



PARECER N° 199/2020/JULG ASJIN/ASJIN
PROCESSO N° 00058.005584/2016-10
INTERESSADO: AMAPIL TAXI AEREO LTDA

PROPOSTA DE DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA – ASJIN

Auto de Infração n°: 00010/2016

Data da infração: 04/01/2016

Crédito de Multa n°: 665522180

Infração: *não observar os regulamentos relativos à manutenção e operação de aeronaves*

Enquadramento: alínea "e" do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei n° 7.565/86), c/c itens 135.425 e 135.431 do RBAC 135

Proponente: Henrique Hiebert - SIAPE 1586959

RELATÓRIO

1. Trata-se de Recurso interposto por AMAPIL TAXI AEREO LTDA em face de decisão proferida no Processo Administrativo em epígrafe, originado do Auto de Infração n° 00010/2016 (fl. 09), que capitulou a conduta do interessado na alínea "e" do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei n° 7.565/86), c/c itens 135.425 e 135.431 do RBAC 135, descrevendo o seguinte:

Descrição da ocorrência: Foi recebida manifestação da empresa Amapil fora do prazo e sem conter os manuais necessários, ficando caracterizada infração pela não observância aos regulamentos relativos à manutenção e operação da aeronave, dentro do prazo estabelecido.

HISTÓRICO: Em setembro de 2015 foi enviado Ofício de número 747/2015/GTAR-DF/GAEM/GGAC/SAR à empresa Amapil Táxi Aéreo, solicitando a elaboração de Programa de Manutenção (PM) para a aeronave de marcas PR-AVT (modelo Beech C90A) e elaboração de Sistema de Análise e Supervisão Continuada (SASC), devido à necessária aderência às seções 135.425 e 135.431 do RBAC 135. Tais seções são aplicáveis de acordo com o item 135.411 (a)2, também do RBAC 135, para aeronaves cujo tipo foi certificado com uma configuração para passageiros, excluindo qualquer assento de pilotos, com 10 assentos ou mais.

O Ofício recebido em réplica (Ofício de número 029/2015/AMP/SEM) questionava a necessidade de elaboração dos manuais solicitados e foi respondido por esta Agência pelo Ofício de número 947/2015/GTARDF/GAEM/GGAC/SAR, emitido em novembro de 2015. Tal Ofício identifica a seção da regulamentação que caracteriza a necessidade de elaboração dos manuais para a aeronave PR-AVT e explana os motivos pelos quais se enquadram, operador e aeronave, nessa regulamentação. Neste ofício foi concedido prazo de 30 dias para a elaboração dos manuais solicitados (até dia 01/01/2016).

Tendo sido recebida manifestação da empresa Amapil, fora do prazo, pelo E-mail n° 149 sem conter os manuais necessários, fica caracterizada infração pela não observância aos regulamentos relativos à manutenção e operação da aeronave, dentro do prazo estabelecido.

2. Consta no processo o Relatório de Fiscalização n° 1/2016/GTAR-DF/GAEM/GGAC/SAR (fl. 01), que apresenta as mesmas informações dispostas no Auto de Infração e

contém os seguintes anexos:

- 2.1. cópia do ofício nº 747/2015/GTAR-DF/GAEM/GGAC/SAR, de 08/09/2015, que estabelece prazo para a atuada confeccionar um Programa de Manutenção para a aeronave Beechcraft C90A e um Manual do Sistema de Análise e Supervisão Continuada - SASC - fl. 03;
- 2.2. cópia do ofício nº 029/2015/AMP/SRM, através do qual a atuada apresenta respostas aos questionamentos efetuados pela ANAC através do ofício nº 747/2015/GTAR-DF/GAEM/GGAC/SAR - fl. 02;
- 2.3. cópia do ofício nº 947/2015/GTAR-DF/GAEM/GGAC/SAR, de 23/11/2015, que reitera a necessidade de a atuada confeccionar um Programa de Manutenção para a aeronave Beechcraft C90A e um Manual do Sistema de Análise e Supervisão Continuada - SASC - fl. 04;
- 2.4. cópia parcial do *Type Certificate Data Sheet - TCDS* do modelo de aeronave C90A, onde consta ressaltada a informação que a aeronave é certificada para um máximo de 13 assentos - fls. 04v/05;
- 2.5. cópia parcial do manual de voo da aeronave C90A, onde consta ressaltada a informação de que a aeronave tem o limite de ocupação máximo de 13 pessoas, incluindo a tripulação - fls. 05v e 06;
- 2.6. cópia de informações cadastrais do Aviso de Recebimento nº JO460700054BR registradas no Sistema de Gestão Arquivística de Documentos - SIGAD - fl. 07;
- 2.7. cópia de e-mail, datado de 11/01/2016, em que a atuada requer prorrogação de prazo para apresentação de Programa de Manutenção - fl. 08;
3. Notificado acerca da lavratura do Auto de Infração em 28/01/2016 (fl. 10), o interessado protocolou defesa nesta Agência em 17/02/2016 (fls. 11/37). No documento, alega que os itens 135.425 e 135.431 do RBAC 135 não se aplicam à AMAPIL TÁXI AÉREO LTDA, pois a mesma é detentora de uma aeronave (PR-AVT) certificada com uma configuração para 7 passageiros e 1 tripulante, conforme Certificado de Aeronavegabilidade apresentado em anexo (fl. 19). A atuada repete o que já havia disposto no ofício nº 029/2015/AMP/SRM e o apresenta em anexo à defesa (fl. 21).
4. Alega que *"sendo a atuada detentora de certificado para operação de aeronave PR-AVT. que, diga-se de passagem, possui menos de 9 assentos, a mesma deve cumprir com o programa de manutenção recomendado pelos fabricantes, o que vem regularmente fazendo, conforme se constata através dos documentos anexo"*, apresentando como anexo diversos documentos relativos ao programa More e registros de manutenção da aeronave (fls. 23/35).
5. Assim, afirma que em nenhum momento deixou de observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação de aeronaves, motivo pelo qual entende que o Auto de Infração deve ser julgado inconsistente.
6. O interessado defende que com relação ao SASC deve ser considerada a configuração da aeronave descrita no Certificado de Aeronavegabilidade da aeronave PR-AVT.
7. Ainda, alega que o Auto de Infração não deve prosperar, por explícita violação aos princípios da proporcionalidade e da razoabilidade, eis que já está providenciando um Programa de Manutenção e um SASC por sua livre e espontânea vontade. Dispõe que houve apenas um atraso no cumprimento do solicitado pela Agência, conforme se constataria a partir do anexo apresentado à fl. 37, que trata de um FOP 107 de encaminhamento de revisão de Manual Geral de Manutenção à ANAC.
8. Em 18/02/2016, lavrada Certidão que atesta a juntada de defesa ao processo - fl. 38.
9. Em 18/02/2016, lavrado Despacho que encaminha o processo ao setor competente para decisão de primeira instância da Superintendência de Aeronavegabilidade - SAR - fl. 39.

10. Em 15/08/2018, lavrado Termo de Encerramento de Trâmite Físico JPI - GTPA/SAR 2108393, passando o processo a tramitar exclusivamente no Sistema Eletrônico de Informações - SEI.
11. Anexada ao processo "Certidão de Propriedade e Ônus Reais" da aeronave PR-AVT - SEI 2216719.
12. Anexado ao processo extrato de multas registradas em nome do interessado no Sistema Integrado de Gestão de Créditos - SIGEC, datado de 17/09/2018 - SEI 2232258
13. Anexado ao processo Aviso de Recebimento referente ao ofício nº 947/2015/GTAR-DF/GAEM/GGAC/SAR, de 23/11/2015 - SEI 2247866.
14. Em 24/09/2018, a autoridade competente, após apontar a presença de defesa, decidiu pela aplicação, apontando a ausência de circunstâncias atenuantes ou agravantes, de multa no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais) - SEI 2180908.
15. Em 18/10/2018, lavrada notificação de decisão SEI 2318343.
16. Notificado acerca da decisão de primeira instância em 01/11/2018 (SEI 2353252 e 2414389), procurador do interessado requereu a habilitação e liberação dos autos no sistema SEI em 14/11/2018 (SEI 2423247, 2423248, 2423249 e 2423250).
17. De acordo com o Recibo Eletrônico de Protocolo JPI - GTPA/SAR 2424286, ainda em 14/11/2018 o interessado protocolou seu recurso (SEI 2424284). No documento, o interessado repete as alegações já apresentadas em defesa, e dispõe não entender o porque da decisão por multa. Ao final, requer: a) o reconhecimento da inexistência de infração, pois a aeronave PR-AVT está certificada com uma configuração com menos de 09 assentos; b) que considerando-se os princípios da razoabilidade e da proporcionalidade, que sejam consideradas as circunstâncias atenuantes previstas no art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008; ou c) pelo princípio da eventualidade, caso seja aplicada penalidade, que seja no valor mínimo previsto, pois a empresa elaborou Programa de Manutenção já aprovado pela ANAC, mesmo sem obrigação.
18. Em 30/11/2018, lavrado Despacho ASJIN 2471240, que conhece do recurso interposto e determina a distribuição do processo a membro julgador para análise e deliberação.
19. Em 31/01/2019 (SEI 2653879 e 2653880), o interessado solicitou vistas do processo, sendo concedido acesso externo a seu procurador na mesma data.
20. Em 04/11/2019, com base no Parecer nº 1356/2019/JULG ASJIN/ASJIN (SEI 3683918), autoridade competente de segunda instância decide notificar o interessado acerca da possibilidade de decorrer gravame à sua situação, com agravamento da pena para o valor de R\$ 14.000,00 (quatorze mil reais), que corresponde à penalização pelas 2 (duas) infrações dispostas no Auto de Infração nº 00010/2016, com valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais) cada – SEI 3685765.
21. Em 27/11/2019, com o intuito de notificar o interessado acerca da decisão, lavrado o Ofício nº 10621/2019/ASJIN-ANAC (SEI 3772565).
22. Notificado acerca da possibilidade de decorrer gravame à sua situação em 03/12/2019 (SEI 3846377), o interessado apresentou nova manifestação nesta Agência em 12/12/2019 (SEI 3832864), conforme Recibo Eletrônico de Protocolo ASJIN 3832865. No documento, alega que o agravamento da sanção causaria um extremo abalo nos princípios que regem a administração pública, aduzindo afronta aos princípios da razoabilidade e da proporcionalidade.
23. O interessado contesta a possibilidade de agravamento da multa com a aplicação de duas sanções, afirmando que fora lavrado apenas um Auto de Infração; dispõe entender que o método é individualista, devendo um Auto de Infração corresponder a uma suposta penalidade. Afirma que o Auto de Infração deixou claro que se trata de apenas uma suposta infração, e mesmo que o entendimento seja diverso e que a penalidade seja agravada, teria que pedir a nulidade do Auto de Infração, *"já que o mesmo não deixou claro que se trata de duas penalidades e apenas um único documento"*.

24. Adicionalmente, volta a alegar que a aeronave PR-AVT possui menos de 9 assentos, e afirma que assim, *"deve cumprir com o programa de manutenção recomendado pelos fabricantes, o que vem regularmente fazendo, conforme se constata através dos documentos anexo na defesa apresentada, não entendendo o porquê da presente decisão"*.

25. Salienta que em nenhum momento houve comprometimento na segurança das operações da autuada, muito menos intenção em descumprir a legislação e normas da ANAC, e requer *"que seja anulada a proposta de decisão de segunda instância, e, conseqüentemente, arquivado e anulado esses autos, e caso não seja este o entendimento requer a aplicação da sanção administrativa mínima de acordo com o previsto na tabela de infração da resolução da ANAC, como o julgado de primeira instância"*.

26. Por fim, requer que não seja aplicada qualquer sanção, *"vez que a Recorrente está isenta de apresentação do referido sistema, pois a aeronave PR-AVT está certificada com uma configuração com menos de 09 assentos"*; alternativamente, pelo princípio da eventualidade, caso seja aplicada multa, requer que a mesma continue sendo aplicada no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais), *"pois requerer depois de QUATRO ANOS, que seja incluída outra penalidade, quando se foi lavrado apenas um auto de infração, seria uma medida totalmente desproporcional e irrazoável"*.

27. Em 18/12/2019, lavrado Despacho ASJIN 3847168, que determina a distribuição do processo à relatoria para análise da manifestação juntada.

28. É o relatório.

PRELIMINARES

29. ***Regularidade processual***

30. O interessado foi regularmente notificado quanto à infração imputada em 28/01/2016 (fl. 10) e protocolou defesa nesta Agência em 17/02/2016 (fls. 11/37). Foi, ainda, regularmente notificado quanto à decisão de primeira instância em 01/11/2018 (SEI 2414389), tendo protocolado seu conhecido recurso nesta Agência em 14/11/2018 (SEI 2424284), conforme Despacho ASJIN 2471240.

31. Notificado acerca da possibilidade de decorrer gravame à sua situação em 03/12/2019 (SEI 3846377), o interessado apresentou nova manifestação nesta Agência em 12/12/2019 (SEI 3832864), conforme Recibo Eletrônico de Protocolo ASJIN 3832865. Em 18/12/2019, lavrado Despacho ASJIN 3847168, que determina a distribuição do processo à relatoria para análise da manifestação juntada.

32. 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

33. ***Quanto à fundamentação da matéria - não observar os regulamentos relativos à manutenção e operação de aeronaves***

34. Primeiramente, cabe registrar que o Auto de Infração imputa à recorrente duas irregularidades diferentes, consistentes em:

34.1. não observar os regulamentos relativos à manutenção e operação de aeronaves, por não possuir Programa de Manutenção para a aeronave PR-AVT, requerido pelo item 135.425 do RBAC 135;

34.2. não observar os regulamentos relativos à manutenção e operação de aeronaves, por não possuir um Sistema de Análise e Supervisão Continuada

(SASC), requerido pelo item 135.431 do RBAC 135.

35. Assim, o Auto de Infração foi capitulado na alínea "e" do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei nº 7.565/86), c/c itens 135.425 e 135.431 do RBAC 135.

36. A alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA dispõe o seguinte:

Código Brasileiro de Aeronáutica - 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;

(...)

37. Por sua vez, o RBAC 135, que trata de "REQUISITOS OPERACIONAIS: OPERAÇÕES COMPLEMENTARES E POR DEMANDA", apresentava à época da ocorrência a seguinte redação em seus itens 135.425 e 135.431:

RBAC 135 (...)

135.425 Programas de manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos

Cada detentor de certificado deve elaborar e submeter à aprovação da ANAC um programa de inspeções e um programa cobrindo outras atividades de manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos, concebido com base nas informações de aeronavegabilidade disponibilizadas pela ANAC, pela organização detentora do projeto de tipo, pelos países de tais organizações e na experiência do operador. Estes programas são estabelecidos para assegurar que:

(a) a manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos realizados por ela, ou por outros, são executadas de acordo com o manual do detentor de certificado;

(b) existem profissionais competentes e instalações e equipamentos adequados para a execução apropriada da manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos; e

(c) cada aeronave liberada para voo está aeronavegável e foi adequadamente mantida para operar segundo este regulamento.

(...)

135.431 Análise e supervisão continuada

(a) Cada detentor de certificado deve estabelecer e manter um sistema continuado de análise e supervisão da execução e da eficiência de seu programa de inspeções e de seus programas de manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos, objetivando corrigir eventuais deficiências desses programas, mesmo que eles sejam realizados por terceiros.

(b) Sempre que a ANAC julgar que qualquer dos programas descritos no parágrafo (a) desta seção não contém adequados procedimentos e padrões para atender a este regulamento, ela notificará o detentor do certificado, determinando as modificações necessárias.

(c) O detentor do certificado pode requerer à ANAC reconsideração da notificação determinando mudança de um programa. O requerimento deve ser submetido à ANAC no máximo 30 dias após o recebimento da notificação. Exceto no caso de uma emergência requerendo ação imediata, no interesse da segurança, a submissão de um requerimento de reconsideração suspende a entrada em vigor da modificação, até a decisão final da ANAC.

38. Para análise do feito, oportuno também citar o item 135.411 do mesmo RBAC 135, que determina a aplicabilidade dos itens 135.425 e 135.431 ao caso em tela:

RBAC 135 (...)

135.411 Aplicabilidade

(a) Esta subparte estabelece regras adicionais àquelas contidas em outros regulamentos sobre manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos, aplicáveis aos detentores de certificado, como se segue:

(1) aeronaves cujo tipo foi certificado com uma configuração para passageiros, excluindo qualquer assento de piloto, com 9 assentos ou menos, devem ser mantidas segundo os RBHAs 91 e 43, ou segundo os RBACs que venham a substituí-los, e de acordo com as

seções 135.412, 135.415, 135.417 e 135.421. Pode ser usado um programa de inspeções aprovado de acordo com a seção 135.419; e

(2) aeronaves cujo tipo foi certificado com uma configuração para passageiros, excluindo qualquer assento de pilotos, com 10 assentos ou mais, devem ser mantidas conforme um programa de manutenção de acordo com as seções 135.412, 135.415, 135.417 e 135.423 a 135.443.

(b) Um detentor de certificado, a menos que lhe seja exigido outro procedimento, pode optar por manter suas aeronaves segundo o parágrafo (a)(2) desta seção.

(c) Aeronave monomotora usada em operações IFR para transporte de passageiros deve também ser mantida de acordo com os parágrafos 135.421(c), (d) e (e).

(d) O detentor de um certificado que decide operar em conformidade com a seção 135.364 deve manter suas aeronaves no parágrafo (a)(2) desta seção e os requisitos adicionais do apêndice G desse regulamento.

(sem grifos no original)

39. De acordo com os documentos juntados aos autos, foi constatado que AMAPIL TAXI AEREO LTDA, mesmo solicitada a elaborar um Programa de Manutenção para a aeronave PR-AVT e um manual do Sistema de Análise e Supervisão Continuada (SASC), requeridos respectivamente pelos itens 135.425 e 135.431 do RBAC 135, não o fez.

40. De acordo com a fundamentação exposta acima, verifica-se que os itens 135.425 e 135.431 aplicam-se à AMAPIL TAXI AEREO LTDA, haja visto que a aeronave PR-AVT é um Beech Aircraft modelo C90A, que conforme cópia parcial do *Type Certificate Data Sheet - TCDS* disposto à fl. 05 do presente processo (SEI 2108385), foi certificada com 10 assentos ou mais de passageiros. Assim, verifica-se subsunção dos fatos narrados no Auto de Infração à fundamentação exposta acima.

41. ***Quanto às Alegações do Interessado:***

42. Diante das alegações apresentadas pelo interessado em sede de defesa e de recurso, com fulcro no § 1º do art. 50 da Lei 9.784/1999, que abre a possibilidade de que a motivação da decisão de recurso administrativo consista em declaração de concordância com fundamentos de decisões anteriores, este parecerista ora endossa os argumentos trazidos pelo decisor em sede de primeira instância para a confirmação das práticas infracionais, bem como fundamentação e a motivação das penalidades aplicadas, declarando concordância a fim de que passem a fazer parte integrante do presente parecer, com exceção do número de sanções aplicadas, pois conforme exposto no Parecer nº 1356/2019/JULG ASJIN/ASJIN (SEI 3683918), o Auto de Infração narra duas irregularidades passíveis de aplicação de sanção de forma individualizada.

43. Com relação às alegações do interessado no sentido de que os itens 135.425 e 135.431 do RBAC 135 não se aplicariam à AMAPIL TAXI AEREO LTDA no caso em tela, conforme já exposto no Parecer nº 1356/2019/JULG ASJIN/ASJIN (SEI 3683918), reitera-se que os mesmos são sim aplicáveis, haja visto que aeronave PR-AVT é um Beech Aircraft modelo C90A, que conforme cópia parcial do *Type Certificate Data Sheet - TCDS* disposto à fl. 05, foi certificada com até 13 assentos, incluindo a tripulação: excluindo-se dois assentos de tripulantes, chega-se à conclusão que a aeronave foi certificada para até 11 assentos de passageiros. De acordo com o item 135.411(a)(2) do RBAC 135, a aplicabilidade dos itens 135.425 e 135.421 é definida a partir do número de assentos de passageiros cujo tipo a aeronave foi certificada, e não como ela está configurada para operação pelo operador: esses são conceitos distintos e que não devem ser confundidos quando da determinação da aplicabilidade dos citados itens. Pelo exposto, verifica-se que essas alegações do interessado não merecem prosperar.

44. Em complementação de recurso, o interessado contesta a possibilidade de agravamento da multa com a aplicação de duas sanções, afirmando que fora lavrado apenas um Auto de Infração; dispõe entender que o método é individualista, devendo um Auto de Infração corresponder a uma suposta penalidade. Afirma que o Auto de Infração deixou claro que se trata de apenas uma suposta infração, e mesmo que o entendimento seja diverso e que a penalidade seja agravada, teria que pedir a nulidade do Auto de Infração, "*já que o mesmo não deixou claro que se trata de duas penalidades e apenas um único*

documento". Com relação a essas alegações, cumpre registrar que à época da lavratura do Auto de Infração estava em vigor a Resolução ANAC nº 25/2008, que apresentava a seguinte redação em seu art. 10:

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)

45. Pelo exposto, verifica-se que estava previsto na regulamentação vigente à época a lavratura de somente um Auto de Infração para a apuração conjunta de fatos conexos, mediante a individualização objetiva de todas as condutas a serem perquiridas e das normas infringidas, conforme disposto no § 2º do art. 10; de acordo com o § 3º do mesmo art. 10, a apuração conjunta dos fatos não implicaria na utilização de critério de dosimetria distinto, devendo os atos decisórios que cominarem em sanções, aplicá-las, de forma individualizada, pela prática de cada uma das infrações cometidas. Analisando-se o Auto de Infração, verifica-se que o mesmo imputa à autuada a não apresentação dentro do prazo estabelecido do Programa de Manutenção para a aeronave de marcas PR-AVT e do manual do Sistema de Análise e Supervisão Continuada (SASC), existindo inclusive na capitulação das infrações referência aos itens 135.425 e 135.431 do RBAC 135, relativos cada um deles a um dos manuais citados, tratando-se portanto de duas irregularidades expressamente descritas no Auto de Infração.

46. Ainda acerca dessas alegações do interessado, importante mencionar que de acordo com o art. 64 da Lei nº 9.784/1999 e com o art. 44 da Resolução ANAC nº 472/2018, o órgão competente para decidir o recurso poderá modificar total ou parcialmente a decisão recorrida, conforme disposto abaixo:

Lei nº 9.784/1999 (...)

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

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

Resolução ANAC nº 472/2018 (...)

Art. 44. Do julgamento do recurso poderá resultar:

I - confirmação da sanção aplicada;

II - alteração da espécie de sanção aplicada ou do valor da multa;

III - declaração de nulidade ou reforma, total ou parcial da decisão de primeira instância; ou

IV - declaração de nulidade do auto de infração, com anulação de todos os atos subsequentes e comunicação do teor da decisão à fiscalização para apurar a necessidade de eventual lavratura de novo auto de infração, desde que respeitados os prazos previstos na Lei nº 9.873, de 1999.

(...)

(sem grifos no original)

47. Pelo o exposto, demonstra-se a regularidade do agravamento da pena para o valor referente à ocorrência de duas infrações, eis que o órgão competente para decidir o recurso poderá modificar total ou parcialmente a decisão recorrida.

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. 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; 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. 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.

50. Por fim, as alegações do Interessado não foram suficientes para afastar a aplicação de sanção administrativa quanto aos atos infracionais praticados.

DOSIMETRIA DA SANÇÃO

51. 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.

52. 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.

53. 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.

54. 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 art. 36, § 1º, inciso II da Resolução nº 472/2018.

55. Com relação à atenuante de “*inexistência de aplicação definitiva de sanções nos 12 (doze) meses anteriores à data do cometimento da infração em julgamento*”, prevista agora no artigo 36, § 1º, inciso III, da Resolução Anac nº 472/2018, corroborando com a decisão de primeira instância, em pesquisa no Sistema Integrado de Gestão de Crédito (SIGEC), verifica-se que já existia penalidade ocorrida no ano anterior às ocorrências narradas no Auto de Infração em tela com crédito já constituído em caráter definitivo quando proferida a decisão de primeira instância, portanto não se reconhece a incidência da mesma.

56. 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.

57. Dada a ausência de circunstâncias atenuantes ou agravantes aplicáveis ao caso, sugere-se que cada penalidade seja aplicada no valor médio previsto para o tipo infracional, no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais).

CONCLUSÃO

58. Pelo exposto, sugere-se **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **AGRAVANDO-SE** o valor da multa aplicada em primeira instância para o valor de R\$ 14.000,00 (quatorze mil reais), referente à aplicação de duas sanções de multa no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais), uma pelo interessado não possuir Programa de Manutenção para a aeronave PR-AVT, requerido pelo item 135.425 do RBAC 135, e outra pelo interessado não possuir um Sistema de Análise e Supervisão Continuada (SASC), requerido pelo item 135.431 do RBAC 135.

59. À consideração superior.

HENRIQUE HIEBERT

SIAPE 1586959



Documento assinado eletronicamente por **Henrique Hiebert, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 10/03/2020, às 17:03, 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 **4118429** e o código CRC **8A2A547B**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 191/2020

PROCESSO Nº 00058.005584/2016-10
INTERESSADO: AMAPIL TAXI AEREO LTDA

Brasília, 10 de março de 2020.

1. Trata-se de recurso interposto por AMAPIL TAXI AEREO LTDA, CNPJ - 70.390.497/0001-87, contra decisão de primeira instância da Superintendência de Aeronavegabilidade - SAR, proferida em 24/09/2018, que aplicou à autuada uma multa no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais), pelo cometimento das irregularidades identificadas no Auto de Infração nº 00010/2016, pela autuada *não observar os regulamentos relativos à manutenção e operação de aeronaves*. O Auto de Infração foi capitulado na alínea "e" do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei nº 7.565/86), c/c itens 135.425 e 135.431 do RBAC 135 e a multa aplicada ficou consubstanciada no crédito de multa registrado no Sistema Integrado de Gestão de Créditos - SIGEC sob o nº 665522180.

2. Por celeridade processual e com fundamento no art. 50, § 1º, da Lei nº 9.784, de 1999, ratifico os argumentos trazidos na proposta de decisão [**Parecer nº 199/2020/JULG ASJIN/ASJIN - SEI 4118429**], ressaltando que, embora a Resolução ANAC nº 472, de 2018, tenha revogado a Resolução ANAC nº 25, de 2008, e a IN ANAC nº 8, de 2008, também estabeleceu em seu art. 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 7/3/2017, e nº 1.518, de 14/5/2018, e com fundamento no art. 42 da Resolução ANAC nº 472, de 2018, e competências conferidas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381, de 2016, **DECIDO**:

- por conhecer e **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso interposto por AMAPIL TAXI AEREO LTDA, CNPJ - 70.390.497/0001-87, ao entendimento de que restaram configuradas a prática de duas infrações, uma pelo interessado não possuir Programa de Manutenção para a aeronave PR-AVT e outra pelo interessado não possuir um Sistema de Análise e Supervisão Continuada (SASC), capituladas na alínea "e" do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei nº 7.565/86), c/c itens 135.425 e 135.431 do RBAC 135, e por **AGRAVAR** o valor da multa aplicada em primeira instância para o valor de **R\$ 14.000,00 (quatorze mil reais)**, referente à aplicação de uma sanção de multa no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais) para cada uma das duas infrações, relativas ao processo administrativo nº 00058.005584/2016-10 e ao Crédito de Multa nº 665522180.

5. À Secretaria.

6. Notifique-se.

7. Publique-se.

Cássio Castro Dias da Silva

SIAPE 1467237

Presidente da Turma Recursal do Rio de Janeiro



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 12/03/2020, às 17:56, 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 **4118432** e o código CRC **273AF26B**.

Referência: Processo nº 00058.005584/2016-10

SEI nº 4118432