



PARECER Nº 25/2019/JULG ASJIN/ASJIN
PROCESSO Nº 00065.098630/2012-01
INTERESSADO: TUDO AZUL S/A

PROPOSTA DE DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA – ASJIN

Tabela 1 - Processos, Autos de Infração, Créditos de Multa, Trechos

Processo	Auto de Infração	Crédito de Multa	De - Para
00065.098630/2012-01	02421/2012	645898150	SBEG (Manaus - AM) para SBPV (Porto Velho - RO)
00065.098636/2012-71	02423/2012	645899158	SBPV (Porto Velho - RO) para SBCY (Cuiabá - MT)
00065.098609/2012-06	02424/2012	645900155	SBCY (Cuiabá - MT) para SBGR (Guarulhos - SP)

Infração: *não observar normas e regulamentos relativos à manutenção de aeronave*

Enquadramento: alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA c/c itens 121.363(a)(2), 121.701(a) e 121.701(c)(1) do RBAC 121 c/c item 5.11.3.2.1(b) do Manual Geral de Manutenção da empresa

Aeronave: PP-PJJ

Proponente: Henrique Hiebert - SIAPE 1586959

RELATÓRIO

1. Trata-se de processo administrativo instaurado sob o número 00065.098630/2012-01, no qual constam anexados mais 2 processos, os três relativos a três Autos de Infração, todos listados na Tabela 1 acima, que capitularam as infrações na alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA c/c itens 121.363(a)(2), 121.367(a), 121.367(c), 121.701(a) e 121.701(c)(1) do RBAC 121.

2. Os Autos de Infração, à fl. 27 de cada processo, apresentam a seguinte descrição:

MARCAS DA AERONAVE: PP-PJJ

DATA: 13/03/2012 LOCAL: [vide coluna 4 da Tabela 1]

Descrição da ocorrência: Não observar normas e regulamentos relativos à manutenção de aeronave.

HISTÓRICO: Foi constatado após análise da página Nº 97174 do Technical LogBook e da página Nº 747310 do livro de bordo da aeronave de marcas de nacionalidade e matrícula PP-PJJ que a TRIP - LINHAS AEREAS S.A operou a referida aeronave, na data de 13 de março de 2012, no trecho [vide coluna 4 da Tabela 1], sem que o reporte do item 01 da página Nº 97174 do Technical LogBook tivesse o seu encerramento com a devida ação de manutenção.

A TRIP - LINHAS AEREAS S.A contrariou o previsto na Lei 7.565, de 19 de dezembro de 1986, Código Brasileiro de Aeronáutica, Artigo 302, inciso III, alínea (e) por não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves.

A TRIP - LINHAS AEREAS S.A não observou o estabelecido no RBAC 121, requisitos 121.363(a)(2), 121.367(a), 121.367(c), 121.701(a), 121.701(c)(1) e o estabelecido no item 5.11.3.2.1 do seu Manual Geral de Manutenção (MGM).

Capitulação: Artigo 302, inciso III, alínea "e", da Lei 7.565/86, c/c RBAC 121, requisitos

3. No Relatório de Fiscalização (RF) nº 49/2012/DAR/SAR/UR/RIO DE JANEIRO (fls. 01/02) constam informações relativas à constatação da irregularidade pela fiscalização desta Agência. A partir de informações transmitidas pela GTAR/SP através de Nota Técnica para a GTAR/RJ, esta realizou auditoria na base de Aracaju - SE para verificação das informações constantes da Nota Técnica. Após a auditoria, a partir das recomendações do relatório da mesma, a GTAR/RJ solicitou à empresa TRIP LINHAS AÉREAS S.A. o envio de cópia de diversas páginas do *Technical LogBook* (TLB - Livro Técnico) e do livro de bordo da aeronave PP-PJJ referentes ao período de 09/03/2012 a 15/03/2012. A respeito dos três Autos de Infração listados na Tabela 1, de acordo com o Relatório de Fiscalização, após a análise do item 01 da página nº 97174 do TLB da aeronave de marcas PP-PJJ, referente à data de 13/03/2012, constatou-se que a aeronave foi operada sem que o reporte feito pela tripulação fosse encerrado. Segue abaixo trechos do Relatório de Fiscalização com as constatações efetuadas pela GTAR/RJ:

(...)

No item 01 da página Nº 97174, do TLB da aeronave de marcas PP-PJJ foi reportado “*controle temperatura ckpt não está funcionando, esfriando muito qdo em cruzeiro e aquecendo muito qdo na descida*”. O reporte foi efetuado na data de 13 de março de 2012, na base de Manaus – AM. No entanto, o registro da ação de manutenção para o encerramento do item 01 da página Nº 97174 indica que o encerramento ocorreu na base de Guarulhos.

Com relação ao reporte do item 1 da página Nº 97174, do TLB da aeronave de marcas PP-PJJ foi constatado após análise da página Nº 747310 do livro de bordo, que a aeronave foi operada nos trechos a seguir sem o encerramento do referido reporte:

- de SBEG (Manaus – AM) para SBPV (Porto Velho – RO);
- de SBPV (Porto Velho – RO) para SBCY (Cuiabá – MT); e
- de SBCY (Cuiabá – MT) para SBGR (Guarulhos – SP).

Assim, foi verificado que a aeronave foi operada em três trechos sem o devido encerramento do item reportado no item 1 da página Nº 97174, do TLB da aeronave de marcas PP-PJJ.

(...)

4. Adicionalmente, o Relatório de Fiscalização dá maiores detalhes sobre a capitulação empregada nos autos de infração e apresenta os seguintes anexos:

Anexo 1: Nota Técnica nº 081/2012/DAR/SAR/UR/SÃO PAULO, que dispõe a respeito do retorno da aeronave PP-PJJ por motivo de problemas técnicos após taxiamento no dia 12/03/2012 (fls. 03/05);

Anexo 2: Relatório de Vigilância da Segurança Operacional (RVSO) Nº 12309/2012, que descreve auditoria realizada pela GTAR/RJ na base de Aracaju para verificação do disposto na Nota Técnica nº 081/2012/DAR/SAR/UR/SÃO PAULO (fls. 06/12);

Anexo 3: Ofício nº 936/2012/DAR/SAR/UR/RIO DE JANEIRO-ANAC, que solicitou à TRIP LINHAS AÉREAS S.A. cópia de páginas do Technical Logbook e do Livro de Bordo da aeronave PP-PJJ (fls. 13/14);

Anexo 4: Carta TIB 025/12, que encaminhou as páginas solicitadas através do ofício nº 936/2012/DAR/SAR/UR/RIO DE JANEIRO-ANAC (fls. 15/16);

Anexo 5: Página nº 97173 do Technical LogBook da aeronave PP-PJJ, de 12/03/2012 (fls. 17/18);

Anexo 6: Página nº 747307 do livro de bordo da aeronave de marcas PP-PJJ (fls. 19/20).

Anexo 7: Cópia da tabela disponível no sítio da ANAC, link <http://www2.anac.gov.br/hotran/>, com a apresentação de dados de voos autorizados para a TRIP - LINHAS AEREAS S.A (fls. 21/22);

Anexo 8: Página nº 97174 do Technical LogBook da aeronave PP-PJJ, de 13/03/2012 (fls. 23/24);

Anexo 9: Página nº 747310 do livro de bordo da aeronave de marcas PP-PJJ (fls. 25/26).

5. O Interessado foi devidamente notificado dos Autos de Infração em 30 e 31/05/2012, conforme Avisos de Recebimento à fl. 28 de cada processo, e apresentou defesas para os mesmos em 19 e 20/06/2012 (fls. 29/32). Nos documentos, inicialmente o Interessado afirma que os processos deveriam ser arquivados e elenca quais seriam as razões para o arquivamento, quais sejam:

5.1. Da falta de cumprimento do art. 8 da Resolução 25/2008: o interessado alega que nos autos de infração não consta a identificação do autuado, requerida pelo parágrafo primeiro do art. 8 da Resolução 25/2008.

5.2. Do mérito: dispõe que a atuada não transgrediu nenhuma norma vigente ou agiu de modo a pôr em risco a vida de seus tripulantes e passageiros e que todas as informações constantes nos reportes da tripulação são devidamente analisadas pela equipe de mecânicos especializados e devidamente treinados para lidar com os modelos de aviões que eram utilizados pela TRIP.

5.3. Da razoabilidade e proporcionalidade: dispõe sobre o dever da Administração Pública de seguir os parâmetros da razoabilidade, legalidade e proporcionalidade. Além dos argumentos já apresentados, dispõe que *"outro de importância vital diz respeito a ausência de qualquer prejuízo para os usuários, uma vez que o trajeto apontado ocorreu dentro da normalidade, sem esquecer que em assim agindo a empresa, conduz para a dispensa de qualquer multa, especialmente quando não tenha havido intenção de lesar os passageiros"*.

6. Por fim, requer que os argumentos sejam acolhidos e os Autos de Infração arquivados.

7. A decisão de primeira instância é referente a todos os processos listados na Tabela 1 deste Parecer e consta duas vezes no processo 00065.098630/2012-01, às fls. 34/38 e 53/57. O setor competente, em decisão motivada datada de 02/02/2015, considerou configuradas três infrações ao disposto 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 conseqüências 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. 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. Diante da existência de duas circunstâncias atenuantes e de 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 3 (três) infrações.

8. Não constam dos autos dos processos Aviso de Recebimento que comprove o recebimento da decisão de primeira instância por parte do Interessado, no entanto o mesmo apresentou Recurso único datado de 23/03/2015 (fls. 76/81 do presente processo).

9. Em sede recursal, apresenta as seguintes razões:

- Da aplicabilidade do princípio da infração continuada: requer a aplicação do princípio da infração continuada. 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 irrestritamente, 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. Entende que no caso concreto, esse parâmetro não foi observado pela fiscalização desta Agência *"ao lavrar*

os 03 Autos de Infração, na medida em que **todos eles se referem a um mesmo fato** - operar a aeronave de marcas de nacionalidade e matrícula PP-PJJ sem que o segundo lançamento feito na página nº 97174 do Technical Log Book - TLB da aeronave fosse encerrado, que segundo dispõe, demonstra a excessividade, exorbitância, desproporcionalidade e arbitrariedade na forma da providência que se escolheu adotar. Cita ainda julgado do STJ para dispor que a jurisprudência consolidou o entendimento da infração continuada ser caracterizada por uma sequência contínua de infrações da mesma natureza, identificadas na mesma ação fiscal. Considera que a possibilidade de ocorrerem múltiplas punições à Autuada em decorrência de um mesmo fato (infração continuada) 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.

- Do exagero do valor arbitrado a título de multa e da aplicação de circunstâncias atenuantes: contesta a decisão de primeira instância e dispõe reconhecer no presente a prática da infração, motivo pelo qual vê-se merecedora da aplicação da circunstância atenuante de reconhecimento da prática da infração, prevista no inciso I do §1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008. Dispõe ainda que **"a multa imposta não pode prevalecer por absoluta exorbitância do quantum fixado e pela inobservância dos preceitos legais aplicáveis à espécie"**. Afirma que o valor da multa de R\$ 7.000,00 é **"desproporcional e dissociado da realidade, porquanto o cálculo adotado por essa I. Agência está maculado de ilegalidade, devendo ser aplicado o valor da multa mínima de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais), uma vez que em momento algum a segurança foi comprometida"**.

10. Por fim, requer que seja dado imediato efeito suspensivo aos Processos Administrativos; seja reconhecida a nulidade de 02 (dois) Autos de infração, por absoluta ausência de requisitos essenciais para sua existência e validade, nos termos da fundamentação supra e que seja reconhecida a atenuante, a fim de aplicar-se multa no patamar mínimo.

11. A recorrente junta ainda documentação para demonstração de poderes de representação (fls. 82/101 do presente processo).

12. Constam em todos os processos Despachos da antiga Junta Recursal que atestam a impossibilidade de conferência da tempestividade do Recurso (fls. 102, 85 e 86, respectivamente à sequência dos processos listados na Tabela 1).

13. Constam em todos os processos Termos de Encerramento de Trâmite Físico.

14. Em 19/12/2017, os três processos foram distribuídos para deliberação através dos Despachos SEI 1360289, 1360290 e 1360291, respectivamente à sequência dos processos listados na Tabela 1

15. Em 15/03/2018, com base nos pareceres SEI 1598390, 1601220 e 1601221, cada um referente a cada um dos três processos, os três autos de infração foram convalidados pela autoridade competente de segunda instância administrativa, passando a vigorar capitulados na alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA c/c itens 121.363(a)(2), 121.701(a) e 121.701(c)(1) do RBAC 121 c/c item 5.11.3.2.1(b) do Manual Geral de Manutenção da empresa, e adicionalmente, foi determinada a notificação da autuada acerca da possibilidade de ocorrência de gravame à sua situação, 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 - decisões SEI 1600739, 1601262 e 1601232.

16. Notificado da convalidação dos três autos de infrações e da possibilidade de ocorrência de gravame em 18/05/2018 (SEI 1889185, 1889188 e 1889197), o interessado não apresentou complementação de recurso.

17. Nas datas de 26/06/2018 e 19/07/2018 foram lavrados Despachos de distribuição dos

processos para deliberação (SEI 1957060, 1957236 e 2035574).

18. Em 09/01/2019, lavrado a Certidão 2586397, que promove a juntada dos processos 00065.098636/2012-71 e 00065.098609/2012-06 ao processo 00065.098630/2012-01, em cumprimento ao despacho de fl. 46, fazendo com que atualmente seja necessário somente um parecer e uma decisão para tratar dos três processos.

PRELIMINARES

19. Regularidade processual

20. O interessado foi regularmente notificado quanto às infrações imputadas em 30/05/2012 e 31/05/2012, tendo apresentado Defesas para todos os Autos de Infração em 19/06/2012 e 20/06/2012. Foi ainda notificado da decisão de primeira instância, conforme Aviso de Recebimento à fl. 45 do processo 00065.098630/2012-01, no entanto no documento não foi preenchida a data de entrega. Apesar disso, a autuada apresentou peça de Recurso única para todos os processos listados na Tabela 1 em 13/11/2015.

21. Notificado da convalidação dos três autos de infrações e da possibilidade de ocorrência de gravame em 18/05/2018 (SEI 1889185, 1889188 e 1889197), o interessado não apresentou complementação de recurso.

22. Dessa 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.

MÉRITO

23. *Fundamentação da matéria: não observar normas e regulamentos relativos à manutenção de aeronave*

24. Diante das infrações dos processos administrativos em questão, após convalidação, as infrações ficaram capituladas na alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA c/c itens 121.363(a)(2), 121.701(a) e 121.701(c)(1) do RBAC 121 c/c item 5.11.3.2.1(b) do Manual Geral de Manutenção da empresa.

25. 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;

(...)

26. O Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC 121, que dispõe sobre "REQUISITOS OPERACIONAIS: OPERAÇÕES DOMÉSTICAS, DE BANDEIRA E SUPLEMENTARES", apresenta a seguinte redação em seus itens 121.363(a)(2), 121.701(a) e 121.701(c)(1):

27. Segue o que consta no parágrafo (a)(2) 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.

(...)

121.701 – LIVRO(S) DE REGISTROS DA TRIPULAÇÃO E DO AVIÃO

(a) Cada detentor de certificado deve dispor de um livro de registros, a bordo de cada um de seus aviões, para lançamento de informações sobre a tripulação, horas de voo, irregularidades de funcionamento observadas em cada voo e registro das ações corretivas tomadas ou postergamento de correção das mesmas. A critério do detentor de certificado, o livro pode ser desmembrado em duas partes: registros do avião e registros da tripulação.

(b) No que diz respeito à tripulação, é responsabilidade do piloto em comando registrar em cada voo pelo menos as seguintes informações: matrícula do avião, data, nomes dos tripulantes e função a bordo de cada um deles, local da decolagem e do pouso, horário da decolagem e do pouso, tempo de voo, espécie do voo (visual, instrumentos, diurno, noturno), observações (se houver) e nome e assinatura da pessoa responsável.

(c) No que diz respeito ao avião:

(1) o piloto em comando deve registrar ou fazer que seja registrado no livro cada irregularidade que seja observada antes, durante e após o voo. Antes de cada voo o piloto em comando deve verificar a situação de cada irregularidade registrada nos voos anteriores;

(2) cada pessoa que tome ações corretivas concernentes a falhas ou mau funcionamento registrados no livro de bordo, seja na célula, motores, hélices, rotores ou equipamentos normais e de emergência, deve registrar sua ação no referido livro, de acordo com os aplicáveis requisitos de manutenção deste regulamento;

(d) Cada detentor de certificado deve estabelecer procedimentos para conservar o(s) livro(s) de registros requerido por esta seção para cada avião, em local de fácil acesso ao pessoal apropriado, e deve descrever tais procedimentos no manual requerido por 121.133.

(grifos nossos)

28. Adicionalmente, verifica-se que o Relatório de Fiscalização dispôs a respeito do que estava previsto no item 5.11.3.2.1 do Manual Geral de Manutenção (MGM) da empresa, assim como o mesmo é citado no campo "HISTÓRICO" dos Autos de Infração. O item 5.11.3.2.1(b) dispõe:

Manual Geral de Manutenção - Revisão 07

5.11.3.2.1 Regras Gerais

(...)

(b) Nenhuma aeronave poderá ser entregue para vôo e nenhum Comandante a receberá para vôo se existir uma discrepância relatada no Technical LogBook pelo Comandante da aeronave ou pelo Diretor de Manutenção sem um correspondente registro no campo "MAINTENANCE ACTION", efetuado pelo Departamento Técnico, descrevendo a solução adotada, que pode ser a correção da discrepância ou seu enquadramento em ACR (Ação Corretiva Retardada).

(...)

29. Conforme constam nos autos dos processos, foi constatado após análise da página N° 97174 do Technical LogBook e da página N° 747310 do livro de bordo da aeronave de marcas PP-PJJ, que a TRIP - LINHAS AEREAS S.A operou a referida aeronave, na data de 13 de março de 2012, por três vezes, sem que o reporte do item 01 da página N° 97174 do Technical LogBook tivesse o seu encerramento, com a devida ação de manutenção. Sendo assim, as irregularidades imputadas à autuada se adequam perfeitamente à fundamentação exposta acima, cabendo-lhe portanto a aplicação de três sanções administrativas.

30. Com relação ao requerimento em sede recursal de se aplicar aos presentes Autos de Infração o princípio da infração continuada, cabe registrar que embora a descrição da ocorrência nos 3 Autos de Infração seja idêntica, para todos os casos em questão há diferenciação da hora e local/trecho da infração, ou seja, a ocorrência não é a mesma. Corroborando com a decisão de primeira instância, registre-se que é entendimento dessa ASJIN que configura-se uma infração para cada operação de aeronave realizada de forma irregular, que é exatamente o que aconteceu no caso em tela.

31. Ressalte-se que o instituto da infração continuada, presente no direito criminal, não encontra aplicabilidade nos processos administrativos sancionadores desta Agência, uma vez que não se

acha previsto nas normas de âmbito 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. Deste 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.

32. Já na doutrina, Alexandre Santos de Aragão bem define esse princípio: "*O princípio da legalidade administrativa significa, então, nessa acepção, que a Administração Pública, ao contrário do particular, que pode fazer tudo o que a lei não proíba, só pode fazer aquilo que a lei esteie*". (ARAGÃO, Alexandre Santos de. Curso de direito administrativo. Rio de Janeiro: Forense, 2013. p. 62)

33. Ainda na doutrina, Celso Antônio Bandeira de Mello o conceitua de forma similar: "*O princípio da legalidade no Brasil significa que a Administração nada pode fazer senão o que lei determina. Ao contrário dos particulares, os quais podem fazer tudo o que a lei não proíbe, a Administração só pode fazer o que a lei antecipadamente autorize*". (MELLO, Celso Antônio Bandeira de. Curso de direito administrativo. São Paulo: Malheiro Editores, 2009. p. 105).

34. Quanto à jurisprudência, por sua vez, observe-se o STJ, que já tratou desse princípio várias vezes, ratificando o conceito, *verbi gratia*:

ADMINISTRATIVO. SERVIDORES PÚBLICOS INATIVOS. GRATIFICAÇÃO DE ATIVIDADE TÉCNICO-ADMINISTRATIVA-GATA. DECRETO-LEI Nº 2.200/84. RECEBIMENTO INTEGRAL. AUSÊNCIA DE PREVISÃO LEGAL. ADMINISTRADOR PÚBLICO. OBEDEIÊNCIA AO PRINCÍPIO DA LEGALIDADE ESTRITA. RECURSO CONHECIDO E DESPROVIDO. I - O art. 5º do Decreto-lei nº 2.200/84, fixou que "Aos funcionários já aposentados a incorporação da Gratificação de Atividade Técnico-Administrativa, far-se-á na razão da metade do percentual máximo atribuído à categoria funcional em que ocorreu a aposentadoria." II - **Segundo o princípio da legalidade estrita - art. 37, caput da Constituição Federal - a Administração está, em toda a sua atividade, adstrita aos ditames da lei, não podendo dar interpretação extensiva ou restritiva, se a norma assim não dispuser. A lei funciona como balizamento mínimo e máximo na atuação estatal.** O administrador só pode efetuar o pagamento de vantagem a servidor público se houver expressa previsão legal, o que não ocorreu na hipótese dos autos em relação à percepção integral da Gratificação de Atividade Técnico-Administrativa aos inativos. III - Recurso especial conhecido e desprovido. (STJ - REsp: 907523 RJ 2006/0265251-2, Relator: Ministro GILSON DIPP, Data de Julgamento: 10/05/2007, T5 - QUINTA TURMA, Data de Publicação: DJ 29/06/2007 p. 715) (grifo nosso)

35. Dessa forma, resta clara a inaplicabilidade da infração continuada, já que esta não se encontra legalmente prevista no âmbito desta Agência e a administração está limitada ao cumprimento estrito do que estiver previamente determinado ou autorizado por lei.

36. Destaque-se, ainda, que no direito criminal a aplicação do instituto do crime continuado depende de que alguns critérios, estabelecidos e elencados no dispositivo legal que prevê a incidência do instituto, art. 71 do Código Penal, sejam preenchidos. Como inexistente previsão legal para aplicação desse instituto aos processos administrativos sancionadores desta Agência também não existem critérios para sua configuração. Impossível, assim, definir o que seria continuidade infracional no âmbito das normas de aviação civil. Por isso, não é praxe deste órgão decisor de segunda instância aplicar tal instituto. Tome-se como exemplo a decisão deste órgão nos Processos de nº 60800.018591/2010-68, 00066.052932/2012-15, 00065.167973/2013-04, 00065.019481/2012-14, 00065.019512/2012-37, 00065.167986/2013-75, 00065.021960/2012-09, nos quais se negou a aplicação do referido instituto segundo esse entendimento.

37. Diante desse panorama, tem-se que, ao aplicar o citado instituto ao presente caso, estar-se-ia afrontando, além do princípio da legalidade, também o da isonomia, pois se daria tratamento distinto aos regulados. Este princípio possui previsão expressa na Constituição Federal de 1988, no *caput* do art. 5º e também em seu inciso I: "*Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes: I - homens e mulheres são iguais em direitos e obrigações, nos termos desta Constituição*".

38. Tal princípio encontra, dessa forma, aplicação ampla e geral, incidindo, portanto, também no direito administrativo. Constitui-se como o principal instruidor do princípio da impessoalidade, um dos princípios basilares da administração pública. Como bem afirma Antônio Bandeira de Mello, a impessoalidade funda-se no postulado da isonomia e tem desdobramentos explícitos em variados dispositivos constitucionais como o artigo 37, II, que exige concurso público para ingresso em cargo ou emprego público, ou no artigo 37, XXI, que exige que as licitações públicas assegurem igualdade de condições a todos os concorrentes: "*O princípio em causa não é senão o próprio princípio da igualdade ou isonomia. Está consagrado explicitamente no art. 37, caput, da constituição. Além disso, assim como todos são iguais perante a lei (art. 5º, caput), a fortiori teriam de sê-lo perante a Administração*". (MELLO, Celso Antônio Bandeira de. Curso de direito administrativo. São Paulo: Malheiro Editores, 2009. p. 114).

39. Assim, verifica-se que cada irregularidade constatada nos Autos de Infração listados na Tabela 1 são autônomas, passíveis, portanto, de aplicação de penalidades de forma independente, pelo fato de se referirem a operações distintas ocorridas em horários e etapas de voo distintos.

40. Já com relação à solicitação em sede recursal de aplicação de circunstância atenuante, esta será avaliada na análise da dosimetria da sanção.

41. Diante do exposto, o Autuado não apresenta qualquer excludente de sua responsabilidade, cabendo destacar que o mesmo não trouxe aos autos qualquer prova de que, de fato, não descumpriu a legislação vigente.

42. Ademais, a Lei nº 9.784, de 1999, que regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal, em seu art. 36, dispõe a redação que segue:

Lei nº 9.784, de 1999

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.

43. Por fim, as alegações do Interessado não foram suficientes para afastar a aplicação das sanções administrativas quanto ao ato infracional praticado.

DOSIMETRIA DA SANÇÃO

44. Com relação à dosimetria da sanção, cabe observar que em 04/12/2018 entrou em vigor a Resolução nº 472/2018, que atualizou as providências administrativas decorrentes do exercício das atividades de fiscalização sob competência da ANAC e revogou a Resolução Anac nº 25/2008. Conforme entendimento sobre a dosimetria da sanção desta ASJIN e da Procuradoria junto à ANAC, a aplicação das sanções deve se dar de acordo com a norma em vigência na data do cometimento do ato infracional, no entanto os critérios de dosimetria a serem observados são os dispostos na nova Resolução.

45. 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.

46. 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. Registre-se que é entendimento desta ASJIN de que 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 de reconhecimento da prática da infração. Tendo em vista esse entendimento e as argumentações de mérito trazidas pela autuada em sede de Defesa, considero que essa circunstância atenuante não é aplicável ao caso em tela.

47. Com relação à circunstância atenuante prevista no inciso II do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018, qual seja, "*a adoção, voluntária de providências eficazes para evitar ou amenizar*

as consequências da infração antes de proferida a decisão”, corroborando com o disposto nos Pareceres SEI 1598390, 1601220 e 1601221, 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. Repare-se que nenhuma medida que configure um dever pode ser fundamento para a aplicação dessa atenuante.

48. Com relação à atenuante "inexistência de aplicação de penalidades no último ano", conforme extrato do Sistema Integrado de Gestão de Crédito (SIGEC) SEI nº 1600716 de 06/03/2018, verifica-se a existência de penalidades ocorridas no ano anterior aos fatos geradores dos Autos de Infração em tela com crédito já constituído em caráter definitivo e que já constavam nessa situação quando proferida a decisão de primeira instância, o que enseja o afastamento desta atenuante. Registre-se que o Interessado no presente processo inicialmente era a TRIP LINHAS AÉREAS S.A., no entanto, em conformidade com o Comprovante de Inscrição e de Situação Cadastral constante no documento SEI nº 1600720, atualmente a empresa chama-se TUDO AZUL S.A., o que explica o fato do extrato do SIGEC estar em nome desta última.

49. 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.

50. 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, 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 agravante, 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; ainda, observe-se que o fato de tratar-se de uma empresa de transporte aéreo, que objetiva auferir lucro e cujos serviços são onerosos já era conhecido quando da fixação dos valores da multa, não podendo portanto servir de justificativa para aumento da pena. Assim, considera-se que não resta demonstrado nos casos em tela as condições necessárias para aplicação desta circunstância agravante.

51. 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, "*posto que a tarefa de manutenção da aeronave em questão foi realizada após os voos efetuados, o que estabeleceu um nível de segurança inferior ao previsto pelos manuais da Autuada*". Apesar disso, esta ASJIN entende que o risco à segurança já é parte do tipo infracional, não cabendo sua aplicação ao caso em tela.

52. Dada a ausência de circunstâncias atenuantes e agravantes aplicáveis ao caso, sugere-se que as penalidades sejam mantidas em seu grau médio, no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais).

CONCLUSÃO

53. Pelo exposto, sugiro **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO-SE** as três multas aplicadas pelo setor competente de primeira instância administrativa no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais), totalizando o **valor de R\$ 21.000,00 (vinte e um mil reais)**.

54. À consideração superior.

HENRIQUE HIEBERT
SIAPE 1586959



Documento assinado eletronicamente por **Henrique Hiebert, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 10/01/2019, às 10:38, 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 **2586048** e o



código CRC **156590D2**.

Referência: Processo nº 00065.098630/2012-01

SEI nº 2586048



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 23/2019

PROCESSO Nº 00065.098630/2012-01

INTERESSADO: TUDO AZUL S/A

Brasília, 07 de fevereiro de 2019.

Tabela 1 - Processos, Autos de Infração e Créditos de Multa

Processo	Auto de Infração	Crédito de Multa
00065.098630/2012-01	02421/2012	645898150
00065.098636/2012-71	02423/2012	645899158
00065.098609/2012-06	02424/2012	645900155

1. Trata-se de Recursos Administrativo interpostos por TUDO AZUL S/A, - CNPJ - 02.428.624/0001-30, contra decisão de primeira instância da Superintendência de Aeronavegabilidade relativa aos processos listados na Tabela acima, proferida em 02/02/2015, que aplicou três multas no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais), pela autuada *não observar normas e regulamentos relativos à manutenção de aeronave*. As infrações, após convalidação, ficaram capituladas na alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA c/c itens 121.363(a)(2), 121.701(a) e 121.701(c)(1) do RBAC 121 c/c item 5.11.3.2.1(b) do Manual Geral de Manutenção da empresa.

2. Considerando que o Recorrente não apresentou nas razões recursais qualquer argumento ou prova capaz de desconstituir a infração imposta na decisão recorrida, por celeridade processual e, com fundamento no artigo 50, §1º, da Lei nº 9.784/1999, ratifico os argumentos trazidos na Proposta de Decisão [**Parecer 25/2019/JULG ASJIN/ASJIN - SEI nº 2586048**, ressaltando que embora a Resolução nº 472/2018 tenha revogado a Resolução ANAC nº 25/2008 e a IN ANAC nº 8, de 2008, estabeleceu em seu artigo 82 que suas disposições não prejudicam atos já praticados e a aplicação das normas vigentes à época dos fatos, inclusive no que concerne às sanções aplicáveis.

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

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

- por conhecer e **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso interposto por **TUDO AZUL S/A, - CNPJ - 02.428.624/0001-30**, ao entendimento de que restaram configuradas a prática das infrações descritas nos Autos de Infração listados na Tabela 1, capituladas na alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA c/c itens 121.363(a)(2), 121.701(a) e 121.701(c)(1) do RBAC 121 c/c item 5.11.3.2.1(b) do Manual Geral de Manutenção da empresa, e por **MANTER as três multas** aplicadas pela autoridade competente da primeira instância administrativa no valor de **R\$ 7.000,00 (sete mil reais)**, totalizando o valor de **R\$ 21.000,00 (vinte e um mil reais)**, com a inexistência de circunstâncias atenuante ou agravantes, referente aos Processos Administrativos Sancionadores listados na Tabela 1 e seus respectivos Créditos de Multa.

5. À Secretária.

6. Notifique-se.

Cassio Castro Dias da Silva
SIAPE 1467237



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 07/02/2019, às 16:06, 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 **2586608** e o código CRC **D21FBB56**.

Referência: Processo nº 00065.098630/2012-01

SEI nº 2586608