



PARECER N° 673/2020/JULG ASJIN/ASJIN
PROCESSO N° 00066.003273/2019-60
INTERESSADO: @INTERESSADOS_VIRGULA_ESPACO@

PROPOSTA DE DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA – ASJIN

AINI: 007351/2019 **Data da Lavratura:** 07/02/2019

Crédito de Multa (n° SIGEC): 670.246/20-5

Infração: *Não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação de aeronaves ao realizar voo com a aeronave em condições não aeronavegáveis .*

Enquadramento: alínea "e" do inciso III do artigo 302 do CBA c/c o item 121.153 (a)(2) do RBAC 121 - Emenda n° 03, de 01/07/2014.

Proponente: Sérgio Luís Pereira Santos - Membro Julgador (SIAPE 2438309 / Portaria ANAC n° 1.921, de 21/10/2009).

1. **INTRODUÇÃO**

Trata-se de processo administrativo instaurado sob o número em referência, em face da empresa **TOTAL LINHAS AÉREAS S/A.**, CNPJ n°. 32.068.363/0001-55, por descumprimento da alínea "e" do inciso III do artigo 302 do CBA c/c o item 121.153 (a)(2) do RBAC 121 - Emenda n° 03, de 01/07/2014, cujo Auto de Infração n°. 007351/2019 foi lavrado em 07/02/2019 (SEI! 2686010), conforme abaixo, *in verbis*:

Auto de Infração n° 007351/2019 (SEI! 2686010,)

(...)

CÓDIGO DA EMENTA: 03.0007565.0100

DESCRIÇÃO DA EMENTA: Não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação de aeronaves ao realizar voo com a aeronave em condições não aeronavegáveis.

HISTÓRICO:

Baseado no relato do próprio operador, bem como dos registros enviados, constata-se que foi feita uma operação da aeronave PR-TTK, no dia 23 de dezembro de 2016 às 17:21 (UTC), com o motor PW127E, S/N 127203 instalado fora das condições de aeronavegabilidade definidas pelo fabricante e aprovadas pela autoridade aeronáutica do país do detentor do projeto de tipo, configurando infração ao CBA, conforme alínea (e), inciso 3 do artigo 302 do CBA - não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves. As limitações de aeronavegabilidade (Airworthiness Limitations) para o motor PW127E do fabricante Pratt & whitney, aprovadas pela autoridade do seu país (Canadá), estão descritas no manual de manutenção Manual Part No. 3037332, na seção de mesmo nome. Entre outros componentes, listamos aqui os seguintes componentes com número limite de ciclos de vida, antes da substituição.: Turbine Disk, HP (P/N 30415111): 15000 ciclos Rear cover HP Turbina (P/N 3039639): 15000 ciclos Turbine Disk LP (P/N 3039412): 15000 ciclos 1st stage disk PT (P/N 3038513): 30000 ciclos 2nd stage disk PT (P/N 3033914): 30000 ciclos No dia 23 de dezembro de 2016, conforme registros na caderneta do motor S/N 127203, o motor foi removido da aeronave com 30001 ciclos. Em 16/02/2004, o módulo turbomáquina do motor passou pela Organização de manutenção e instalou novas peças (HP rear cover, HP turbine disk, LP, turbine disk), com 15000 ciclos desde novo (CSN), conforme página 6 da caderneta. Não foram encontrados registros de troca dos discos dos dois.

CAPITULAÇÃO:

Alinea (e) do inciso III do artigo 302 do(a) Lei 7565 de 19/12/1986 c/c Item (a) (2) do artigo 153 do(a) RBAC 121 de 17/03/2010.

DADOS COMPLEMENTARES:

Aeroporto: SBUY - Data da Ocorrência: 23/12/2016 - Empresa Aérea: TOTAL LINHAS AÉREAS - Hora de decolagem (UTC): 18:21 - Marcas da Aeronave: PRTTK - Número do Voo: 9912.

(...)

Em Relatório de Fiscalização nº. 7756/2019, datado de 07/02/2019 (SEI! 2686025), a fiscalização da ANAC aponta, *expressamente*, conforme abaixo, *in verbis*:

Relatório de Fiscalização nº. 7756/2019 (SEI! 2686025)

(...)

DESCRIÇÃO:

Histórico

Em 31/01/2017, o operador TOTAL Linhas aéreas comunicou a GTAR-SP a ocorrência de um voo da aeronave PR-TTK com componentes do motor operando além dos limites de tempo de vida limite definidos pelo fabricante, conforme documento SEI nº 0390753. Nesta mesma carta, o operador explica os fatores que levaram a esta situação. Em resposta, a GTAR-SP solicitou documentos adicionais a fim de constatar se houve de fato infração ao CBA, e o operador atendeu, enviando a carta GT-020/17 (SEI nº 0484973), apresentando cópias da caderneta do motor modelo PW127E, S/N 127203.

Análise

As limitações de aeronavegabilidade (Airworthiness Limitations) para o motor PW127E do fabricante Pratt & whitney, aprovadas pela autoridade do seu país (Canadá), estão descritas no manual de manutenção Manual Part No. 3037332, na seção de mesmo nome. Entre outros componentes, listamos aqui os seguintes componentes com número limite de ciclos de vida, antes da substituição:

Turbine Disk, HP (P/N 30415111): 15000 ciclos

Rear cover HP Turbina (P/N 3039639): 15000 ciclos

Turbine Disk LP (P/N 3039412): 15000 ciclos

1st stage disk PT (P/N 3038513): 30000 ciclos

2nd stage disk PT (P/N 3033914): 30000 ciclos

No dia 23 de dezembro de 2016, conforme registros na caderneta do motor S/N 127203, o motor foi removido da aeronave com 30001 ciclos.

Em 16/02/2004, o módulo turbomáquina do motor passou pela Organização de manutenção e instalou novas peças (HP rear cover, HP turbine disk, LP, turbine disk), com 15000 ciclos desde novo (CSN), conforme página 6 da caderneta.

Não foram encontrados registros de troca dos discos dos dois primeiros estágios da turbina de potência (Power Turbine disk, 1st, 2nd stage) anteriores à remoção do motor em 23 de dezembro de 2016.

Baseado no relato do próprio operador, bem como dos registros enviados, constata-se que foi feita uma operação da aeronave PR-TTK, no dia 23 de dezembro de 2016 às 18:21 (UTC) (voo 9912), com o motor PW127E, S/N 127203 instalado fora das condições de aeronavegabilidade definidas pelo fabricante e aprovadas pela autoridade aeronáutica do país do detentor do projeto de tipo, configurando infração ao CBA, conforme alínea (e), inciso 3 do artigo 302 do CBA - não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves.

Ressalta-se que a comunicação da infração partiu do próprio operador, que já elaborou um plano de ações corretivas para evitar a recorrência, conforme protocolo SEI 0390753.

Anexos:

- Folhas 115158 a 115160 do livro técnico de bordo da aeronave Pr-TTK com o registro do último voo antes da remoção, sendo esta operação justamente a única a vida dos rotativos do motor vencida

- registro de instalação e desinstalação do motor, com o número de ciclos em cada momento.
- Cópia das limitações de aeronavegabilidade do fabricante do motor (Pratt & Whitney), com os limites de vida limite dos componentes rotativos do motor.
- Cópia da carta enviada pelo operador (SEI 0390753) com a comunicação da situação discrepante.

(...)

(grifos no original)

A empresa interessada, *devidamente notificada quanto ao referido Auto de Infração*, em 18/02/2019 (SEI! 2743970), apresenta a sua defesa, em 06/03/2019 (SEI! 2771084), alegando: (i) inexistência da infração; (ii) "[...] caso de não serem acolhidos os argumentos anteriormente expostos, o que não se espera, requer que multa seja arbitrada em montante razoável e proporcional"; e (iii) "[caso] não seja esse o entendimento, requer que seja concedido o desconto de 50 % sobre o valor da multa, a ser calculado sobre o valor médio do enquadramento".

O setor competente, *em decisão motivada*, datada de 18/03/2020 (SEI! 2824472), *após afastar os argumentos da empresa*, confirmou o ato infracional, enquadrando a referida infração na alínea "e" do inciso III do artigo 302 do CBA c/c o item 121.153 (a)(2) do RBAC 121 - Emenda nº 03, de 01/07/2014, aplicando, considerando a existência de uma condição atenuante (inciso II do §1º do art. 22 da *então* Resolução ANAC nº. 25/08) e sem condições agravantes (incisos do §2º do art. 22 da *então* Resolução ANAC nº. 25/08), *ao final*, multa no *patamar mínimo* previsto na norma, no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais).

No presente processo, verifica-se notificação de decisão, datada de 30/06/2020 (SEI! 4485248), a qual foi recebida pela empresa interessada, em 28/07/2020 (SEI! 4582690), oportunidade em que esta apresenta o seu recurso, em 29/07/2020 (SEI! 4591662 e 4591661), reiterando os seus argumentos apostos *em sede de defesa*, esta de 06/03/2019 (SEI! 2771084).

Em 03/08/2020, *por despacho*, o recurso interposto é considerado tempestivo, sendo o presente processo é encaminhado à relatoria (SEI! 4607770), sendo atribuído a este analista técnico em 05/08/2020, às 19h05min.

Dos Outros Atos Processuais:

- Auto de Infração nº. 007351/2019, de 07/02/2019 (SEI! 2686010);
- Relatório de Fiscalização nº. 7756/2019, datado de 07/02/2019 (SEI! 2686025);
- Folhas 115158 a 115160 do livro técnico de bordo da aeronave Pr-TTK com o registro do último voo antes da remoção, sendo esta operação justamente a única a vida dos rotativos do motor vencida (SEI! 2686026);
- Registro de instalação e desinstalação do motor, com o número de ciclos em cada momento (SEI! 2686027);
- Cópia das limitações de aeronavegabilidade do fabricante do motor (Pratt & Whitney), com os limites de vida limite dos componentes rotativos do motor (SEI! 2686028);
- Cópia da carta enviada pelo operador (SEI 0390753) com a comunicação da situação discrepante (SEI! 2686029);
- Auto de Infração nº. 007351/2019, de 07/02/2019 (assinado) (SEI! 2686316);
- Despacho GTAR/SP, de 08/02/2019 (SEI! 2689334);

- Aviso de Recebimento - AR, de 18/02/2019 (SEI! 2743970);
- Aviso de Recebimento - AR, de 22/02/2019 (SEI! 2757623);
- Defesa da empresa interessada, de 06/03/2019 (SEI! 2771084);
- Despacho ASJIN, de 13/03/2019 (SEI! 2798331);
- Decisão de Primeira Instância, de 24/05/2020 (SEI! 2824472);
- Extrato SIGEC, de 21/03/2019 (SEI! 2827228);
- *E-mail* JPI-GTAR/SAR, de 04/06/2020 (SEI! 4406568);
- Extrato SIGEC (670246205), de 30/06/2020 (SEI! 4485226);
- Despacho ASJIN, de 30/06/2020 (SEI! 4485236);
- Ofício nº 5876/2020/ASJIN-ANAC, de 30/06/2020 (SEI! 4485248);
- Despacho ASJIN, de 28/07/2020 (SEI! 4582010);
- Certidão de Intimação Cumprida, de 28/07/2020 (SEI! 4582690);
- Recurso da empresa interessada, de 29/07/2020 (SEI! 4591661);
- Recibo Eletrônico de Protocolo, de 29/07/2020 (SEI! 4591662); e
- Despacho ASJIN, de 03/08/2020 (SEI! 4607770).

É o breve Relatório.

2. DAS PRELIMINARES

Conheço do Recurso, vez que presente seu pressuposto de admissibilidade.

Do Recebimento do Recurso pela ASJIN:

O setor competente, *em decisão motivada*, datada de 18/03/2020 (SEI! 2824472), *após afastar os argumentos da empresa*, confirmou o ato infracional, enquadrando a referida infração na alínea "e" do inciso III do artigo 302 do CBA c/c o item 121.153 (a)(2) do RBAC 121 - Emenda nº 03, de 01/07/2014, aplicando, considerando a existência de uma condição atenuante (inciso II do §1º do art. 22 da *então* Resolução ANAC nº. 25/08) e sem condições agravantes (incisos do §2º do art. 22 da *então* Resolução ANAC nº. 25/08), *ao final*, multa no *patamar mínimo* previsto na norma, no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais).

Após decisão de primeira instância, este crédito foi inserido no SISTEMA INTEGRADO DE GESTÃO DE CRÉDITOS - SIGEC sob o nº. 670.246/20-5, em 30/06/2020, às 12h05min41seg, oportunidade em que aponta o vencimento para o dia 14/08/2020. *No entanto*, tendo em vista a *então vigência* da Medida Provisória nº 928, de 23/03/2020, o prazo de vencimento deste crédito foi alterado, ainda em 30/06/2020, às 12h08min09seg, para o dia 31/01/2021. Ocorre que a referida Medida Provisória teve a sua vigência encerrada, em 20/06/2020, por Ato Declaratório do Presidente da Mesa do Congresso Nacional nº 93, de 30/07/2020 (D.O.U. de 31/07/2020), bem como houve, *segundo servidor da Secretaria da ASJIN*, a rejeição tácita da MP nº 928/20, resultando, *assim*, em 27/07/2020, às 20h44min15seg, em nova alteração na data de vencimento do referido crédito, passando, *agora*, para o dia 10/09/2020.

Este analista técnico, em 27/08/2020, ao verificar o histórico do Crédito de Multa sob o nº. 670.246/20-5, *junto ao Sistema SIGEC*, observa que a sua "Situação Atual" se encontra como *DCI - Débito a Vencer*, no valor total de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais).

Após notificação de decisão de primeira instância, datada de 30/06/2020 (SEI! 4485248), a qual foi recebida pela empresa interessada, em 28/07/2020 (SEI! 4582690), oportunidade em que esta apresenta

o seu recurso, em 29/07/2020 (SEI! 4591662 e 4591661). Em 03/08/2020, *por despacho*, o recurso interposto é considerado tempestivo (SEI! 4607770). *Logo*, identifica-se que, em 03/08/2020, *ao certificar a tempestividade do recurso interposto*, a Secretaria desta ASJIN não aponta sob qual efeito a referida peça recursal é recebida, mantendo no Sistema a informação DC1 - *Débito a Vencer*, como se encontra, *salvo engano*, até a presente data.

Deve-se observar o disposto no *hoje vigente* art. 38 da *hoje vigente* Resolução ANAC nº 472/18, abaixo, *in verbis*:

Resolução ANAC nº. 472/18

(...)

Art. 38. Da decisão administrativa que aplicar sanção pecuniária, caberá recurso a ser interposto no prazo de 10 (dez) dias, contados da data da ciência da decisão pelo autuado, no endereço físico ou eletrônico indicado.

§ 1º **O recurso não terá efeito suspensivo**, ressalvada a possibilidade prevista no parágrafo único do art. 61 da Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999. (Redação dada pela Resolução nº 497, de 29.11.2018)

(...)

(grifos nossos)

Como visto, a Administração Pública poderá conceder o efeito suspensivo, desde que haja "receio de prejuízo de difícil ou incerta reparação decorrente da execução", conforme apontado no parágrafo único do art. 61 da Lei nº. 9.784/99, o qual assim dispõe, *in verbis*:

Lei nº. 9.784/99

(...)

Art. 61. Salvo disposição legal em contrário, o recurso não tem efeito suspensivo.

Parágrafo único. **Havendo justo receio de prejuízo de difícil ou incerta reparação decorrente da execução, a autoridade recorrida ou a imediatamente superior poderá, de ofício ou a pedido, dar efeito suspensivo ao recurso.**

(...)

(grifos nossos)

No caso em tela, deve-se apontar que o recorrente não apresenta argumentos plausíveis para a adoção dos quesitos permissivos para a incidência da referida excludente. *Como se pode observar*, a interessada não demonstrou no presente processo que a sua sujeição imediata à execução da sanção aplicada poderá vir, *de alguma forma*, a lhe trazer prejuízos de difícil ou incerta reparação.

Sendo assim, vislumbra-se que, *salvo engano*, em 03/08/2020, houve um equívoco cometido pela Secretaria desta ASJIN, na medida em que, *ao certificar a tempestividade da peça recursal*, deveria atualizar o Sistema SIGEC, passando constar a informação RE2N - RECURSO DE 2ª INSTÂNCIA SEM EFEITO SUSPENSIVO.

Como o ato, *dito equivocadamente*, foi realizado em 03/08/2020, *talvez*, este tenha sido motivado pela "nova data de vencimento", *ou seja*, a que foi determinada para o próximo dia 10/09/2020, *ainda a vencer*, o que, *no entanto*, não se justifica, pois, *a partir do momento em que o interessado interpõe o seu recurso tempestivo*, este deve ser recebido sob o efeito previsto em norma, deixando-se de lado o prazo previsto anteriormente para o vencimento do valor da sanção de multa.

No entanto, como este analista técnico, *hoje*, dia 01/09/2020, terminou a sua análise técnica, encaminhando, *imediatamente*, o presente processo para deliberação pelo decisor de segunda instância, o qual deverá, *como de costume, com agilidade*, decidir sobre o caso em tela, deve-se reconhecer que a empresa interessada, *até o momento*, não foi prejudicada.

Após a decisão monocrática de segunda instância, caso esta seja desfavorável à empresa interessada, sugere-se que a Secretaria da ASJIN venha a deliberar quanto ao dia em que deverá começar a correr os

juros e encargos moratórios relativos ao valor total da sanção aplicada, na medida em que o recurso interposto pela empresa interessada não possui *efeito suspensivo*, com fundamento no §1º do art. 38 da Resolução ANAC nº 472/18.

Da Regularidade Processual:

A empresa interessada, *devidamente notificada quanto ao referido Auto de Infração*, em 18/02/2019 (SEI! 2743970), apresenta a sua defesa, em 06/03/2019 (SEI! 2771084). O setor competente, *em decisão motivada*, datada de 18/3/2020 (SEI! 2824472), *após afastar os argumentos da empresa*, confirmou o ato infracional, enquadrando a referida infração na alínea "e" do inciso III do artigo 302 do CBA c/c o item 121.153 (a)(2) do RBAC 121 - Emenda nº 03, de 01/07/2014, aplicando, considerando a existência de uma condição atenuante (inciso II do §1º do art. 22 da *então* Resolução ANAC nº. 25/08) e sem condições agravantes (incisos do §2º do art. 22 da *então* Resolução ANAC nº. 25/08), *ao final*, multa no *patamar mínimo* previsto na norma, no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais). *No presente processo*, verifica-se notificação de decisão, datada de 30/06/2020 (SEI! 4485248), a qual foi recebida pela empresa interessada, em 28/07/2020 (SEI! 4582690), oportunidade em que esta apresenta o seu recurso, em 29/07/2020 (SEI! 4591662 e 4591661), reiterando os seus argumentos apostos *em sede de defesa*, esta de 06/03/2019 (SEI! 2771084). Em 03/08/2020, *por despacho*, o recurso interposto é considerado tempestivo, sendo o presente processo é encaminhado à relatoria (SEI! 4607770), sendo atribuído a este analista técnico em 05/08/2020, às 19h05min.

Sendo assim, deve-se registrar que o presente processo preservou todos os direitos e interesses da empresa interessada, estando, *assim*, dentro dos princípios informadores da Administração Pública.

3. DA FUNDAMENTAÇÃO

Quanto à Fundamentação da Matéria – Não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação de aeronaves ao realizar voo com a aeronave em condições não aeronavegáveis .

A empresa interessada foi autuada por, *segundo à fiscalização, não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação de aeronaves ao realizar voo com a aeronave em condições não aeronavegáveis*, contrariando a alínea "e" do inciso III do artigo 302 do CBA c/c o item 121.153 (a)(2) do RBAC 121 - Emenda nº 03, de 01/07/2014, com a seguinte descrição no Auto de Infração nº. 007351/2019, de 07/02/2019 (SEI! 2686010), conforme abaixo, *in verbis*:

Auto de Infração nº 007351/2019 (SEI! 2686010,)

(...)

CÓDIGO DA EMENTA: 03.0007565.0100

DESCRIÇÃO DA EMENTA: Não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação de aeronaves ao realizar voo com a aeronave em condições não aeronavegáveis.

HISTÓRICO:

Baseado no relato do próprio operador, bem como dos registros enviados, constata-se que foi feita uma operação da aeronave PR-TTK, no dia 23 de dezembro de 2016 às 17:21 (UTC), com o motor PW127E, S/N 127203 instalado fora das condições de aeronavegabilidade definidas pelo fabricante e aprovadas pela autoridade aeronáutica do país do detentor do projeto de tipo, configurando infração ao CBA, conforme alínea (e), inciso 3 do artigo 302 do CBA - não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves. As limitações de aeronavegabilidade (Airworthiness Limitations) para o motor PW127E do fabricante Pratt & whitney, aprovadas pela autoridade do seu país (Canadá), estão descritas no manual de manutenção Manual Part No. 3037332, na seção de mesmo nome. Entre outros componentes, listamos aqui os seguintes componentes com número limite de ciclos de vida, antes da substituição.; Turbine Disk, HP (P/N 30415111): 15000 ciclos Rear cover HP Turbina (P/N 3039639): 15000 ciclos Turbine Disk LP (P/N 3039412): 15000 ciclos 1st stage disk PT (P/N 3038513): 30000 ciclos 2nd stage disk PT (P/N 3033914): 30000 ciclos No dia 23 de dezembro de 2016, conforme registros na caderneta do motor S/N 127203, o motor foi removido

da aeronave com 30001 ciclos. Em 16/02/2004, o módulo turbomáquina do motor passou pela Organização de manutenção e instalou novas peças (HP rear cover, HP turbine disk, LP, turbine disk), com 15000 ciclos desde novo (CSN), conforme página 6 da cademeta. Não foram encontrados registros de troca dos discos dos dois.

CAPITULAÇÃO:

Alinea (e) do inciso III do artigo 302 do(a) Lei 7565 de 19/12/1986 c/c Item (a) (2) do artigo 153 do(a) RBAC 121 de 17/03/2010.

DADOS COMPLEMENTARES:

Aeroporto: SBUY - Data da Ocorrência: 23/12/2016 - Empresa Aérea: TOTAL LINHAS AÉREAS - Hora de decolagem (UTC): 18:21 - Marcas da Aeronave: PRTTK - Número do Voo: 9912.

(...)

Diante da infração do processo administrativo em questão, a autuação foi realizada com fundamento na alínea "e" do inciso III do artigo 302 do CBA, que dispõe o seguinte, *in verbis*:

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;

(...)

(sem grifos no original)

Com relação à normatização complementar, deve-se apontar o item 121.153 (a)(2) do RBAC 121 - Emenda nº 03, de 01/07/2014, conforme abaixo, *in verbis*:

RBHA 121

(...)

121.153 Requisitos de aviões: geral

(a) Exceto como previsto no parágrafo (c) desta seção, nenhum detentor de certificado pode operar um avião, a menos que tal avião:

(1) seja registrado como aeronave civil no Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB) e possua um certificado de aeronavegabilidade válido, emitido conforme os RBAC aplicáveis; e

2) esteja em condições aeronavegáveis e atenda aos requisitos de aeronavegabilidade aplicáveis, inclusive os relacionados com identificação e com equipamentos.

(b) Visando atender aos requisitos de aeronavegabilidade e cumprir as limitações operacionais, um detentor de certificado pode utilizar um método aprovado para controle de peso e balanceamento de seus aviões, baseado em peso médio, assumido ou estimado.

(c) Um detentor de certificado operando segundo este regulamento deve ter o uso exclusivo de, no mínimo, um avião que atenda aos requisitos do parágrafo 121.157(b) deste regulamento "Uso exclusivo" significa ter a posse, o controle e o uso do avião através de compra à vista ou a prazo registrada no RAB ou através de contrato de arrendamento segundo os termos do parágrafo (d) desta seção.

(d) Um detentor de certificado operando segundo este regulamento só pode operar um avião por ele arrendado se:

(1) o contrato de arrendamento atender ao Código Brasileiro de Aeronáutica e for inscrito no Registro Aeronáutico Brasileiro;

(2) o arrendador atender a uma das condições abaixo:

(i) ser um detentor de certificado operando segundo este regulamento;

- (ii) ser empresa de transporte aéreo estrangeira sediada em país filiado à OACI; ou
- (iii) ser uma empresa de arrendamento de aeronaves nacional ou estrangeira (ou outra pessoa física ou jurídica), sujeita à aprovação da ANAC.

(3) o avião for de tipo certificado, com certificado de tipo emitido ou reconhecido conforme previsto no RBAC 21;

(4) o avião atender aos requisitos deste regulamento ou, se importado, atender aos requisitos de regulamento equivalente do país de origem e aceito pela ANAC, exceto que deve cumprir as provisões da seção 121.317 deste regulamento;

(5) o avião for operado por tripulação empregada do detentor de certificado; e

(6) exceto nos casos previstos na seção 121.569, o avião for registrado no Brasil. (Redação dada pela Resolução nº 334, de 01.07.2014).

(...)

(sem grifos no original)

O setor de decisão de primeira instância, *a fim de melhor esclarecimento*, refere-se, *também*, ao item 121.151 do RBAC 121 - Emenda nº 03, de 01/07/2014, conforme abaixo, *in verbis*:

RBHA 121

(...)

SUBPARTE H

REQUISITOS DOS AVIÕES

121.151 Aplicabilidade

Esta subparte estabelece requisitos para aviões de todos os detentores de certificado

(...)

Ao se relacionar os fatos concretos, estes descritos no Auto de Infração do presente processo, com o que determina os fragmentos legais descritos, configura-se o descumprimento da legislação em vigor pelo atuado.

4. DAS QUESTÕES DE FATO (*QUAESTIO FACTI*)

No caso em tela, em parecer, este constante do Relatório de Fiscalização nº. 7756/2019, datado de 07/02/2019 (SEI! 2686025), a fiscalização da ANAC aponta, *expressamente*, conforme abaixo, *in verbis*:

Relatório de Fiscalização nº. 7756/2019 (SEI! 2686025)

(...)

DESCRIÇÃO:

Histórico

Em 31/01/2017, o operador TOTAL Linhas aéreas comunicou a GTAR-SP a ocorrência de um voo da aeronave PR-TTK com componentes do motor operando além dos limites de tempo de vida limite definidos pelo fabricante, conforme documento SEI nº 0390753. Nesta mesma carta, o operador explica os fatores que levaram a esta situação. Em resposta, a GTAR-SP solicitou documentos adicionais a fim de constatar se houve de fato infração ao CBA, e o operador atendeu, enviando a carta GT-020/17 (SEI nº 0484973), apresentando cópias da caderneta do motor modelo PW127E, S/N 127203.

Análise

As limitações de aeronavegabilidade (Airworthiness Limitations) para o motor PW127E do fabricante Pratt & whitney, aprovadas pela autoridade do seu país (Canadá), estão descritas no manual de manutenção Manual Part No. 3037332, na seção de mesmo nome. Entre outros componentes, listamos aqui os seguintes componentes com número limite de ciclos de vida, antes da substituição:

Turbine Disk, HP (P/N 30415111): 15000 ciclos

Rear cover HP Turbina (P/N 3039639): 15000 ciclos

Turbine Disk LP (P/N 3039412): 15000 ciclos

1st stage disk PT (P/N 3038513): 30000 ciclos

2nd stage disk PT (P/N 3033914): 30000 ciclos

No dia 23 de dezembro de 2016, conforme registros na caderneta do motor S/N 127203, o motor foi removido da aeronave com 30001 ciclos.

Em 16/02/2004, o módulo turbomáquina do motor passou pela Organização de manutenção e instalou novas peças (HP rear cover, HP turbine disk, LP, turbine disk), com 15000 ciclos desde novo (CSN), conforme página 6 da caderneta.

Não foram encontrados registros de troca dos discos dos dois primeiros estágios da turbina de potência (Power Turbine disk, 1st, 2nd stage) anteriores à remoção do motor em 23 de dezembro de 2016.

Baseado no relato do próprio operador, bem como dos registros enviados, constata-se que foi feita uma operação da aeronave PR-TTK, no dia 23 de dezembro de 2016 às 18:21 (UTC) (voo 9912), com o motor PW127E, S/N 127203 instalado fora das condições de aeronavegabilidade definidas pelo fabricante e aprovadas pela autoridade aeronáutica do país do detentor do projeto de tipo, configurando infração ao CBA, conforme alínea (e), inciso 3 do artigo 302 do CBA - não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves.

Ressalta-se que a comunicação da infração partiu do próprio operador, que já elaborou um plano de ações corretivas para evitar a recorrência, conforme protocolo SEI 0390753.

Anexos:

- Folhas 115158 a 115160 do livro técnico de bordo da aeronave Pr-TTK com o registro do último voo antes da remoção, sendo esta operação justamente a única a vida dos rotativos do motor vencida
- registro de instalação e desinstalação do motor, com o número de ciclos em cada momento.
- Cópia das limitações de aeronavegabilidade do fabricante do motor (Pratt & Whitney), com os limites de vida limite dos componentes rotativos do motor.
- Cópia da carta enviada pelo operador (SEI 0390753) com a comunicação da situação discrepante.

(...)

(grifos no original)

O setor de decisão de primeira instância, *ainda*, acrescenta, conforme abaixo, *in verbis*:

Decisão de Primeira Instância (SEI 2824472)

(...)

MOTIVAÇÃO

Do mérito

(...)

Afirma o Fiscal da ANAC no Relatório de Ocorrência anexo (2686025) que;

"Em 31/01/2017, o operador TOTAL Linhas aéreas comunicou a GTAR-SP a ocorrência de um voo da aeronave PR-TTK com componentes do motor operando além dos limites de tempo de vida limite definidos pelo fabricante, conforme documento SEI nº 0390753. Nesta mesma carta, o operador explica os fatores que levaram a esta situação. Em resposta, a GTAR-SP solicitou documentos adicionais a fim de constatar se houve de fato infração ao CBA, e o operador atendeu, enviando a carta GT-020/17 (SEI nº 0484973), apresentando cópias da caderneta do motor modelo PW127E, S/N 127203."

Corroborar que este relato do Fiscal, as declarações da Parte Autuada quando fez as seguintes declarações nos documentos abaixo:

CARTA GT 0104/17 de 31/01/2017 (fl. 01, anexo 2686029):

" o motor modelo PW 127E SN: 127203 que estava instalado na posição # 01 da aeronave modelo ATR 42-500 de marcas PR-TTK, foi removido em 23/12/2016 através da O/S 00619864-001 item 0004, para envio à oficina para que seja executada a substituição de componentes controlados (Hard Time).

(....)

Conforme o planejamento final o motor venceria por limite de ciclos e estava previsto para vencer no dia 23/12/2016, o vencimento seria na base MAO com crédito de um (1) ciclo, conforme planejamento feito através da programação de voos "a" enviada pelo departamento comercial no dia 22/12/2016 as 18:04h via e-mail.

No dia 23/12/2016 o nosso cliente (Petrobras-BR) solicitou o retorno da aeronave após a decolagem de um dos voos da base MAO, sendo a sua decolagem às 10:00h e o posuo as 10:45h (local MAO). Este retorno não foi por motivo de manutenção e sim por motivo de unificação de voos a pedido do próprio cliente.

(....)

No dia 26/12/2016 ao efetuarmos os devidos lançamentos no sistema de controle de manutenção (utilizamos a ferramenta MySky), constatamos um erro nos créditos de ciclos do referido motor. Com o retorno da aeronave que não estava previsto na programação o crédito do motor ficou negativo em um ciclo (-1). Efetuamos uma verificação completa para identificar onde ocorreu o erro e constatamos que o erro não foi de lançamento e sim na forma que o planejamento efetuou a leitura do sistema.

O planejamento acessou o sistema para verificar os limites de créditos que o motor ainda dispunha, mas os voos do dia em que o planejamento havia acessado não tinham sido lançados, desta forma, o cálculo foi equivocado.

O Controle de Qualidade montou um Plano de Ação Corretiva a fim que prevenir que este tipo de ocorrência não venha a ocorrer..."

CARTA GT 202/17 de 23/02/2017 (fl. 01, anexo 2686026):

."No dia 23/12/2016 a aeronave PR-TTK estava com previsão de remoção do motor # SN: 127203 para serviço em oficina de HSI, com 1 ciclo de crédito.

No entanto, devido a uma mudança na programação de voos realizada pela Contratante de serviços, não sendo possível informar a manutenção dentro de um período hábil, a aeronave executou dois voos a mais que o previsto, desta forma, a aeronave operou com o motor com crédito negativo de um ciclo.

Devido a este fato, o Controle de Qualidade decidiu informar a ANAC do ocorrido a fim de demonstrar clareza e ética nos procedimentos da empresa, protocolando junto a ANAC no dia 01/02/2017 a ofício n° GT 0104/17 sob o protocolo n°: 00066.502341/2017-15"

Nota-se nestas transcrições acima e nos documentos de registros juntados aos autos, que a própria Empresa Autuada, através do Inspetor Chefe da área de Controle de Qualidade, *Willer Marques Borges*, reconhece, em momentos distintos, que houve um equívoco na contagem dos 3000 ciclos de voos da aeronave PR-TTK para manutenção do motor S/N 127203.

No dia 23 de dezembro de 2016, conforme registros na caderneta do motor S/N 127203 e na Ordem de Serviço abaixo, o motor foi removido da aeronave PR-TTK com 30001 ciclo, 1 ciclo a maior do que recomenda o Manual de Manutenção.

Assim, é fato incontroverso nos autos de que a aeronave PR-TTK operou, dia 23/12/2016, com o motor modelo PW127E, S/N 127203 instalado fora das condições de aeronavegabilidade definidas pelo fabricante, Pratt & Whitney, aprovadas pela autoridade aeronáutica do país do detentor do projeto de tipo, o Canadá, conforme descrição das tarefas no manual de manutenção - Manual Part No. 3037332, na seção de mesmo nome. Não há dúvidas também, de que o Manual de Manutenção 3037332 anexo (2686025) é aplicável ao modelo PW127E, S/N 127203, vejamos:

AIRWORTHINESS LIMITATIONS

PRATT & WHITNEY CANADA

MAINTENANCE MANUAL MODEL(S) PW124B (BS 724/726/896), PW127 (BS

Estando a aeronave PR-TTK sem condições de aeronavegabilidade, a operação realizada no dia 23 de dezembro de 2016 às 17:21 (UTC) com o motor PW127E, S/N 127203 instalado, configura ofensa à legislação aeronáutica do **artigo 302, inciso III, alínea "e" do CBAer (Lei 7565 de 19/12/1986) c/c item 153(a)(2) do RBAC 121 de 17/03/2010, [...]**

(...)

(grifos no original)

Observa-se tratar-se, *assim*, de descumprimento à alínea "e" do inciso III do artigo 302 do CBA c/c o item 121.153 (a)(2) do RBAC 121 - Emenda nº 03, de 01/07/2014.

5. DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO E DO ENFRENTAMENTO DOS ARGUMENTOS DE DEFESA

A empresa interessada, *devidamente notificada quanto ao referido Auto de Infração*, em 18/02/2019 (SEI! 2743970), apresenta a sua defesa, em 06/03/2019 (SEI! 2771084), alegando: (i) inexistência da infração; (ii) "[...] caso de não serem acolhidos os argumentos anteriormente expostos, o que não se espera, requer que multa seja arbitrada em montante razoável e proporcional"; e (iii) "[caso] não seja esse o entendimento, requer que seja concedido o desconto de 50 % sobre o valor da multa, a ser calculado sobre o valor médio do enquadramento".

Quanto aos argumentos trazidos pela empresa interessada em sede de defesa, importante ressaltar que o setor técnico de decisão de primeira instância os enfrentou, *adequadamente*, oportunidade em que pode afastá-los, apresentando os necessários fundamentos de fato e de direito pertinentes ao caso em tela. *Nesse momento*, com fundamento no §1º do art. 50 da Lei nº. 9.784/99, este analista técnico afirma concordar com tais argumentos apresentados em decisão de primeira instância, datada de 24/05/2020 (SEI! 2824472), *em especial*, conforme apontado, *expressamente*, na referida decisão, abaixo, *in verbis*:

Decisão de Primeira Instância (SEI! 2824472)

(...)

MOTIVAÇÃO

(...)

Da análise dos argumentos da defesa

Primeiramente, cumpre observar que o Decisor da ANAC, tanto na 1ª Instância quanto na Fase Recursal, não está obrigado a rebater todas as alegações da defesa que não são capazes de interferir na análise dos fatos, pois é **entendimento assente na administração pública e na Jurisprudência Pátria que o julgador não está obrigado a responder a todas as questões suscitadas pelas partes, quando já tenha encontrado motivo suficiente para proferir a decisão**. Neste sentido já decidiram o STF - Supremo Tribunal Federal e o STJ - Superior Tribunal de Justiça, vejamos:

STF - SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL

PROCESSUAL CIVIL. EMBARGOS DE DECLARAÇÃO EM MANDADO DE SEGURANÇA ORIGINÁRIO. INDEFERIMENTO DA INICIAL. OMISSÃO, CONTRADIÇÃO, OBSCURIDADE, ERRO MATERIAL. AUSÊNCIA. 1. Os embargos de declaração, conforme dispõe o art. 1.022 do [CPC](#), destinam-se a suprir omissão, afastar obscuridade, eliminar contradição ou corrigir erro material existente no julgado, o que não ocorre na hipótese em apreço. 2. **O julgador não está obrigado a responder a todas as questões suscitadas pelas partes, quando já tenha encontrado motivo suficiente para proferir a decisão**. A prescrição trazida pelo art. 489 do [CPC/2015](#) veio confirmar a jurisprudência já sedimentada pelo Colendo Superior Tribunal de Justiça, sendo dever do julgador apenas enfrentar as questões capazes de infirmar a conclusão adotada na decisão recorrida. 3. No caso, entendeu-se pela ocorrência de litispendência entre o

presente *mandamus* e a ação ordinária n. 0027812-80.2013.4.01.3400, com base em jurisprudência desta Corte Superior acerca da possibilidade de litispendência entre Mandado de Segurança e Ação Ordinária, na ocasião em que as ações intentadas objetivam, ao final, o mesmo resultado, ainda que o polo passivo seja constituído de pessoas distintas. 4. Percebe-se, pois, que o embargante maneja os presentes aclaratórios em virtude, tão somente, de seu inconformismo com a decisão ora atacada, não se divisando, na hipótese, quaisquer dos vícios previstos no art. 1.022 do [Código de Processo Civil](#), a inquinar tal decisum. 5. Embargos de declaração rejeitados. (EDcl no MS 21.315/DF, Rel. Ministra DIVA MALERBI (DESEMBARGADORA CONVOCADA TRF 3ª REGIÃO), PRIMEIRA SEÇÃO, julgado em 08/06/2016, DJe 15/06/2016)

STJ - SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

O julgador não está obrigado a responder a todas as questões suscitadas pelas partes, quando já tenha encontrado motivo suficiente para proferir a decisão. O julgador possui o dever de enfrentar apenas as questões capazes de infirmar (enfraquecer) a conclusão adotada na decisão recorrida. Assim, mesmo após a vigência do CPC/2015, não cabem embargos de declaração contra a decisão que não se pronunciou sobre determinado argumento que era incapaz de infirmar a conclusão adotada. STJ. 1ª Seção. EDcl no MS 21.315-DF, Rel. Min. Diva Malerbi (Desembargadora convocada do TRF da 3ª Região), julgado em 8/6/2016 (Info 585) grifei

Mas, em homenagem ao *princípio do devido processo legal* (artigo 5º, inciso LIV, da Constituição Federal) *nas suas acepções formal/processual* (o direito da ANAC de abrir processo em desfavor do Regulado com a lavratura do AI e o direito da parte atuada de ser processada de acordo com as normas processuais e princípios que garantam a ampla defesa e contraditório) e *material/substancial* (garantia de que a parte atuada será punida com sanção pecuniária previamente prevista em Lei, através de uma decisão fundamentada da ANAC (que tem como Missão, "garantir a todos os brasileiros a segurança e a excelência da aviação civil"), passo análise das alegações mais relevantes que foram apresentadas pela parte atuada neste processo.

A Defesa apresentada pela Advogada Constituída pela Empresa na Manifestação - Ref. A.I. nº 007351/2019 (2771084) parece contraditória, pois ao mesmo tempo que nega a incidência da infração ao afirmar que "*a empresa requerida não cometeu qualquer infração, devendo o presente auto de infração ser arquivado*", também declara que "*no dia 23/12/2016 a aeronave PR-TTK estava com previsão de remoção do motor # SN: 127203 para serviço em oficina de HSI, com 1 ciclo de crédito. No Entanto, devido a uma mudança na programação de voos realizada pela Contratante de serviços, não sendo possível informar a manutenção dentro de um período hábil, a aeronave executou dois voos a mais que o previsto, desta forma, a aeronave operou com o motor com crédito negativo de um ciclo.*"

Não há como a Empresa negar os fatos nesta fase do processo sancionador sem apresentar qualquer elemento de prova capaz de afastar o fato gerador da conduta infracional consubstanciada na operação da aeronave PR-TTK, dia 23/12/2016, com o motor modelo PW127E, S/N 127203, instalado fora das condições de aeronavegabilidade devido a extrapolação de um ciclo na manutenção do motor que ela mesma reconheceu anteriormente: CARTA GT 0104/17 de 31/01/2017 (fl. 01, anexo 2686029) e CARTA GT 202/17 de 23/02/2017 (fl. 01, anexo 2686026).

Em que pese o pedido de "*arquivamento da autuação dada a inexistência de infração por parte da atuada*" tenha sido feito de forma subsidiária com os pedidos de 50% de desconto e com aplicação de pena mínima, penso que o arquivamento e arbitramento sumário da multa com desconto de 50% já foram afastados anteriormente, razão pela qual a aplicação de pena mínima será analisada no momento oportuno da dosimetria de pena.

Assim, considerando o vasto conjunto probatório dos autos e que a Parte Atuada não apresentou qualquer elemento de fato ou de direito capaz de desconstituir a infração imposta pela ANAC no AI nº 00007351/2019, reconheço a incidência da presente infração e passo a análise da aplicação da sanção ao caso concreto.

(...)

(grifos no original)

Na verdade, como apontado pelo setor de decisão de primeira instância, o agente fiscal identificou o ato infracional, materializando-o no Relatório de Fiscalização nº. 7756/2019, datado de 07/02/2019 (SEI! 2686025), lavrando o Auto de Infração nº. 007351/2019, de 07/02/2019 (SEI! 2686010), o qual se encontra com todos os fundamentos de fato e de direito necessários para o perfeito prosseguimento do presente processo administrativo sancionador em desfavor da empresa interessada.

Observa-se que a empresa, *em sede de defesa*, alega que "[...] devido a uma mudança na programação de voos realizada pela Contratante de serviços, **não sendo possível informar a manutenção dentro de um período hábil**, a aeronave executou dois voos a mais que o previsto, desta forma, a aeronave operou com o motor com crédito negativo de um ciclo" **(sem grifos no original)**. *No entanto*, esta alegação, *pode até ser capaz de explicar o ato infracional que lhe está sendo imputado*, mas não tem o poder de afastar a sua correspondente responsabilização administrativa. A empresa deve ser diligente no sentido de se empenhar em, *antecipadamente*, identificar e prever as situações especiais, não podendo, *em nenhuma hipótese*, infringir a normatização sob a alegação de estar atendendo uma situação fora do esperado. Diante de uma situação especial, o regulado deve optar pelo cumprimento da norma, não havendo espaço para o simples descumprimento.

Da mesma forma, o fato da empresa, *após infringir a normatização*, vir a comunicar a esta ANAC sobre o ocorrido, não serve como excludente de sua responsabilidade quanto ao ato infracional já cometido, o qual, *após apurado*, deverá ser sancionado, *se for o caso*, após o devido processo legal administrativo.

Deve-se reforçar que a sanção administrativa deve ser aplicada, *se for o caso*, mesmo que não tenha, *aparentemente*, ocorrido qualquer "prejuízo" à Administração. Cabe ao normatizador dosar os possíveis resultados que a infração administrativa irá causar ao órgão regulador, ao regulado, à sociedade como um todo, e, *ainda*, ao Sistema de Aviação Civil, não cabendo a este analista técnico questionar as normas, *devidamente*, elaboradas e postas em vigor por esta ANAC, com exceção das manifestamente ilegais, *o que não é o caso*.

Como visto na fundamentação a esta análise, a decisão de primeira instância possui base legal e normativa, estando o valor aplicado por aquele setor dentro do previsto na correspondente Tabela do ANEXO II da *então vigente* Resolução ANAC nº 25/08, não cabendo a este analista técnico questionar a elaboração desta e de qualquer outra norma da ANAC, com exceção das manifestamente ilegais, *o que não é o caso*. Ao elaborar as referidas Tabelas da *então vigente* Resolução ANAC nº 25/08, o normatizador realizou o seu juízo de *proporcionalidade e razoabilidade*, em atenção ao perfeito cumprimento da legislação aplicável.

A empresa interessada, *ao final*, requer que, *caso os seus argumentos apresentados não sejam providos*, lhe seja concedido o "desconto de 50%", com base no §1º do art. 61 da *então vigente* Instrução Normativa nº 08/08. *No entanto*, deve-se apontar que, *apesar da empresa ter apresentado este requerimento dentro de seu prazo de defesa*, este não se confunde como um possível "pedido alternativo", *ou seja*, cabível no caso desta ANAC não acatar os argumentos contrários ao processamento quanto ao ato infracional que está sendo imputado ao agente infrator. O interessado, para fazer *jus* a este "desconto", deve abrir mão de sua defesa, sujeitando-se, *de imediato*, ao pleno cumprimento da sanção, requerendo que lhe seja concedido *tal* benefício, *ou seja*, prontificando-se a realizar o pagamento imediato do referido "desconto de 50%", este calculado sobre o valor médio da sanção de multa previsto para o ato infracional, encerrando, *assim*, o processamento em curso.

No caso em tela, observa-se que a empresa interessada tenta justificar-se, apresentado argumentos contrário à intenção de que queira se sujeitar, *de imediato*, à qualquer sanção administrativa a ser aplicada. *Sendo assim*, não se pode conceder o requerido pela empresa interessada, não havendo, *então*, a possibilidade de que lhe seja concedido o "desconto de 50%", com base no §1º do art. 61 da *então vigente* Instrução Normativa nº 08/08.

Após notificação de decisão, datada de 30/06/2020 (SEI! 4485248), a qual foi recebida pela empresa interessada, em 28/07/2020 (SEI! 4582690), esta apresenta o seu recurso, em 29/07/2020 (SEI! 4591662 e 4591661), reiterando os seus argumentos apostos *em sede de defesa*, esta

de 06/03/2019 (SEI! 2771084). *Neste sentido*, deve-se reportar a todos os argumentos apostos em decisão de primeira instância, esta datada de 18/3/2020 (SEI! 2824472), oportunidade em que aquele setor pode, *devidamente*, afastá-los, e que, *da mesma forma*, foram, *agora*, corroborados e complementados por este analista técnico.

Sendo assim, deve-se apontar que a interessada, *tanto em defesa quanto em sede recursal*, não consegue apontar qualquer excludente quanto ao ato infracional que lhe está sendo imputado no presente processo.

6. DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

Verificada a regularidade da ação fiscal, temos que verificar a correção do valor da multa aplicada como sanção administrativa ao ato infracional imputado.

Das Condições Atenuantes:

Ressalta-se que o CBA, em seu art. 295, dispõe que a multa será imposta de acordo com a gravidade da infração. *Nesse sentido*, a Resolução ANAC n.º 472, de 06/06/2018, que, *hoje, estabelece providências administrativas decorrentes do exercício das atividades de fiscalização sob competência da ANAC*, no *caput* do seu art. 36, aponta que "[na] dosimetria da aplicação de sanções serão consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes".

Em decisão de primeira instância, foi reconhecida a existência de uma condição atenuante, conforme previsto no inciso II do §1º do artigo 22 da *então vigente* Resolução ANAC n.º 25/08, bem como, previsto no inciso II do §1º do art. 36 da *hoje vigente* Resolução ANAC n.º 472/18. Ocorre que, *à época dos fatos*, se encontrava vigente a Resolução ANAC. n.º 25/08, a qual, *da mesma forma*, dispunha, em seus incisos do §1º do artigo 22, conforme abaixo, *in verbis*:

Resolução ANAC n.º 25/08

(...)

CAPÍTULO II - DAS ATENUANTES E AGRAVANTES

Art. 22. Para efeito de aplicação de penalidades serão consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes.

§ 1º São circunstâncias atenuantes:

I - o reconhecimento da prática da infração;

II - a adoção voluntária de providências eficazes para evitar ou amenizar as consequências da infração, antes de proferida a decisão;

III - a inexistência de aplicação de penalidades no último ano.

(...)

(sem grifos no original)

Quanto à circunstância atenuante prevista no inciso I do §1º do art. 22 da *então vigente* Resolução ANAC n.º 25/08, bem como, previsto no inciso I do §1º do art. 36, §1º da *hoje vigente* Resolução ANAC n.º 472/2018 ("reconhecimento da prática da infração"), 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, *ou seja*, o autuado deve reconhecer, *expressamente*, o cometimento da conduta infracional.

Segundo entendimento desta ASJIN, inexistente a possibilidade da concessão deste tipo de condição atenuante (inciso I), quando o interessado, *durante o processamento em seu desfavor*, apresenta argumento contraditório ao necessário "reconhecimento da prática da infração", como, *por exemplo*: (i) alegação de algum tipo de excludente de sua responsabilidade pelo cometimento do ato infracional; (ii) arguição de inexistência de razoabilidade para a manutenção da sanção aplicada; (iii) requerimento no sentido de afastar a sanção aplicada; e ou (iv) requerimento de anulação do auto de infração

e, *consequentemente*, o arquivamento do processo sancionador.

Cumpra mencionar a Súmula Administrativa aprovada pela Diretoria desta Agência, conforme Decisão nº 73, de 24/05/2019, publicada na Seção 1, página 02, do D.O.U., de 30/05/2019, conforme redação abaixo, *in verbis*:

SÚMULA ADMINISTRATIVA ANAC Nº 001/2019

ENUNCIADO: A apresentação pelo autuado de argumentos contraditórios ao “reconhecimento da prática da infração” é incompatível com a aplicação da atenuante prevista no art. 22, § 1º, inciso I, da Resolução nº 25, de 25 de abril de 2008, e no art. 36, § 1º, inciso I, da Resolução nº 472, de 6 de junho de 2018, a menos que se trate de explanação do contexto fático no qual ocorreu a infração ou de questões preliminares processuais.

No caso em tela, o ente interessado não reconheceu o cometimento do ato infracional que lhe está sendo imputado no presente processo, podendo-se, *então*, considerar que não houve por parte da empresa a materialização da condição atenuante prevista no inciso I do §1º do art. 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº 25/08, bem como, previsto no inciso I do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº. 472/18, *hoje vigente*.

Com relação à aplicação da condição atenuante prevista no inciso II do mesmo dispositivo, com base no fundamento de que a mesma adotou, *voluntariamente*, providências eficazes para evitar ou amenizar as consequências da infração antes de proferida a decisão, observa-se que esta condição atenuante foi confirmada pelo setor de decisão de primeira instância, o qual assim apontou, *expressamente, in verbis*:

Decisão de Primeira Instância (SEI! 2824472)

(...)

MOTIVAÇÃO

(...)

Da dosimetria da sanção

Em que pese a lavratura do AI 7351/2019 tenha se dado (07/02/2019) na vigência da Resolução ANAC nº 472/2018 (à partir de 04/12/2018), a gradação da multa deve ser feita de acordo com a análise da incidência de circunstâncias **atenuantes e agravantes do normativo vigente na data do fato (23/12/2016)**, ou seja, com base na **Resolução ANAC nº 25/2008 e Instrução Normativa nº 08/2008**.

A tabela referenciada pela capitulação da infração do art. 302, III, "e", do CBAer na Resolução 25/208 é a **TABELA DO ANEXO II, III – INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS A CONCESSIONÁRIA OU PERMISSONÁRIA DE SERVIÇOS AÉREOS, COD NON, ALÍNEA "e" da RESOLUÇÃO 25/2008**, que repete a mesma descrição do tipo infracional do CBAer e estipula os valores da multa em três patamares: R\$ 4.000,00 (mínimo), R\$ 7.000,00 (médio) e R\$ 10.000,00 (máximo).

Segundo a Instrução Normativa nº 08/2008 e a Resolução 25/2008, a aplicação da penalidade de multa deve obedecer parâmetros objetivos de dosimetria, assim descritos nas normas da ANAC:

(...)

No presente feito, analisando as circunstâncias **atenuantes**, **nota-se a que a Parte Autuada faz jus somente à aplicação da atenuante prevista no artigo 22, § 1º, inciso II, da Resolução 25/2008, pela adoção voluntária de providências eficazes para evitar ou amenizar as consequências da infração, antes de proferida a decisão.**

Isso porque, a Empresa, assim que detectou a falha nos lançamentos nos créditos de ciclos do referido motor instalado na aeronave PR-TTK no Sistema de Controle de Manutenção montou, em fevereiro de 2017, portanto, antes da autuação da ANAC, um **Plano de Ação Corretiva (fls. 2 do anexo 2686029)** a fim de prevenir a ocorrência de evento semelhante.

(...)

(grifos no original)

Tendo em vista os argumentos apostos acima pelo setor de decisão de primeira instância, corrobora-se que a adoção voluntária de um Plano de Ações Corretivas (SEI! 2686029), este elaborado e iniciado antes mesmo da materialização do processamento administrativo sancionador em seu desfavor, deve ser

considerada como uma condição atenuante, com base no fundamento de que a mesma adotou, *voluntariamente*, providências eficazes para evitar ou amenizar as consequências da infração antes de proferida a decisão, sendo, *neste caso*, possível a aplicação desta condição.

Com relação à aplicação da condição atenuante prevista no inciso III do mesmo dispositivo, observa-se que o setor de decisão de primeira instância não considerou esta condição atenuante. Deve-se concordar com esta posição, na medida em que, *em nova consulta*, realizada em 11/08/2020, à folha de extrato de pagamentos do SIGEC, correspondente à interessada, observa-se a presença de sanções administrativas, compreendidas dentro do prazo de um ano da aplicação da sanção objeto do presente processo. *Dessa forma*, observa-se que tal circunstância não pode ser aplicada, configurando-se, *no caso em tela*, a ausência da condição atenuante prevista no inciso III do §1º do art. 22 da *então vigente* Resolução ANA nº 25/08, bem como, no inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº. 472/18, *hoje vigente*.

Das Condições Agravantes:

No caso em tela, não poderemos aplicar quaisquer das condições agravantes, conforme disposto nos diversos incisos previstos no §2º do artigo 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº. 25/08, conforme abaixo, *in verbis*:

Resolução ANAC nº. 25/08

(...)

CAPÍTULO II - DAS ATENUANTES E AGRAVANTES

Art. 22. Para efeito de aplicação de penalidades serão consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes.

(...)

§ 2º São circunstâncias agravantes:

I - a reincidência;

II - a recusa em adotar medidas para reparação dos efeitos da infração;

III - a obtenção, para si ou para outrem, de vantagens resultantes da infração;

IV - exposição ao risco da integridade física de pessoas;

V - a destruição de bens públicos;

VI - o número de reclamações de passageiros registradas em relação ao mesmo fato. (Redação dada pela Resolução nº 306, de 25.2.2014)

§ 3º Ocorre reincidência quando houver o cometimento de nova infração, após penalização definitiva por infração anterior.

§ 4º Para efeito de reincidência não prevalece a infração anterior se entre a data de seu cometimento e a da infração posterior tiver decorrido período de tempo igual ou superior a um ano.

(...)

(sem grifos no original)

Deve-se apontar que, *da mesma forma*, não cabe a aplicação de qualquer das condições agravantes, conforme disposto nos diversos incisos previstos no §2º do art. 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº. 25/08, bem como, nos incisos do §2º do art. 36 da, *hoje vigente*, Resolução ANAC nº. 472/18.

Observa-se, *então*, existir uma circunstância atenuante e nenhuma condição agravante, conforme previstos nos incisos dos §§1º e 2º, ambos do art. 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº 25/08, bem como, *respectivamente*, nos incisos dos §§1º e 2º, ambos do art. 36 da Resolução ANAC nº. 472/18, *hoje vigente*.

Destaca-se que, com base no ANEXO II, *pessoa jurídica*, da *então vigente* Resolução ANAC nº 25/2008, o valor da sanção de multa referente à alínea "e" do inciso III do artigo 302 do CBA poderá ser imputado em R\$ 4.000,00 (grau mínimo), R\$ 7.000,00 (grau médio) ou R\$ 10.000,00 (grau máximo).

7. DA SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO

Observa-se que a sanção aplicada pela decisão de primeira instância administrativa foi no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais) (grau mínimo).

Na medida em que há a presença de uma circunstância atenuante (inciso II do §1º do art. 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº. 25/08) e sem nenhuma condição agravante (§2º do art. 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº. 25/08), a sanção de multa deve ser aplicada no *patamar mínimo* previsto para o ato infracional, *ou seja*, no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais).

Demonstra-se, *assim*, que a aplicação da penalidade à empresa interessada no feito tem base legal, afastando as alegações apresentadas, *em sede recursal*.

8. DA CONCLUSÃO

Pelo exposto, sugiro **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO** a sanção aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa, **no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais)**, que é o correspondente ao *patamar mínimo* atribuído à infração cometida.

Após a decisão monocrática de segunda instância, caso esta seja desfavorável à empresa interessada, sugere-se que a Secretaria da ASJIN venha a deliberar quanto ao dia em que deverá começar a correr os juros e encargos moratórios relativos ao valor total da sanção aplicada, na medida em que o recurso interposto pela empresa interessada não possui *efeito suspensivo*, com fundamento no §1º do art. 38 da Resolução ANAC nº 472/18.

É o Parecer e Proposta de Decisão. Submete-se ao crivo do decisor.

Rio de Janeiro, 01 de setembro de 2020.

SÉRGIO LUÍS PEREIRA SANTOS
Especialista de Regulação em Aviação Civil
SIAPE 2438309



Documento assinado eletronicamente por **SERGIO LUIS PEREIRA SANTOS, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 01/09/2020, às 15:08, 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 <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **4706714** e o código CRC **3245D842**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 641/2020

PROCESSO Nº 00066.003273/2019-60
INTERESSADO: @interessados_virgula_espaco@

Brasília, 01 de setembro de 2020.

1. Trata-se de Recurso Administrativo interposto pela empresa **TOTAL LINHAS AÉREAS S/A.**, CNPJ nº. 32.068.363/0001-55, contra Decisão de 1ª Instância da Superintendência de Aeronavegabilidade - SAR, proferida em 18/03/2020, que aplicou multa no valor de **R\$ 4.000,00 (quatro mil reais)**, que é o correspondente ao *patamar mínimo* atribuído à infração imputada, identificada no Auto de Infração nº 007351/2019, por - *não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação de aeronaves ao realizar voo com a aeronave em condições não aeronavegáveis*, capitulada na alínea "e" do inciso III do artigo 302 do CBA c/c o item 121.153 (a)(2) do RBAC 121 - Emenda nº 03, de 01/07/2014.

2. Por celeridade processual e, com fundamento no artigo 50, §1º, da Lei nº 9.784/1999, ratifico os argumentos trazidos na proposta de decisão [Parecer 673/2020/JULG ASJIN/ASJIN – SEI! 4706714], ressaltando que embora a Resolução nº 472/2018 tenha revogado a Resolução ANAC nº 25/2008 e a IN ANAC nº 8, de 2008, também estabeleceu em seu artigo 82 que suas disposições não prejudicam atos já praticados e a aplicação das normas vigentes à época dos fatos, inclusive no que concerne às sanções aplicáveis.

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

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

- por conhecer, **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso interposto pela empresa **TOTAL LINHAS AÉREAS S/A.**, CNPJ nº. 32.068.363/0001-55, ao entendimento de que restou configurada a prática da infração descrita no **Auto de Infração nº 007351/2019**, capitulada na alínea "e" do inciso III do artigo 302 do CBA c/c o item 121.153 (a)(2) do RBAC 121 - Emenda nº 03, de 01/07/2014, e por **MANTER a multa** aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa, **no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais)**, que é o correspondente ao *patamar mínimo* atribuído à infração cometida, com a presença de um condição atenuante (inciso II do §1º do artigo 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº. 25/08, bem como, no inciso II do §1º do art. 36 da *hoje vigente* Resolução ANAC nº. 472/18) e sem agravantes (incisos do §2º do art. 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº. 25/08, bem como, previsto nos incisos do §2º do art. 36 da *hoje vigente* Resolução ANAC nº. 472/18), referente ao **Processo Administrativo Sancionador nº 00066.003273/2019-60** e ao **Crédito de Multa nº. 670.246/20-5**.

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

À Secretaria.

Notifique-se.

Cássio Castro Dias da Silva
SIAPE 1467237
Presidente da Turma Recursal – RJ



Documento assinado eletronicamente por **Cássio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 07/09/2020, às 10:24, 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 <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **4713226** e o código CRC **98A5DDBA**.

Referência: Processo nº 00066.003273/2019-60

SEI nº 4713226