de primeira instância está correto; embora após nova análise as diretrizes de aeronavegabilidade em questão não fossem aplicáveis ao motor, o conteúdo constante das FCDA apresentadas para a equipe de vistoria não possibilitava uma análise conclusiva a respeito das mesmas: a não aplicabilidade da diretriz 95-03-10 foi determinada de forma incompleta, enquanto a não aplicabilidade da diretriz 96-09-10 foi determinada de forma incorreta;

41. Nota-se que a alegação de incoerência técnica da motivação da decisão feita pelo interessado foca no disposto no item 22 da decisão, transcrito abaixo:

22. Por todo o exposto nesta decisão e tudo o que consta nos autos do presente processo, ao não determinar adequadamente a aplicabilidade das ADs 95-03-10 e 96-09-10, a Autuada cometeu duas infrações tipificadas no art. 302, IV, a, do CBAer.

42. Da leitura de toda a decisão, verifica-se que as alegações do interessado não merecem prosperar, eis que as circunstâncias fáticas foram devidamente descritas; quando a decisão dispõe que não foi adequadamente determinada a aplicabilidade das ADs 95-03-10 e 96-09-10, entende-se do contexto que o problema está na motivação da aplicabilidade ou não das diretrizes, as quais constavam no índice de diretrizes aplicáveis ao motor Lycoming O-235.

43. Pelo exposto, registre-se que o argumento de que a oficina teria cumprido com as normas da autoridade quando avaliou corretamente a não aplicabilidade das diretrizes em comento também não deve prosperar, eis que por mais que as diretrizes não fossem aplicáveis, a primeira análise que determinou a não aplicabilidade das mesmas não estava corretamente motivada; tanto é verdade que a oficina teve que refazer as Fichas de Cumprimento de Diretrizes de Aeronavegabilidade.

44. Quanto às alegações trazidas em recurso relativas à capitulação, dispondo a recorrente 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*", dispondo ainda não haver tipificação legal para o fato de não se justificar adequadamente um procedimento contido numa Diretriz de Aeronavegabilidade, deve-se registrar que conforme fundamentação exposta acima, mesmo que para um determinado produto aeronáutico não seja aplicável certa Diretriz de Aeronavegabilidade, deverá constar no registro de seu cumprimento a informação de que a mesma é "NÃO APLICÁVEL", com a respectiva justificativa. Assim, entende-se que essa justificativa deve ser correta, não merecendo prosperar as alegações do interessado, não sendo verificado portanto qualquer vício de legalidade no presente processo.

45. Com relação ao requerimento em sede de recurso de se aplicar ao presente caso o instituto da infração continuada, corroborando com a decisão de primeira instância, entende-se que cada Ficha de Cumprimento de Diretriz de Aeronavegabilidade (FDCA) atestando que as respectivas diretrizes de aeronave (DA) não eram aplicáveis ao motor de forma incompleta ou incorreta são infrações autônomas, passíveis, portanto, de aplicação de penalidade de forma independente.

46. Ressalte-se ainda que o instituto da infração continuada, presente no direito criminal, atualmente não encontra aplicabilidade nos processos administrativos sancionadores desta Agência, uma vez que não se acha previsto nas normas deste ente público. Observe-se que a administração pública é regida pelo princípio da legalidade estrita, que prevê sua atuação totalmente adstrita às prescrições legais. Desse modo, a administração só pode agir se houver um comando legal nesse sentido. A obediência ao princípio da legalidade está consagrada no direito pátrio, encontrando-se comando expresso dela no *caput* do art. 37 da Constituição Federal e no *caput* do art. 2º da Lei nº 9.784/99.

47. Ainda em recurso o autuado cita o § 2º do art. 10 da Resolução ANAC nº 25/2008, e suas alegações sugerem que seu entendimento é de que pelo fato das irregularidades infrações estarem dispostas num mesmo Auto de Infração, este acarretaria na aplicação de apenas uma multa; esclarece-se que as previsões constantes no citado dispositivo visam facilitar o processamento desse tipo de infração relacionada a um mesmo contexto probatório ou cuja prova de uma possa influir na prova de outra, trazendo maior economia processual, praticidade e coesão no tratamento dos processos. Assim, mesmo que as irregularidades estejam descritas num único Auto de Infração, cabe a aplicação de uma multa para cada infração constatada, conforme depreende-se do § 3º do mesmo art. 10 da Resolução ANAC nº 25/2008:

Resolução Anac nº 25/2008

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

§ 1º Havendo indícios da prática de uma única infração referente ao transporte aéreo público

regular, da qual resulte a apresentação de reclamação por mais de um passageiro com reserva confirmada para o voo, será lavrado o Auto de Infração e instaurado o respectivo processo administrativo, sendo este instruído com todas as reclamações apresentadas. (Redação dada pela Resolução nº 306, de 25.2.2014)

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

§ 3º Na hipótese do parágrafo anterior, a apuração conjunta dos fatos não implicará a utilização de critério de dosimetria distinto do estabelecido no Título III para a imposição de penalidades, devendo os atos decisórios que cominar em sanções, aplicá-las, de forma individualizada, pela prática de cada uma das infrações cometidas. (Redação dada pela Resolução nº 306, de 25.2.2014)

(sem grifos no original)

48. Ainda em recurso, o interessado requer a aplicação dos princípios da proporcionalidade e da razoabilidade; não obstante ao pedido, não se pode afrontar o princípio constitucional da legalidade, visto que a atividade é vinculada e que a determinação dos valores das sanções estão estritamente vinculadas ao previsto na Resolução ANAC nº 25/2008, em vigor à época dos atos infracionais. Ainda, comprovado que as alegações de mérito do interessado não afastam sua responsabilidade pelos atos infracionais constatados, verifica-se que a aplicação de penalidades ao interessado no feito tem base legal, não devendo prosperar também sua alegação de possível afronta a qualquer princípio da Administração Pública; identificado o descumprimento de normas, tem a Agência o poder-dever de aplicar as sanções cabíveis (Lei nº 11.182/05, Art. 8º, XXXV).

49. Por fim, registre-se que o recorrente não trouxe qualquer fato ou qualquer prova de que, de fato, não descumpriu a legislação vigente.

50. Ademais, a Lei nº 9.784/99, que regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal, em seu art. 36, dispõe a redação que segue:

Lei nº 9.784/99

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

51. Por fim, as alegações do Interessado não foram suficientes para afastar a aplicação de sanções administrativas quanto aos atos infracionais praticados.

DOSIMETRIA DA SANÇÃO

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

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

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

55. Com relação à circunstância atenuante prevista no art. 36, § 1º, inciso II da Resolução ANAC nº 472/2018 ("*a adoção, voluntária de providências eficazes para evitar ou amenizar as consequências 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, corroborando com o disposto no Parecer nº 1218/2019/JULG ASJIN/ASJIN (SEI 3541524), entende-se que a mesma não é aplicável ao caso em tela, uma vez que a Interessada não demonstrou, nos autos, ter adotado voluntariamente qualquer providência eficaz para amenizar as consequências da infração, uma vez que a correção das irregularidades encontradas pela fiscalização decorrem de mero cumprimento do previsto na legislação. Repare-se que nenhuma medida que configure um dever pode ser fundamento para a aplicação dessa atenuante.

56. Com relação à atenuante "*inexistência de aplicação de penalidades no último ano*", prevista atualmente no art. 36, § 1º, inciso III da Resolução ANAC nº 472/2018 com a redação "*a inexistência de aplicação definitiva de sanções nos 12 (doze) meses anteriores à data do cometimento da infração em julgamento*", corroborando com a decisão de primeira instância, verifica-se que a mesma incide no caso em tela.

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

58. Dada a presença de uma circunstância atenuante e a ausência de circunstâncias agravantes aplicáveis ao caso, sugere-se que cada uma das duas penalidades seja mantida em seu grau mínimo, no valor de R\$ 2.400,00 (dois mil e quatrocentos reais).

CONCLUSÃO

59. Pelo exposto, sugiro **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO-SE** o valor de cada uma das **duas multas aplicadas 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)**.

60. À consideração superior.

HENRIQUE HIEBERT
SIAPE 1586959



Documento assinado eletronicamente por **Henrique Hiebert, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 10/12/2019, às 10:15, 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 **3813613** e o código CRC **0189C7B4**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 1614/2019

PROCESSO Nº 00066.033253/2014-17

INTERESSADO: BMA Birigui Manutenção de Aeronaves Ltda

Brasília, 10 de dezembro 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 ao autuado 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 após convalidação ficou 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, 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 1464/2019/JULG ASJIN/ASJIN - SEI nº 3813613**], ressaltando que embora a Resolução ANAC nº 472/2018 tenha revogado a Resolução ANAC nº 25/2008 e a IN ANAC nº 08/2008, 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:**

- por conhecer e **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso interposto por **BMA - BIRIGUI MANUTENÇÃO DE AERONAVES LTDA - CNPJ 48.431.712/0001-91** ao entendimento de que restaram configuradas a prática de duas infrações, descritas no Auto de Infração nº 01861/2014, capituladas 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, e por **MANTER cada uma das duas multas** aplicadas pela autoridade competente da primeira instância administrativa 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) em multas**, com a incidência de uma circunstância atenuante e a ausência de circunstâncias agravantes, referente ao Processo Administrativo Sancionador 00066.033253/2014-17 e ao Crédito de Multa nº 658451169.

5. Adicionalmente, foi observado no SIGEC que o campo "Data Infração" para o crédito de multa nº 658451169 foi preenchido com data incorreta, devendo constar no mesmo a data de 18/05/2010. Solicita-se à Secretaria que providencie a correção necessária.

6. À Secretaria.

7. Notifique-se.

Cássio Castro Dias da Silva



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 18/12/2019, às 13:09, 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 **3813616** e o código CRC **C07C2148**.
