



**PARECER Nº** 131/2020/JULG ASJIN/ASJIN  
**PROCESSO Nº** 00058.011323/2019-81  
**INTERESSADO:** HORUS AERO TAXI LTDA.

## **PROPOSTA DE DECISÃO EM SEGUNDA INSTÂNCIA**

### **I - RELATÓRIO**

1. Trata-se de recurso interposto por HORUS AERO TÁXI LTDA. - EPP, em face da decisão proferida no curso do processo administrativo em epígrafe, conforme registrado no Sistema Eletrônico de Informações - SEI desta Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, da qual restou aplicada pena de multa, consubstanciada no crédito registrado no Sistema Integrado de Gestão de Créditos - SIGEC sob o número 668190195.

2. O Auto de Infração nº 002008/2019 (2836639), que deu origem ao presente processo, foi lavrado em 16/4/2019, capitulando a conduta do Interessado no inciso I do art. 299 da Lei nº 7.565, de 1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica, descrevendo o seguinte:

Descrição da Ementa: Procedimento ou prática, no exercício das funções, que revelem falta de idoneidade profissional para o exercício das prerrogativas do certificado de habilitação técnica

Histórico: Em decorrência das ações de fiscalização realizadas em 19 e 20/07/2017 nas dependências da Horus Aero Táxi Ltda. EPP; de diligência realizada junto ao Departamento de Polícia Federal (DPF) a respeito das ausências do país do Mecânico de Manutenção Aeronáutica (MMA) Sr. Paulo Cezar Machado; de consulta aos relatórios mensais de serviços da Organização de Manutenção (OM) Horus Aero Táxi Ltda. EPP; das apreensões das Ordens de Serviço (OS) 733 e 734 realizadas em 27/07/2017 e 08/11/2017; de diligências realizadas junto ao operador da aeronave PT-HOL a respeito dos registros de voo e manutenção dessa aeronave; e de consultas e diligências relacionadas a sistemas informatizados da ANAC; constatou-se que o MMA acima listado assinou pela inspeção e pela aprovação para retorno ao serviço na OS 733 quando encontrava-se fora do Brasil segundo informações recebidas do DPF.

As datas e horas de voo totais das aeronaves registradas na OS 733 foram confrontadas com os registros de voo disponíveis em sistemas informatizados da ANAC e de manutenção obtidos, e confrontados também os dados da OS 734 (aeronave PT-HOL), que possui mesmas datas de início e término, mesmos MMAs designados e mesma localização das aeronaves nas datas dos serviços, tendo sido confirmado que a aeronave PP-MIE foi operada novamente após a data de término registrada na OS 733 ANTES do retorno do MMA ausente. Tais confirmações corroboram a incompatibilidade dos serviços registrados com o período de ausência do país do MMA supracitado, indicando que foram emitidos retroativamente.

Conclui-se, assim, que o MMA Paulo Cezar Machado emitiu registro supostamente fraudulento referente à inspeção e aprovação para retorno ao serviço na OS 733, e teria, portanto, incidido nas condutas previstas no RBAC 43, seção 43.12, e na infração prevista no Art. 299, inciso I, da Lei 7.565/1986, por práticas de registros de manutenção que revelam falta de idoneidade profissional no exercício das prerrogativas das habilitações de suas licenças de MMA.

A mesma infração incide sobre a OM Horus Aero Táxi Ltda. EPP, uma vez que o MMA citado é preposto dessa OM na condição de MMA e, mais ainda, de Gestor Responsável, conforme previsto no Art. 297 da Lei 7.565/1986.

Todas as evidências que suportam as conclusões desse auto encontram-se em Relatório de Ocorrência e seus anexos, os quais instruem este Processo Administrativo Sancionador.

Nos dados complementares, PCM são as iniciais de Paulo Cezar Machado.

Data da Ocorrência: 28/04/2014 - Procedimento descumprido: OS 733 com inspeção por PCM ausente do país

3. No Relatório de Fiscalização nº 008347/2019 (2836804), a fiscalização registra que, a

partir da análise de evidências colhidas em ações de fiscalização na sede e filial Aeroporto da empresa, constatou que a OM dispunha de 2 MMA (Paulo Cezar Machado - executante, inspetor e gestor responsável - e Afonso Celso Schemin - executante, inspetor e responsável técnico) e identificou indícios de que as OS eram emitidas *a posteriori*, sem que os serviços tivessem de fato sido executados ou inspecionados pelo MMA que assinou o documento. Com base no cruzamento das saídas dos profissionais do país e das OS da OM, a fiscalização verificou que diversas OS estavam contidas no período em que o MMA que assinou o documento estava ausente do Brasil, inclusive a OS 733, referente à aeronave PP-MIE. A OS 733 foi aberta em 26/4/2014 e encerrada em 28/4/2014, enquanto o MMA esteve fora do país de 22/4/2014 a 3/5/2014 segundo o DPF.

4. A fiscalização juntou aos autos:

- 4.1. Ordem de Serviço nº 03/2017/GEOP/SFI, de 17/7/2017 (2836805);
- 4.2. Ordem de Serviço nº 22/GTFI/GEOP/SFI, de 25/9/2017 (2836807);
- 4.3. Ordem de Serviço nº 1/OPERACAO HTA-GTFI/GTFI/GEOP/SFI, de 6/11/2017 (2836808);
- 4.4. Relatório de Fiscalização nº 1/OPERAÇÃO HTA - GTFI/GTFI/GEOP/SFI/2017, de 7/8/2017 (2836810);
- 4.5. Dados pessoais de Afonso Celso Schemin (2836813);
- 4.6. Ofício nº 10(SEI)/2017/OPERACAO HTA - GTFI/GTFI/GEOP/SFI-ANAC, de 11/8/2017 (2836814);
- 4.7. Ofício nº 2026/2017 - DPF/JVE/SC, de 31/8/2017 (2836815);
- 4.8. Certidão de Movimentos Migratórios de Paulo Cezar Machado (2836816);
- 4.9. Auto de Apreensão, de 8/11/2017 (2836818);
- 4.10. Auto de Apreensão, de 27/9/2017 (2836821);
- 4.11. Relatório de Recebimento e Devolução de Aeronave nº 0733 (2836825);
- 4.12. Ordem de Serviço nº 0733 (2836825);
- 4.13. Ficha de Inspeção 100h/Anual da aeronave PP-MIE (2836825);
- 4.14. Ficha de Inspeção Motor O-540F1B5 da aeronave PP-MIE (2836825);
- 4.15. Caderneta de Célula nº 02/PP-MIE/02 (2836825);
- 4.16. Caderneta de Motor nº 02/O-540F1B5/02 (2836825);
- 4.17. Ordem de Serviço nº 0734 (2836828);
- 4.18. Ofício nº 15/2018/OPERACAO HTA - GTFI/GTFI/GEOP/SFI-ANAC, de 26/3/2018 (2836829);
- 4.19. Ofício nº 114/2018/GTFI/GEOP/SFI-ANAC, de 16/3/2018 (2836830);
- 4.20. Ofício nº 207/2018/GTFI/GEOP/SFI-ANAC, de 4/5/2018 (2836831);
- 4.21. Diligência (2836832);
- 4.22. Diário de Bordo nº 01/PT-HOL/2013 (2836833);
- 4.23. Planilha de helipontos, helidecks e aeródromos privados (2836834);
- 4.24. Dados pessoais de Bruno Patrocínio dos Santos (2836835);
- 4.25. Certidão de Propriedade e Ônus Reais da aeronave PP-MIE (2836836);
- 4.26. Certidão de Propriedade e Ônus Reais da aeronave PT-HOL (2836837);
- 4.27. Consulta de voos de GRU a BVB (2836839);

- 4.28. Trajeto do Aeroporto de Boa Vista a Barra do Vento de carro (2836840);
- 4.29. Crepúsculo do amanhecer e anoitecer de 2014 do Anuário Interativo do Observatório Nacional (2836841);
- 4.30. Caderneta de Célula nº 04/PT-HOL/13 (2836843);
- 4.31. Diligência ao RAB sobre a propriedade da aeronave PT-HOL (2836845);
- 4.32. Relatório Técnico de Reparos da aeronave PP-MIE (2836847);
- 4.33. Relação de Ordens de Serviço - Base Principal (2836848);
- 4.34. Dados da aeronave PP-MIE (2836849);
- 4.35. Planilha;
- 4.36. Maintenance Manual R22 (2836853);
- 4.37. Maintenance Manual R44 (2836857);
- 4.38. Operator's Manual Lycoming (2836858);
- 4.39. Operator's Manual Lycoming (2836859); e
- 4.40. Solicitação (2836860).

5. Notificado da lavratura do Auto de Infração em 29/4/2019 (3003417), o Autuado apresentou defesa em 9/5/2017 (3049790), na qual alega existir correlação dos fatos tratados no presente processo com aqueles narrados no Auto de Infração nº 008018/2019. Alega também prescrição nos termos do art. 319 do CBA e também nos termos do art. 1º da Lei nº 9.873, de 1999. Narra que as aeronaves PP-MIE e PT-HOL estariam no mesmo aeródromo e por isso as OSs possuem as mesmas datas e listam as mesmas pessoas como mecânico executor e inspetor. Reconhece que Paulo Cezar Machado estava fora do país no período de 26 a 28/4/2014, porém argumenta que teria assinado a OS 733 quando do seu retorno ao Brasil. Traz aos autos mensagens eletrônicas a respeito de peças e materiais para a aeronave PP-MIE como prova de que o serviço teria sido realizado na data informada na OS. Declara que não teria havido prejuízo a quem quer se fosse, má-fé, dolo ou intuito fraudulento na conduta.

6. Em 26/6/2019, a autoridade competente, após apontar a presença de defesa, decidiu pela aplicação de multa, com atenuante previsto no inciso III do § 1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472, de 2018, e com agravantes previstos nos incisos III e IV do § 2º do art. 36 da mesma Resolução, no valor de R\$ 10.000,00 (dez mil reais) – 3168420.

7. Cientificado da decisão por meio do Ofício 6137 (3231683) em 22/7/2019 (3291159), o Interessado apresentou recurso em 30/7/2019 (3304470).

8. Em suas razões, o Interessado alega prescrição, argumentando que a lavratura do Auto de Infração não seria marco apto a interromper a contagem do prazo prescricional e argumentando também que o prazo prescricional seria regido pelo art. 319 do CBA. No mérito, alega que inexistiria intuito fraudulento, dolo ou má-fé e que a inspeção teria sido efetivamente realizada, ainda que em data posterior àquela registrada na OS. Alega que a decisão de primeira instância não teria considerado as provas trazidas em sede de defesa, a saber, comprovantes de viagem aérea do mecânico de manutenção aeronáutica. Reconhece que Paulo Cezar Machado estava fora do país de 26 a 28/4/2014, porém reitera que, no seu retorno ao Brasil, teria efetivamente realizado a inspeção e assinado a OS 733. Afirma que, se houvesse intuito fraudulento, o mecânico não teria se deslocado à cidade onde estava a aeronave. Insurge-se contra a aplicação da condição agravante prevista no inciso IV do § 2º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472, de 2018.

9. Tempestividade do recurso aferida em 6/8/2019 – Despacho ASJIN (3318990).

10. Em 17/9/2019, foi proferida a Decisão Monocrática de Segunda Instância 1298 (3499292), determinando a notificação do Interessado ante a possibilidade de gravame à situação do Recorrente.

11. Cientificado da possibilidade de gravame à sua situação por meio do Ofício 9630

(3639158) em 30/10/2019 (3722515), o Interessado apresentou manifestação em 4/11/2019 (3690839), na qual alega que a interrupção da prescrição não ocorreria com a lavratura do Auto de Infração, mas sim com a ciência do Interessado quanto à infração imputada, o que ocorreu em 29/4/2019. Argumenta que, por ter a infração ocorrido em 28/4/2014, o Auto de Infração teria sido alcançado pela prescrição. Argumenta ainda que a prescrição ainda seria regida pelo art. 319 do CBA, por não ter sido este expressamente revogado pela Lei nº 9.873, de 1999. Subsidiariamente, alega que, no caso de manutenção da sanção de multa, o Interessado faria jus à condição atenuante prevista no inciso III do § 1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25, de 2008. Afirma que somente infrações do mesmo gênero e espécie poderiam afastar a aplicação deste atenuante. Aponta que a sanção aplicada pelo setor de primeira instância administrativa já estaria no patamar máximo, não sendo viável seu agravamento. Requer aplicação também da condição atenuante prevista no inciso I do § 1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472, de 2018, alegando que teria apenas apresentado explicações e provas do contexto fático. Argumenta ainda que também seria aplicável a atenuante prevista no inciso II do § 1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472, de 2018, uma vez que a inspeção teria sido de fato realizada, embora em data posterior àquela registrada na documentação da aeronave. Insurge-se contra a aplicação das condições agravantes por obtenção de vantagens resultantes da infração e por exposição ao risco da segurança de voo. Declara que as condutas irregulares descritas no Auto de Infração que originou o presente processo já teriam cessado. Narra que o Certificado de Organização de Manutenção - COM já teria sido suspenso cautelarmente, o que configuraria, na opinião do Interessado, uma aplicação de penalidade antecipada. Alega suposta vedação à *reformatio in pejus*, defendendo a inaplicabilidade do art. 64 da Lei nº 9.784, de 1999, diante das normas especiais para procedimentos administrativos presentes no CBA.

É o relatório.

## II - PRELIMINARMENTE

### ***Da alegação da incidência do instituto da prescrição***

12. Primeiramente, cabe notar que o prazo prescricional para o exercício da ação punitiva pela Administração Pública Federal, direta e indireta, é fixado pela Lei nº 9.873, de 1999, em seu art. 1º, a seguir *in verbis*:

Lei nº 9.873, de 1999

Art. 1º Prescreve em cinco anos a ação punitiva da Administração Pública Federal, direta e indireta, no exercício do poder de polícia, objetivando apurar infração à legislação em vigor, contados da data da prática do ato ou, no caso de infração permanente ou continuada, do dia em que tiver cessado.

§ 1º Incide a prescrição no procedimento administrativo paralisado por mais de três anos, pendente de julgamento ou despacho, cujos autos serão arquivados de ofício ou mediante requerimento da parte interessada, sem prejuízo da apuração da responsabilidade funcional decorrente da paralisação, se for o caso.

13. Os marcos interruptivos da prescrição são elencados no art. 2º da Lei nº 9.873, de 1999:

Lei nº 9.873, de 1999

Art. 2º Interrompe-se a prescrição da ação punitiva: (Redação dada pela Lei nº 11.941, de 2009)

I - pela notificação ou citação do indiciado ou acusado, inclusive por meio de edital; (Redação dada pela Lei nº 11.941, de 2009)

II - por qualquer ato inequívoco, que importe apuração do fato;

III - pela decisão condenatória recorrível.

IV - por qualquer ato inequívoco que importe em manifestação expressa de tentativa de solução conciliatória no âmbito interno da administração pública federal. (Incluído pela Lei nº 11.941, de 2009)

14. Embora o CBA, em seu art. 319, fixe o prazo prescricional em 2 (dois) anos, a Procuradoria Federal Especializada junto à ANAC, em diversas ocasiões, já se manifestou no sentido de que o art. 319 do CBA foi revogado tacitamente pela Lei nº 9.873, de 1999, que é tanto mais recente do que o CBA quanto mais específica sobre a matéria. Assim, entende esta ASJIN que a matéria já foi pacificada e que toda análise de possível incidência da prescrição deve ser norteadada apenas pelo disposto

na Lei nº 9.873, de 1999.

15. Nos termos da Nota nº 02/2013/NDA/PF-ANAC/PGF/AGU, de 28/2/2013:

4. Destarte, resta patentemente demonstrada a impossibilidade de se proceder à análise da eventual ocorrência de prescrição com base no artigo 319 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, o qual se encontra revogado, os termos do artigo 8º da Lei nº 9.873, de 23 de novembro de 1999.

(...)

24. No caso sob exame, em que teria sido supostamente prestada informação inexata acerca da manutenção de aeronave em seus registros, alterando a verdade sobre fato juridicamente relevante, uma vez que necessário à demonstração de requisitos normativos cujo cumprimento impõe-se à aeronavegabilidade do aparelho, poder-se-ia entender pela existência de indícios de eventual ocorrência da conduta descrita no mencionado artigo [art. 299 do Decreto-Lei nº 2.848/40]. Neste caso, a pena máxima prevista no dispositivo seria de três anos de reclusão, uma vez que o documento seria particular. Nos termos do artigo 109, inciso IV, do Código Penal, o prazo prescricional, em tal hipótese, seria de 8 (oito) anos, uma vez que a pena máxima seria superior a 2 (dois) anos e inferior a 4 (quatro).

25. Desta forma, datando a infração administrativa de 02 de dezembro de 1997, deveria a entidade fiscalizadora proceder à autuação antes de 02 de dezembro de 2005, a fim de interromper validamente o curso do prazo prescricional previsto no artigo 1º, parágrafo 2º, da Lei nº 9.873/99 c/c os artigos 109, inciso IV, e 299 do Código Penal, nos termos do artigo 2º, incisos I e II, daquele diploma legal (Lei nº 9.873/99).

16. Ainda, do Parecer PROC/ANAC nº 056/2009, de 12/2/2009, destaca-se:

2.51. O entendimento a ser adotado no âmbito desta Agência é no sentido de que Administração Pública possui **cinco anos** para apurar uma infração ao Código Aeronáutico Brasileiro e lavrar um auto de infração definitivo. (art. 1º da Lei nº 9.873/94)

(...)

Destarte, resta patentemente demonstrada a impossibilidade de se proceder à análise de eventual ocorrência de prescrição com base no artigo 319 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, o qual se encontra revogado, nos termos do artigo 8º da Lei nº 9.873, de 23 de novembro de 1999.

(...)

No caso sob exame, o fato objeto de apuração data de 04 de fevereiro de 2007 (fl. 02), tendo sido a autuação procedida em 11 de fevereiro de 2007 (fl. 04), restando o curso do quinquênio prescricional interrompido, nos termos do artigo 2º, incisos I e II, da Lei nº 9.873/99.

17. Portanto, além da conclusão de que a análise do prazo prescricional deve ser orientada pela Lei nº 9.873, de 1999, impõe-se também a conclusão de que a lavratura do Auto de Infração interrompe a contagem do quinquênio prescricional por configurar prática de ato inequívoco que importe apuração do fato.

18. No caso em tela, a infração imputada ocorreu em 28/4/2014, sendo o Auto de Infração lavrado em 16/4/2019 (2836639). O Interessado foi notificado da infração imputada em 29/4/2019 (3003417), apresentando defesa em 9/5/2017 (3049790). Em 26/6/2019, foi proferida decisão de primeira instância (3168420). Notificado da decisão de primeira instância em 22/7/2019 (3291159), o Interessado recorreu em 30/7/2019 (3304470). O Interessado foi notificado da possibilidade de agravamento da sanção aplicada em 30/10/2019 (3722515).

19. Nota-se que em nenhum momento foi superado o prazo de cinco anos previsto no *caput* do art. 1º da Lei nº 9.873, de 1999. Igualmente, em nenhum momento o processo administrativo permaneceu por mais de três anos pendente de julgamento ou despacho. Desta forma, não se vislumbram indícios de prescrição nos autos.

### ***Da regularidade processual***

20. O Interessado foi regularmente notificado quanto à infração imputada (3003417), apresentando defesa (3049790). Foi também regularmente notificado quanto à decisão de primeira instância (3291159), apresentando o seu tempestivo recurso (3304470), conforme Despacho ASJIN (3318990). Foi ainda regularmente notificado quanto à possibilidade de agravamento da sanção aplicada

(3722515), manifestando-se nos autos (3690839).

21. 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 por parte desta ASJIN.

### III - FUNDAMENTAÇÃO

22. Diante da infração do processo administrativo em questão, a autuação foi realizada com fundamento no inciso I do art. 299 do Código Brasileiro de Aeronáutica, Lei nº 7.565, de 1986, que dispõe o seguinte:

CBA

Art. 299 Será aplicada multa de (vetado) ate 1.000 (mil) valores de referência, ou de suspensão ou cassação de quaisquer certificados de matrícula, habilitação, concessão, autorização, permissão ou homologação expedidos segundo as regras deste Código, nos seguintes casos:

I - procedimento ou prática, no exercício das funções, que revelem falta de idoneidade profissional para o exercício das prerrogativas dos certificados de habilitação técnica;

(...)

23. Destaca-se que, com base na Resolução ANAC nº 25, de 2008, para pessoa jurídica, o valor da multa referente a este item poderá ser imputado em R\$ 4.000,00 (grau mínimo), R\$ 7.000,00 (grau médio) ou R\$ 10.000,00 (grau máximo), conforme a presença ou ausência de circunstâncias atenuantes e agravantes presentes no caso concreto.

24. O Regulamento Brasileiro da Aviação Civil 43 - RBAC 43 - Emenda 01, aprovado pela Resolução ANAC nº 265, de 2013, e alterado pela Resolução ANAC nº 492, de 2018, disciplina a manutenção, manutenção preventiva, reconstrução e alteração de aeronaves. Ele é aplicável nos termos de seu item 43.1:

RBAC 43

43.1 Aplicabilidade

(a) Este regulamento estabelece regras para manutenção, manutenção preventiva, reconstrução e alteração, incluindo grandes reparos e grandes alterações, de qualquer:

(1) aeronave que possua um certificado de aeronavegabilidade brasileiro;

(2) [reservado]; e

(3) célula, motor, hélice, acessório, componente e partes de tal aeronave.

(b) Este regulamento não se aplica a:

(1) qualquer aeronave para a qual a ANAC tenha emitido um certificado de autorização de voo experimental, a menos que a ANAC já tenha emitido um certificado de aeronavegabilidade de diferente espécie para essa aeronave; ou

(2) qualquer aeronave para a qual a ANAC tenha emitido um certificado de autorização de voo experimental de acordo com o parágrafo 21.191(i)(3) do RBAC 21 e para essa aeronave já tenha sido emitido um certificado de aeronavegabilidade especial para aeronave categoria leve esportiva, de acordo com a seção 21.190 do RBAC 21.

(c) Este regulamento se aplica a todas as peças com limite de vida que tenham sido removidas de um produto com certificado de tipo, segregadas ou controladas como previsto na seção 43.10.

(d) Este regulamento se aplica a qualquer aeronave categoria leve esportiva, porém:

(1) os registros de reparos ou alterações especificados nos parágrafos 43.5(b) e 43.9(d) não são requeridos para produtos não produzidos segundo uma aprovação da ANAC;

(2) grandes reparos e grandes alterações de produtos não produzidos segundo uma aprovação da ANAC não precisam ser registrados conforme o Apêndice B deste regulamento; e

(3) a listagem de grandes alterações e de grandes reparos especificada nos parágrafos (a) e (b) do Apêndice A deste regulamento não é aplicável a produtos não produzidos segundo uma aprovação da ANAC.

(e)-I A ANAC poderá, a pedido, efetuar certificação expedita, emitindo autorização caso a caso para que pessoas detentoras de certificados ou licenças expedidas por outros países executem

serviços específicos, individualmente identificados, de manutenção, manutenção preventiva, reconstrução ou alteração de artigos, dentro ou fora do território nacional, caso não exista organização certificada e capacitada segundo o RBAC 145 para a realização dos serviços pretendidos.

25. No item 43.9, o RBAC 43 dispõe o seguinte sobre os registros de manutenção:

RBAC 43

43.9 Conteúdo, forma e disposição de registros de manutenção, manutenção preventiva, reconstrução e alteração (exceto inspeções realizadas conforme o RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou conforme o parágrafo 135.411(a)(1) ou a seção 135.419 do RBAC 135)

(a) *Anotações no registro de manutenção.* Cada pessoa que execute manutenção, manutenção preventiva, reconstrução ou alteração de um artigo deve, exceto como previsto nos parágrafos (b) e (c) desta seção, fazer uma anotação no registro de manutenção desse equipamento com o seguinte conteúdo:

(1) uma descrição (ou referência a dados aceitáveis pela ANAC) do trabalho executado;

(2) a data da conclusão do serviço realizado;

(3) o nome da pessoa que executou o serviço, caso esta pessoa seja diferente da pessoa especificada no parágrafo (a)(4) desta seção; e

(4) a assinatura e número da licença da pessoa que o aprovou se o serviço foi satisfatoriamente concluído no artigo. A assinatura constitui aprovação para o retorno ao serviço apenas quanto ao serviço realizado. (Redação dada pela Resolução nº 348, de 2 de dezembro de 2014)

26. Em seu item 43.12, o RBAC 43 estabelece requisito para registros de manutenção:

RBAC 43

43.12 Registros de manutenção - falsificação, reprodução ou alteração

(a) Ninguém pode fazer ou induzir que seja feita:

(1) qualquer anotação fraudulenta ou intencionalmente falsa qualquer registro ou relatório cuja produção, conservação ou uso para demonstrar conformidade com qualquer requisito previsto por este regulamento seja requerido;

(2) qualquer reprodução, com propósito fraudulento, de qualquer registro ou relatório requerido por este regulamento; ou

(3) qualquer alteração, com propósito fraudulento, de qualquer registro ou relatório requerido por este regulamento.

(b) Qualquer pessoa que cometa um ato proibido pelo parágrafo (a) desta seção poderá ter sua licença de tripulante, despachante operacional de voo ou mecânico de manutenção aeronáutica, ou seu certificado de organização de manutenção, de operador ou de produção ou, ainda, sua autorização de produção segundo uma OTP, um APAA ou suas especificações de produtos ou processos, como aplicável, suspensos ou cassados pela ANAC.

27. Conforme os autos, o Interessado permitiu o registro de data inverídica na Ordem de Serviço 733. Dessa forma, o fato exposto se enquadra ao descrito no referido dispositivo.

28. Em defesa (3049790), o Interessado alega existir correlação dos fatos tratados no presente processo com aqueles narrados no Auto de Infração nº 008018/2019. Alega também prescrição nos termos do art. 319 do CBA e também nos termos do art. 1º da Lei nº 9.873, de 1999. Narra que as aeronaves PP-MIE e PT-HOL estariam no mesmo aeródromo e por isso as OSs possuem as mesmas datas e listam as mesmas pessoas como mecânico executor e inspetor. Reconhece que Paulo Cezar Machado estava fora do país no período de 26 a 28/4/2014, porém argumenta que teria assinado a OS 733 quando do seu retorno ao Brasil. Traz aos autos mensagens eletrônicas a respeito de peças e materiais para a aeronave PP-MIE como prova de que o serviço teria sido realizado na data informada na OS. Declara que não teria havido prejuízo a quem quer se fosse, má-fé, dolo ou intuito fraudulento na conduta.

29. Em sede recursal (3304470), o Interessado alega prescrição, argumentando que a lavratura do Auto de Infração não seria marco apto a interromper a contagem do prazo prescricional e argumentando também que o prazo prescricional seria regido pelo art. 319 do CBA. No mérito, alega que inexistiria intuito fraudulento, dolo ou má-fé e que a inspeção teria sido efetivamente realizada, ainda que em data posterior àquela registrada na OS. Alega que a decisão de primeira instância não teria considerado as provas trazidas em sede de defesa, a saber, comprovantes de viagem aérea do mecânico de

manutenção aeronáutica. Reconhece que Paulo Cezar Machado estava fora do país de 26 a 28/4/2014, porém reitera que, no seu retorno ao Brasil, teria efetivamente realizado a inspeção e assinado a OS 733. Afirma que, se houvesse intuito fraudulento, o mecânico não teria se deslocado à cidade onde estava a aeronave. Insurge-se contra a aplicação da condição agravante prevista no inciso IV do § 2º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472, de 2018.

30. Em manifestação ante a possibilidade de gravame à sua situação (3690839), o Interessado alega que a interrupção da prescrição não ocorreria com a lavratura do Auto de Infração, mas sim com a ciência do Interessado quanto à infração imputada, o que ocorreu em 29/4/2019. Argumenta que, por ter a infração ocorrido em 28/4/2014, o Auto de Infração teria sido alcançado pela prescrição. Argumenta ainda que a prescrição ainda seria regida pelo art. 319 do CBA, por não ter sido este expressamente revogado pela Lei nº 9.873, de 1999. Subsidiariamente, alega que, no caso de manutenção da sanção de multa, o Interessado faria jus à condição atenuante prevista no inciso III do § 1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25, de 2008. Afirma que somente infrações do mesmo gênero e espécie poderiam afastar a aplicação deste atenuante. Aponta que a sanção aplicada pelo setor de primeira instância administrativa já estaria no patamar máximo, não sendo viável seu agravamento. Requer aplicação também da condição atenuante prevista no inciso I do § 1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472, de 2018, alegando que teria apenas apresentado explicações e provas do contexto fático. Argumenta ainda que também seria aplicável a atenuante prevista no inciso II do § 1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472, de 2018, uma vez que a inspeção teria sido de fato realizada, embora em data posterior àquela registrada na documentação da aeronave. Insurge-se contra a aplicação das condições agravantes por obtenção de vantagens resultantes da infração e por exposição ao risco da segurança de voo. Declara que as condutas irregulares descritas no Auto de Infração que originou o presente processo já teriam cessado. Narra que o Certificado de Organização de Manutenção - COM já teria sido suspenso cautelarmente, o que configuraria, na opinião do Interessado, uma aplicação de penalidade antecipada. Alega suposta vedação à *reformatio in pejus*, defendendo a inaplicabilidade do art. 64 da Lei nº 9.784, de 1999, diante das normas especiais para procedimentos administrativos presentes no CBA.

31. Com relação à alegação de ausência de intuito fraudulento, dolo ou má-fé, aponta-se que, para responsabilização na esfera administrativa, faz-se necessário tão somente comprovar que o Interessado descumpriu uma norma, sendo indiferente se o fez por má-fé, desconhecimento ou por entender que seu procedimento, mesmo destoante da norma, não afetaria a segurança.

32. Quanto ao argumento de que não seria possível agravar a sanção de multa por esta já ter sido aplicada no patamar máximo, destaca-se que a Decisão Monocrática de Segunda Instância 1298 (3499292) não indicou possibilidade de aumento do valor da multa, e sim possibilidade de afastamento de atenuante aplicado pela primeira instância, configurando possibilidade de gravame à situação do Recorrente.

33. A respeito da alegada suspensão cautelar, observa-se que esta não configura medida sancionatória, e sim medida acautelatória para evitar risco iminente à segurança de voo, à integridade física de pessoas, à coletividade, à ordem pública, à continuidade dos serviços prestados ou ao interesse público, sem prejuízo de outras que se mostrem necessárias, conforme definido no art. 57 da Resolução ANAC nº 472, de 2018.

34. Por fim, sobre o argumento de que o art. 64 da Lei nº 9.784, de 1999, não seria aplicável por existir procedimento próprio disposto no CBA, faz-se necessário destacar o seguinte trecho:

CBA

Art. 288 O Poder Executivo criará órgão com a finalidade de apuração e julgamento das infrações previstas neste Código e na legislação complementar, especialmente as relativas a tarifas e condições de transporte, bem como de conhecimento dos respectivos recursos.

**§ 1º A competência, organização e funcionamento do órgão a ser criado, assim como o procedimento dos respectivos processos, serão fixados em regulamento.**

(grifos nossos)

35. O regulamento mencionado no § 1º do art. 288 do CBA foi concretizado sob a forma da Resolução ANAC nº 25, de 2008, que, em seu art. 18, dispõe:



Res. 25/08

Art. 18 Do julgamento dos recursos poderá resultar:

I - manutenção da penalidade;

II - revisão do valor da multa aplicada ou do prazo da penalidade; ou

III - anulação ou revogação, total ou parcial da decisão.

36. Logo, entende-se que a Resolução ANAC nº 25, de 2008, permite a majoração do valor da multa em decorrência de decisão de segunda instância, não havendo qualquer incompatibilidade entre este normativo e o CBA, nem entre estes e a Lei nº 9.784, de 1999.

37. 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.

38. 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 9.784/99

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.

39. Por fim, as alegações do Interessado não podem servir para afastar a aplicação da sanção administrativa quanto ao ato infracional imputado.

#### IV - DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

40. Primeiramente, cabe observar que o CBA dispõe, em seu art. 295, que a multa será imposta de acordo com a gravidade da infração. A Resolução ANAC nº 25, de 2008, estabelece providências administrativas decorrentes do exercício das atividades de fiscalização sob competência da ANAC.

41. A referida Resolução, em seu art. 22, indica que sejam consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes na dosimetria da aplicação de sanções. Ainda, de acordo com o art. 57 da Instrução Normativa ANAC nº 8, de 2008, a penalidade de multa será calculada a partir do valor médio constante das tabelas aprovadas em anexo à Resolução ANAC nº 25, de 2008.

42. Para o reconhecimento da circunstância atenuante prevista no inciso I do § 1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25, de 2008 ("*o reconhecimento da prática da infração*"), entende-se, conforme determinado pela Diretoria Colegiada na Súmula Administrativa nº 001/2019, publicada no Diário Oficial da União de 30/5/2019, que tal atenuante é compatível somente com a apresentação de explicações do contexto fático ou arguição de questões meramente processuais e incompatível com a apresentação de argumentos contraditórios. No caso em tela, identificou-se que o Interessado apresentou argumentos contraditórios. Portanto, tal atenuante é inaplicável.

43. Da mesma forma, entende-se que o Interessado não demonstrou, nos autos, ter adotado voluntariamente qualquer providência eficaz para amenizar as consequências da infração. Repare-se que nenhuma medida que configure um dever pode ser fundamento para a aplicação dessa atenuante, prevista no inciso II do § 1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25, de 2008.

44. Para a análise da circunstância atenuante prevista no inciso III do § 1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25, de 2008 ("*a inexistência de aplicação de penalidades no último ano*"), é necessária pesquisa para identificar a eventual existência de sanção aplicada ao ente regulado no período de um ano encerrado em 28/4/2014 - que é a data da infração ora analisada. No Anexo SIGEC (3493302), ficou demonstrado que há penalidade anteriormente aplicada ao Autuado nessa situação, a exemplo daquelas consubstanciadas nos créditos de multa nº 653462167, 654157167 e 656165169. Necessário destacar que qualquer sanção de multa basta para afastar a aplicação desta condição atenuante, não havendo restrição expressa em norma de que apenas condutas da mesma natureza terão este condão. Deve ser afastada, assim, essa circunstância atenuante como causa de diminuição do valor da sanção.

45. Quanto à existência de circunstância agravante, não se vê, nos autos, qualquer elemento

que configure hipótese prevista no § 2º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25, de 2008, incluindo a interpretação fixada pela Diretoria Colegiada da ANAC na Súmula Administrativa nº 002/2019, publicada no Diário Oficial da União de 30/5/2019.

46. Dada a ausência de atenuantes e agravantes aplicáveis ao caso, sugere-se que a penalidade a ser aplicada seja quantificada em R\$ 7.000,00 (sete mil reais), que é o valor médio previsto, à época dos fatos, para a hipótese do item FIP da Tabela Art. 299 do Anexo II da Resolução ANAC nº 25, de 2008. Cumpre ressaltar que o valor de multa previsto para este item na Resolução ANAC nº 472, de 2018, é idêntico àquele fixado na Resolução ANAC nº 25, de 2008. Assim, ainda que o valor da multa fosse calculado com base na norma vigente atualmente e não na norma vigente à época dos fatos, não haveria alteração no valor da sanção a ser aplicada.

#### V - CONCLUSÃO

47. Pelo exposto, sugiro **PROVER PARCIALMENTE** o recurso, **REDUZINDO** a multa aplicada pelo setor de primeira instância administrativa no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais)

À consideração superior.



Documento assinado eletronicamente por **Mariana Correia Mourente Miguel, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 18/02/2020, às 09:53, 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 **4041367** e o código CRC **4843D8A0**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL  
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

**DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 114/2020**

PROCESSO Nº 00058.011323/2019-81

INTERESSADO: Horus Aero Taxi Ltda.

Brasília, data conforme assinatura eletrônica.

1. Trata-se de recurso interposto por HORUS AERO TÁXI LTDA. em face da decisão proferida no curso do processo administrativo em epígrafe, conforme registrado no Sistema Eletrônico de Informações - SEI desta Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, da qual restou aplicada sanção de multa, consubstanciada no crédito registrado no Sistema Integrado de Gestão de Créditos - SIGEC sob o número 668190195.

2. De acordo com o Parecer 131 (4041367), ratifico na integralidade os entendimentos da análise referenciada, adotando-os como meus e tornando-os parte integrante desta decisão, com respaldo nos termos do art. 50, § 1º da Lei nº 9.784, de 1999.

3. Ressalto, ainda, que embora a Resolução nº 472/2018 tenha revogado a Resolução ANAC nº 25/2008 e IN ANAC nº 8, de 2008, estabeleceu em seu artigo 82 que suas disposições não prejudicam atos já praticados e da aplicação das normas vigentes à época dos fatos, inclusive no que concerne às sanções aplicáveis.

4. Analisados todos os elementos constantes dos autos, em especial manifestações do interessado. Foi dada ampla oportunidade de manifestação no feito, respeitados prazos e dialética processual, de modo que preservados ampla defesa e contraditório inerentes ao certame.

5. As alegações do Interessado não foram suficientes para desconstruir a ocorrência infracional à luz do art. 36 da Lei nº 9.784, de 1999.

6. A decisão recorrida deve ser mantida.

7. Dosimetria adequada para o caso. À luz do art. 36, §6º, da Resolução 472/2018, que entrou em vigor a partir de 04/12/2018, "*para fins de aferição da dosimetria deve-se considerar o contexto fático existente quando do arbitramento da sanção em primeira instância*".

8. Consideradas as atribuições a mim conferidas pela Portaria nº 2.829, de 20/10/2016, pela Portaria nº 3.403/ASJIN, de 17/11/2016, e pela Portaria nº 3.059, de 30/9/2019, e com lastro **no art. 42, inciso I da Resolução ANAC nº 472, de 2018** e competências dadas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381/2016, tratando-se de ser matéria de saneamento da dosimetria aplicada em primeira instância, **DECIDO:**

- **PROVER PARCIALMENTE** o recurso, **REDUZINDO** a multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa para o valor médio de **R\$ 7.000,00 (sete mil reais)**, em desfavor de **HORUS AERO TÁXI LTDA.**, por emissão de registro supostamente fraudulento referente a inspeção e aprovação para retorno ao serviço da aeronave PP-MIE na OS 733 em 28/4/2014, em afronta ao inciso I do art. 299 do CBA, c/c item 43.12 do RBAC 43.
- Reforme-se o SIGEC **668190195**.

9. À Secretaria.

10. Publique-se.

11. Notifique-se.

**BRUNO KRUCHAK BARROS**  
SIAPE 1629380  
Presidente Turma Recursal – BSB



Documento assinado eletronicamente por **Bruno Kruchak Barros, Presidente de Turma**, em 18/02/2020, às 16:52, 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 **4046784** e o código CRC **ECCA6392**.

---

Referência: Processo nº 00058.011323/2019-81

SEI nº 4046784