



**PARECER N°** 221/2021/CJIN/ASJIN  
**PROCESSO N°** 00065.031889/2018-50  
**INTERESSADO:** AERO RECREIO ESCOLA DE AVIAÇÃO CIVIL LTDA - ME  
**PROPOSTA DE DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA – ASJIN**

**Auto de Infração:** 005452/2018      **Data da Lavratura:** 16/07/2018

**Infração:** Operar aeronave sem que fossem realizadas inspeções dentro do intervalo estabelecido pelo fabricante.

**Enquadramento:** alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA c/c o item 91.403(a) e 91.409(i), ambos do RBHA 91, de 22/04/2003.

**N° SIGEC:** 671.711/21-0

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

## 1. DO RELATÓRIO

Trata-se de processo administrativo instaurado sob os números em referência, em face da empresa **AERO RECREIO ESCOLA DE AVIAÇÃO CIVIL LTDA. - ME.**, CNPJ n°. 15.531.488/0001-50, por descumprimento da alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA c/c o item 91.403(a)(c) do RBHA 91, de 22/04/2003, cujo Auto de Infração n° 005452/2018 foi lavrado em 16/07/2018 (SEI! 2019888), conforme abaixo, *in verbis*:

**Auto de Infração n° 005452/2018** (SEI! 2019888)

(...)

**CÓDIGO DA EMENTA:** 03.0007565.0185

**DESCRIÇÃO DA EMENTA:** Operar aeronave sem que fossem realizadas inspeções dentro do intervalo estabelecido pelo fabricante.

**HISTÓRICO:** Durante auditoria de acompanhamento de aeronavegabilidade realizada na empresa AERO RECREIO ESCOLA DE AVIAÇÃO CIVIL LTDA. por equipe da GTAR/RJ, no período de 02 a 05/10/2017, foi verificada a seguinte não conformidade relacionada à aeronave PR-FPE, presente no item 1.4 do Ofício n° 2699(SEI)/2017 /RJ/GTAR / GAEM / GGAC / SAR-ANAC (SEI 1136898), com o seguinte texto:

"A inspeção de 100 horas da aeronave PR-FPE ocorrida entre os dias 26/12 a 27/12/2106 foi realizada vencida em 5,8 horas (de 299,7 para 315,5); A inspeção de 100 horas da aeronave PR-FPE ocorrida entre os dias 22/03 a 24/03/2017 foi realizada vencida em 10,6 horas (de 399,7 para 420,3); A inspeção de 100 horas da aeronave PR-FPE ocorrida entre os dias 27/07 a 28/07/2017 foi realizada vencida em 22,1 horas (de 499,7 para 531,8); A inspeção de 100 horas da aeronave PR-FPE ocorrida entre os dias 28/09 a 29/09/2017 foi realizada vencida em 21,6 horas (de 599,7 para 631,3). Para responder essa não conformidade, a empresa deverá corrigir o controle das inspeções da aeronave, caso aplicável, e deverá apresentar cópia dos registros de voo (logbook) referentes aos períodos em que a aeronave operou com as inspeções vencidas, e cópias de todos os registros de manutenção (caderneta de célula) da aeronave."

Foi realizada uma inspeção de 100 horas na aeronave PR-FPE em 21/06/2016, conforme registro em caderneta. A aeronave encontrava-se com 99,7 horas (Anexo I). A inspeção de 100 horas seguinte foi realizada no período de 29/09/2016 a 06/10/2016, estando a aeronave com 203,8 horas (Anexo II), quando deveria estar com, no máximo, 199,7 horas. Tendo em vista que a inspeção não possui tolerância e é repetitiva a cada 100 horas, o vencimento ocorreu com 199,7

horas, e sendo assim, ficou 4,1 horas vencida. Neste período, foram realizados 03 voos, conforme os registros na página 035 do diário de bordo 01/PRFPE/2016 (Anexo III). Da mesma forma, em seguida, a inspeção de 100 horas ocorrida entre os dias 26/12/2016 a 27/12/2016 foi realizada vencida em 15,8 horas (de 299,7 para 315,5) (Anexo IV). Neste período, foram realizados 11 voos, conforme os registros nas páginas 048 e 049 do diário de bordo 01/PRFPE/2016 (Anexo V).

Da mesma forma, em seguida, a inspeção de 100 horas ocorrida entre os dias 22/03/2017 a 24/03/2017 foi realizada vencida em 20,6 horas (de 399,7 para 420,3) (Anexo VI). Neste período, foram realizados 12 voos, conforme os registros nas páginas 012 e 013 do diário de bordo 002/PR-FPE/2016 (Anexo VII).

Da mesma forma, em seguida, a inspeção de 100 horas ocorrida entre os dias 27/07/2017 a 28/07/2017 foi realizada vencida em 32,1 horas (de 499,7 para 531,8) (Anexo VIII). Neste período, foram realizados 59 voos, conforme os registros nas páginas 029, 030, 031, 032, 033, 034, 035 e 036 do diário de bordo 002/PR-FPE/2016 (Anexo IX).

Da mesma forma, em seguida, a inspeção de 100 horas ocorrida entre os dias 28/09/2017 a 29/09/2017 foi realizada vencida em 31,6 horas (de 599,7 para 631,3) (Anexo X). Neste período, foram realizados 69 voos, conforme os registros nas páginas 0006, 0007, 0008, 0009, 0010, 0011, 0012, 0013, 0014 e 0015 do diário de bordo 003/PR-FPE/2017 (Anexo XI). Desta forma, foram realizados ao todo, 154 voos com a inspeção de 100 horas vencida. Considerando o exposto, conclui-se que para cada voo acima a empresa não observou as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação da aeronave (Artigo 302, inciso III, alínea "e", da Lei 7.565/86), em desacordo com a seção 91.403(a) do RBHA 91 e em desacordo a seção 91.403(c) do RBHA 91.

**CAPITULAÇÃO:** Alinea (e) do inciso III do artigo 302 do(a) Lei 7565 de 19/12/1986 c/c Item 91.403(a)(c) do(a) RBHA 91 de 22/04/2003.

**DADOS COMPLEMENTARES:** Marcas da Aeronave: PRFPE

Data da Ocorrência: 29/09/2016 - Hora de decolagem (UTC): 07:20 - Hora de pouso (UTC): 09:14

Data da Ocorrência: 29/09/2016 - Hora de decolagem (UTC): 11:00 - Hora de pouso (UTC): 11:24

Data da Ocorrência: 29/09/2016 - Hora de decolagem (UTC): 12:00 - Hora de pouso (UTC): 13:35

Data da Ocorrência: 20/12/2016 - Hora de decolagem (UTC): 12:00 - Hora de pouso (UTC): 14:30

Data da Ocorrência: 20/12/2016 - Hora de decolagem (UTC): 15:00 - Hora de pouso (UTC): 17:18

Data da Ocorrência: 21/12/2016 - Hora de decolagem (UTC): 07:00 - Hora de pouso (UTC): 08:20

Data da Ocorrência: 21/12/2016 - Hora de decolagem (UTC): 09:06 - Hora de pouso (UTC): 10:06

Data da Ocorrência: 21/12/2016 - Hora de decolagem (UTC): 11:30 - Hora de pouso (UTC): 12:30

Data da Ocorrência: 21/12/2016 - Hora de decolagem (UTC): 12:30 - Hora de pouso (UTC): 13:06

Data da Ocorrência: 21/12/2016 - Hora de decolagem (UTC): 14:30 - Hora de pouso (UTC): 15:06

Data da Ocorrência: 23/12/2016 - Hora de decolagem (UTC): 11:05 - Hora de pouso (UTC): 13:41

Data da Ocorrência: 26/12/2016 - Hora de decolagem (UTC): 08:35 - Hora de pouso (UTC): 10:23

Data da Ocorrência: 26/12/2016 - Hora de decolagem (UTC): 15:30 - Hora de pouso (UTC): 16:00

Data da Ocorrência: 26/12/2016 - Hora de decolagem (UTC): 16:30 - Hora de pouso (UTC): 17:30

Data da Ocorrência: 10/03/2017 - Hora de decolagem (UTC): 08:00 - Hora de pouso (UTC): 10:18

Data da Ocorrência: 12/03/2017 - Hora de decolagem (UTC): 11:00 - Hora de pouso (UTC):

13:30

Data da Ocorrência: 12/03/2017 - Hora de decolagem (UTC): 14:30 - Hora de pouso (UTC): 16:06

Data da Ocorrência: 14/03/2017 - Hora de decolagem (UTC): 00:25 - Hora de pouso (UTC): 01:57

Data da Ocorrência: 15/03/2017 - Hora de decolagem (UTC): 19:00 - Hora de pouso (UTC): 21:36

Data da Ocorrência: 16/03/2017 - Hora de decolagem (UTC): 09:45 - Hora de pouso (UTC): 12:50

Data da Ocorrência: 16/03/2017 - Hora de decolagem (UTC): 14:50 - Hora de pouso (UTC): 16:00

Data da Ocorrência: 20/03/2017 - Hora de decolagem (UTC): 13:00 - Hora de pouso (UTC): 14:48

Data da Ocorrência: 21/03/2017 - Hora de decolagem (UTC): 07:30 - Hora de pouso (UTC): 09:54

Data da Ocorrência: 21/03/2017 - Hora de decolagem (UTC): 13:05 - Hora de pouso (UTC): 13:35

Data da Ocorrência: 22/03/2017 - Hora de decolagem (UTC): 09:33 - Hora de pouso (UTC): 09:47

Data da Ocorrência: 22/03/2017 - Hora de decolagem (UTC): 09:53 - Hora de pouso (UTC): 10:12

Data da Ocorrência: 08/07/2017 - Hora de decolagem (UTC): 13:38 - Hora de pouso (UTC): 14:02

Data da Ocorrência: 08/07/2017 - Hora de decolagem (UTC): 14:18 - Hora de pouso (UTC): 14:42

Data da Ocorrência: 08/07/2017 - Hora de decolagem (UTC): 15:35 - Hora de pouso (UTC): 15:55

Data da Ocorrência: 08/07/2017 - Hora de decolagem (UTC): 18:43 - Hora de pouso (UTC): 19:07

Data da Ocorrência: 09/07/2017 - Hora de decolagem (UTC): 13:33 - Hora de pouso (UTC): 13:57

Data da Ocorrência: 09/07/2017 - Hora de decolagem (UTC): 08:33 - Hora de pouso (UTC): 08:57

Data da Ocorrência: 09/07/2017 - Hora de decolagem (UTC): 10:33 - Hora de pouso (UTC): 10:57

Data da Ocorrência: 09/07/2017 - Hora de decolagem (UTC): 11:13 - Hora de pouso (UTC): 11:37

Data da Ocorrência: 09/07/2017 - Hora de decolagem (UTC): 14:05 - Hora de pouso (UTC): 14:40

Data da Ocorrência: 09/07/2017 - Hora de decolagem (UTC): 15:03 - Hora de pouso (UTC): 15:27

Data da Ocorrência: 10/07/2017 - Hora de decolagem (UTC): 11:33 - Hora de pouso (UTC): 11:57

Data da Ocorrência: 10/07/2017 - Hora de decolagem (UTC): 16:05 - Hora de pouso (UTC): 16:55

Data da Ocorrência: 11/07/2017 - Hora de decolagem (UTC): 13:05 - Hora de pouso (UTC): 13:15

Data da Ocorrência: 12/07/2017 - Hora de decolagem (UTC): 13:05 - Hora de pouso (UTC): 13:41

Data da Ocorrência: 13/07/2017 - Hora de decolagem (UTC): 12:03 - Hora de pouso (UTC): 13:33

Data da Ocorrência: 14/07/2017 - Hora de decolagem (UTC): 10:03 - Hora de pouso (UTC): 10:27

Data da Ocorrência: 16/07/2017 - Hora de decolagem (UTC): 14:03 - Hora de pouso (UTC): 15:33

Data da Ocorrência: 17/07/2017 - Hora de decolagem (UTC): 09:03 - Hora de pouso (UTC): 09:33

Data da Ocorrência: 17/07/2017 - Hora de decolagem (UTC): 10:03 - Hora de pouso (UTC): 10:33

Data da Ocorrência: 17/07/2017 - Hora de decolagem (UTC): 10:37 - Hora de pouso (UTC): 10:51

Data da Ocorrência: 17/07/2017 - Hora de decolagem (UTC): 14:03 - Hora de pouso (UTC): 14:27

Data da Ocorrência: 18/07/2017 - Hora de decolagem (UTC): 15:03 - Hora de pouso (UTC): 16:39

Data da Ocorrência: 20/07/2017 - Hora de decolagem (UTC): 11:02 - Hora de pouso (UTC): 11:26

Data da Ocorrência: 21/07/2017 - Hora de decolagem (UTC): 09:03 - Hora de pouso (UTC): 09:27

Data da Ocorrência: 21/07/2017 - Hora de decolagem (UTC): 09:37 - Hora de pouso (UTC): 09:59

Data da Ocorrência: 21/07/2017 - Hora de decolagem (UTC): 11:03 - Hora de pouso (UTC): 11:27

Data da Ocorrência: 21/07/2017 - Hora de decolagem (UTC): 12:03 - Hora de pouso (UTC): 12:27

Data da Ocorrência: 21/07/2017 - Hora de decolagem (UTC): 14:03 - Hora de pouso (UTC): 14:27

Data da Ocorrência: 21/07/2017 - Hora de decolagem (UTC): 14:43 - Hora de pouso (UTC): 15:07

Data da Ocorrência: 21/07/2017 - Hora de decolagem (UTC): 15:33 - Hora de pouso (UTC): 15:57

Data da Ocorrência: 21/07/2017 - Hora de decolagem (UTC): 16:08 - Hora de pouso (UTC): 16:32

Data da Ocorrência: 22/07/2017 - Hora de decolagem (UTC): 09:03 - Hora de pouso (UTC): 09:27

Data da Ocorrência: 22/07/2017 - Hora de decolagem (UTC): 10:03 - Hora de pouso (UTC): 10:27

Data da Ocorrência: 22/07/2017 - Hora de decolagem (UTC): 14:03 - Hora de pouso (UTC): 14:20

Data da Ocorrência: 22/07/2017 - Hora de decolagem (UTC): 15:03 - Hora de pouso (UTC): 15:39

Data da Ocorrência: 23/07/2017 - Hora de decolagem (UTC): 10:03 - Hora de pouso (UTC): 10:51

Data da Ocorrência: 23/07/2017 - Hora de decolagem (UTC): 14:03 - Hora de pouso (UTC): 15:21

Data da Ocorrência: 24/07/2017 - Hora de decolagem (UTC): 09:03 - Hora de pouso (UTC): 09:27

Data da Ocorrência: 24/07/2017 - Hora de decolagem (UTC): 09:36 - Hora de pouso (UTC): 10:00

Data da Ocorrência: 24/07/2017 - Hora de decolagem (UTC): 10:09 - Hora de pouso (UTC): 10:33

Data da Ocorrência: 24/07/2017 - Hora de decolagem (UTC): 11:03 - Hora de pouso (UTC): 11:45

Data da Ocorrência: 25/07/2017 - Hora de decolagem (UTC): 09:03 - Hora de pouso (UTC): 09:27

Data da Ocorrência: 25/07/2017 - Hora de decolagem (UTC): 10:03 - Hora de pouso (UTC): 10:27

Data da Ocorrência: 25/07/2017 - Hora de decolagem (UTC): 11:03 - Hora de pouso (UTC): 11:21

Data da Ocorrência: 26/07/2017 - Hora de decolagem (UTC): 09:03 - Hora de pouso (UTC):

09:27

Data da Ocorrência: 26/07/2017 - Hora de decolagem (UTC): 10:03 - Hora de pouso (UTC): 10:27

Data da Ocorrência: 26/07/2017 - Hora de decolagem (UTC): 11:03 - Hora de pouso (UTC): 11:27

Data da Ocorrência: 26/07/2017 - Hora de decolagem (UTC): 14:03 - Hora de pouso (UTC): 14:27

Data da Ocorrência: 27/07/2017 - Hora de decolagem (UTC): 08:03 - Hora de pouso (UTC): 08:27

Data da Ocorrência: 27/07/2017 - Hora de decolagem (UTC): 10:03 - Hora de pouso (UTC): 11:23

Data da Ocorrência: 27/07/2017 - Hora de decolagem (UTC): 14:03 - Hora de pouso (UTC): 15:03

Data da Ocorrência: 27/07/2017 - Hora de decolagem (UTC): 15:13 - Hora de pouso (UTC): 15:33

Data da Ocorrência: 28/07/2017 - Hora de decolagem (UTC): 08:03 - Hora de pouso (UTC): 08:33

Data da Ocorrência: 28/07/2017 - Hora de decolagem (UTC): 09:33 - Hora de pouso (UTC): 10:03

Data da Ocorrência: 28/07/2017 - Hora de decolagem (UTC): 11:03 - Hora de pouso (UTC): 11:33

Data da Ocorrência: 28/07/2017 - Hora de decolagem (UTC): 11:43 - Hora de pouso (UTC): 12:10

Data da Ocorrência: 28/07/2017 - Hora de decolagem (UTC): 08:03 - Hora de pouso (UTC): 08:27

Data da Ocorrência: 28/07/2017 - Hora de decolagem (UTC): 10:03 - Hora de pouso (UTC): 11:23

Data da Ocorrência: 28/07/2017 - Hora de decolagem (UTC): 14:50 - Hora de pouso (UTC): 17:00

Data da Ocorrência: 10/09/2017 - Hora de decolagem (UTC): 12:03 - Hora de pouso (UTC): 12:27

Data da Ocorrência: 10/09/2017 - Hora de decolagem (UTC): 14:33 - Hora de pouso (UTC): 14:57

Data da Ocorrência: 10/09/2017 - Hora de decolagem (UTC): 16:33 - Hora de pouso (UTC): 17:12

Data da Ocorrência: 10/09/2017 - Hora de decolagem (UTC): 20:33 - Hora de pouso (UTC): 21:12

Data da Ocorrência: 11/09/2017 - Hora de decolagem (UTC): 09:03 - Hora de pouso (UTC): 09:27

Data da Ocorrência: 11/09/2017 - Hora de decolagem (UTC): 11:33 - Hora de pouso (UTC): 11:57

Data da Ocorrência: 12/09/2017 - Hora de decolagem (UTC): 09:03 - Hora de pouso (UTC): 09:27

Data da Ocorrência: 12/09/2017 - Hora de decolagem (UTC): 11:03 - Hora de pouso (UTC): 11:27

Data da Ocorrência: 12/09/2017 - Hora de decolagem (UTC): 12:33 - Hora de pouso (UTC): 12:57

Data da Ocorrência: 12/09/2017 - Hora de decolagem (UTC): 15:03 - Hora de pouso (UTC): 15:27

Data da Ocorrência: 13/09/2017 - Hora de decolagem (UTC): 14:05 - Hora de pouso (UTC): 15:10

Data da Ocorrência: 14/09/2017 - Hora de decolagem (UTC): 10:03 - Hora de pouso (UTC): 10:27

Data da Ocorrência: 14/09/2017 - Hora de decolagem (UTC): 16:05 - Hora de pouso (UTC): 16:20

Data da Ocorrência: 15/09/2017 - Hora de decolagem (UTC): 13:03 - Hora de pouso (UTC): 13:27

Data da Ocorrência: 15/09/2017 - Hora de decolagem (UTC): 17:03 - Hora de pouso (UTC): 17:27

Data da Ocorrência: 16/09/2017 - Hora de decolagem (UTC): 12:03 - Hora de pouso (UTC): 12:27

Data da Ocorrência: 16/09/2017 - Hora de decolagem (UTC): 13:02 - Hora de pouso (UTC): 13:27

Data da Ocorrência: 16/09/2017 - Hora de decolagem (UTC): 13:43 - Hora de pouso (UTC): 14:07

Data da Ocorrência: 16/09/2017 - Hora de decolagem (UTC): 14:33 - Hora de pouso (UTC): 14:57

Data da Ocorrência: 16/09/2017 - Hora de decolagem (UTC): 16:03 - Hora de pouso (UTC): 16:20

Data da Ocorrência: 16/09/2017 - Hora de decolagem (UTC): 17:03 - Hora de pouso (UTC): 17:27

Data da Ocorrência: 17/09/2017 - Hora de decolagem (UTC): 10:03 - Hora de pouso (UTC): 10:39

Data da Ocorrência: 17/09/2017 - Hora de decolagem (UTC): 10:48 - Hora de pouso (UTC): 11:12

Data da Ocorrência: 17/09/2017 - Hora de decolagem (UTC): 11:35 - Hora de pouso (UTC): 11:47

Data da Ocorrência: 17/09/2017 - Hora de decolagem (UTC): 12:03 - Hora de pouso (UTC): 12:27

Data da Ocorrência: 17/09/2017 - Hora de decolagem (UTC): 12:53 - Hora de pouso (UTC): 13:17

Data da Ocorrência: 17/09/2017 - Hora de decolagem (UTC): 16:33 - Hora de pouso (UTC): 16:57

Data da Ocorrência: 18/09/2017 - Hora de decolagem (UTC): 14:33 - Hora de pouso (UTC): 14:57

Data da Ocorrência: 18/09/2017 - Hora de decolagem (UTC): 15:13 - Hora de pouso (UTC): 15:37

Data da Ocorrência: 18/09/2017 - Hora de decolagem (UTC): 16:05 - Hora de pouso (UTC): 16:45

Data da Ocorrência: 18/09/2017 - Hora de decolagem (UTC): 17:23 - Hora de pouso (UTC): 17:47

Data da Ocorrência: 19/09/2017 - Hora de decolagem (UTC): 10:03 - Hora de pouso (UTC): 10:27

Data da Ocorrência: 19/09/2017 - Hora de decolagem (UTC): 11:05 - Hora de pouso (UTC): 11:20

Data da Ocorrência: 19/09/2017 - Hora de decolagem (UTC): 12:03 - Hora de pouso (UTC): 12:27

Data da Ocorrência: 19/09/2017 - Hora de decolagem (UTC): 16:03 - Hora de pouso (UTC): 16:27

Data da Ocorrência: 20/09/2017 - Hora de decolagem (UTC): 10:33 - Hora de pouso (UTC): 10:57

Data da Ocorrência: 20/09/2017 - Hora de decolagem (UTC): 11:13 - Hora de pouso (UTC): 11:37

Data da Ocorrência: 20/09/2017 - Hora de decolagem (UTC): 15:03 - Hora de pouso (UTC): 15:27

Data da Ocorrência: 20/09/2017 - Hora de decolagem (UTC): 17:03 - Hora de pouso (UTC): 17:27

Data da Ocorrência: 20/09/2017 - Hora de decolagem (UTC): 17:43 - Hora de pouso (UTC): 18:07

Data da Ocorrência: 20/09/2017 - Hora de decolagem (UTC): 18:25 - Hora de pouso (UTC):

18:55

Data da Ocorrência: 21/09/2017 - Hora de decolagem (UTC): 10:03 - Hora de pouso (UTC): 10:27

Data da Ocorrência: 21/09/2017 - Hora de decolagem (UTC): 11:03 - Hora de pouso (UTC): 11:27

Data da Ocorrência: 21/09/2017 - Hora de decolagem (UTC): 14:33 - Hora de pouso (UTC): 14:57

Data da Ocorrência: 22/09/2017 - Hora de decolagem (UTC): 09:03 - Hora de pouso (UTC): 09:27

Data da Ocorrência: 22/09/2017 - Hora de decolagem (UTC): 10:03 - Hora de pouso (UTC): 10:27

Data da Ocorrência: 22/09/2017 - Hora de decolagem (UTC): 10:38 - Hora de pouso (UTC): 10:59

Data da Ocorrência: 22/09/2017 - Hora de decolagem (UTC): 11:18 - Hora de pouso (UTC): 11:42

Data da Ocorrência: 22/09/2017 - Hora de decolagem (UTC): 12:03 - Hora de pouso (UTC): 12:27

Data da Ocorrência: 23/09/2017 - Hora de decolagem (UTC): 11:05 - Hora de pouso (UTC): 12:35

Data da Ocorrência: 23/09/2017 - Hora de decolagem (UTC): 13:03 - Hora de pouso (UTC): 13:27

Data da Ocorrência: 23/09/2017 - Hora de decolagem (UTC): 13:33 - Hora de pouso (UTC): 13:57

Data da Ocorrência: 23/09/2017 - Hora de decolagem (UTC): 14:08 - Hora de pouso (UTC): 14:38

Data da Ocorrência: 23/09/2017 - Hora de decolagem (UTC): 15:03 - Hora de pouso (UTC): 15:27

Data da Ocorrência: 23/09/2017 - Hora de decolagem (UTC): 15:43 - Hora de pouso (UTC): 16:07

Data da Ocorrência: 23/09/2017 - Hora de decolagem (UTC): 16:33 - Hora de pouso (UTC): 16:48

Data da Ocorrência: 23/09/2017 - Hora de decolagem (UTC): 17:03 - Hora de pouso (UTC): 17:27

Data da Ocorrência: 23/09/2017 - Hora de decolagem (UTC): 17:49 - Hora de pouso (UTC): 18:00

Data da Ocorrência: 24/09/2017 - Hora de decolagem (UTC): 14:03 - Hora de pouso (UTC): 14:27

Data da Ocorrência: 24/09/2017 - Hora de decolagem (UTC): 18:05 - Hora de pouso (UTC): 18:20

Data da Ocorrência: 25/09/2017 - Hora de decolagem (UTC): 14:05 - Hora de pouso (UTC): 14:25

Data da Ocorrência: 25/09/2017 - Hora de decolagem (UTC): 15:03 - Hora de pouso (UTC): 15:27

Data da Ocorrência: 26/09/2017 - Hora de decolagem (UTC): 13:05 - Hora de pouso (UTC): 14:25

Data da Ocorrência: 26/09/2017 - Hora de decolagem (UTC): 17:05 - Hora de pouso (UTC): 18:12

Data da Ocorrência: 27/09/2017 - Hora de decolagem (UTC): 10:05 - Hora de pouso (UTC): 10:25

Data da Ocorrência: 27/09/2017 - Hora de decolagem (UTC): 10:43 - Hora de pouso (UTC): 11:25

Data da Ocorrência: 27/09/2017 - Hora de decolagem (UTC): 13:05 - Hora de pouso (UTC): 13:47

Data da Ocorrência: 27/09/2017 - Hora de decolagem (UTC): 15:03 - Hora de pouso (UTC): 15:27

Data da Ocorrência: 28/09/2017 - Hora de decolagem (UTC): 15:15 - Hora de pouso (UTC): 15:39

(...)

(grifos no original)

No Relatório de Fiscalização GTAR-RJ/GAEM/GGAC/SAR nº SEI! 1928423, de 16/07/2018 (SEI! 1928423), o agente fiscal detalha os atos infracionais, conforme abaixo, *in verbis*:

**Relatório de Fiscalização GTAR-RJ/GAEM/GGAC/SAR nº SEI! 1928423** (SEI! 1928423)

(...)

**DESCRIÇÃO:**

Durante auditoria de acompanhamento de aeronavegabilidade realizada na empresa AERO RECREIO ESCOLA DE AVIAÇÃO CIVIL LTDA. por equipe da GTAR/RJ, no período de 02 a 05/10/2017, foi verificada a seguinte não conformidade relacionada à aeronave PR-FPE, presente no item 1.4 do Ofício nº 2699(SEI)/2017 /RJ/GTAR / GAEM / GGAC / SAR-ANAC (SEI 1136898), com o seguinte texto:

*“A inspeção de 100 horas da aeronave PR-FPE ocorrida entre os dias 26/12 a 27/12/2106 foi realizada vencida em 5,8 horas (de 299,7 para 315,5); A inspeção de 100 horas da aeronave PR-FPE ocorrida entre os dias 22/03 a 24/03/2017 foi realizada vencida em 10,6 horas (de 399,7 para 420,3); A inspeção de 100 horas da aeronave PR-FPE ocorrida entre os dias 27/07 a 28/07/2017 foi realizada vencida em 22,1 horas (de 499,7 para 531,8); A inspeção de 100 horas da aeronave PR-FPE ocorrida entre os dias 28/09 a 29/09/2017 foi realizada vencida em 21,6 horas (de 599,7 para 631,3). Para responder essa não conformidade, a empresa deverá corrigir o controle das inspeções da aeronave, caso aplicável, e deverá apresentar cópia dos registros de voo (logbook) referentes aos períodos em que a aeronave operou com as inspeções vencidas, e cópias de todos os registros de manutenção (caderneta de célula) da aeronave.”*

Foi realizada uma inspeção de 100 horas na aeronave PR-FPE em 21/06/2016, conforme registro em caderneta. A aeronave encontrava-se com 99,7 horas (Anexo I). A inspeção de 100 horas seguinte foi realizada no período de 29/09/2016 a 06/10/2016, estando a aeronave com 203,8 horas (Anexo II), quando deveria estar com, no máximo, 199,7 horas. Tendo em vista que a inspeção não possui tolerância e é repetitiva a cada 100 horas, o vencimento ocorreu com 199,7 horas, e sendo assim, ficou 4,1 horas vencida. Neste período, foram realizados 03 voos, conforme os registros na página 035 do diário de bordo 01/PRFPE/2016 (Anexo III), abaixo discriminados:

Data	De	Para	Part-Z	Dec-Z	Pouso-Z	Corte-Z
27/09/2016	---	---	---	---	---	---
28/09/2016	---	---	---	---	---	---
29/09/2016	SSUB	SSUB	07:15	07:20	09:14	09:20
29/09/2016	SSUB	SDQN	10:55	11:00	11:24	11:30
29/09/2016	SDQN	SBJR	11:55	12:00	13:35	13:40
08/10/2016	---	---	---	---	---	---
08/10/2016	---	---	---	---	---	---
08/10/2016	---	---	---	---	---	---

Da mesma forma, em seguida, a inspeção de 100 horas ocorrida entre os dias 26/12/2016 a 27/12/2106 foi realizada vencida em 15,8 horas (de 299,7 para 315,5) (Anexo IV). Neste período, foram realizados 11 voos, conforme os registros nas páginas 048 e 049 do diário de bordo 01/PRFPE/2016 (Anexo V), abaixo discriminados:

Página 048 (3 voos):

Data	De	Para	Part-Z	Dec-Z	Pouso-Z	Corte-Z
18/12/2016	---	---	---	---	---	---
18/12/2016	---	---	---	---	---	---
18/12/2016	---	---	---	---	---	---

19/12/2016	---	---	---	---	---	---
20/12/2016	---	---	---	---	---	---
20/12/2016	SBVG	SBVG	11:50	12:00	14:30	14:35
20/12/2016	SBVG	SDQW	14:50	15:00	17:18	17:23
21/12/2016	SDQW	SDQW	06:50	07:00	08:20	08:25

Página 049 (8 voos):

Data	De	Para	Part-Z	Dec-Z	Pouso-Z	Corte-Z
21/12/2016	SDQW	ZZZZ	09:00	09:06	10:06	10:12
21/12/2016	ZZZZ	SDQW	11:24	11:30	12:30	12:36
21/12/2016	SDQW	ZZZZ	12:24	12:30	13:06	13:12
21/12/2016	ZZZZ	SDQW	14:24	14:30	15:06	15:12
23/12/2016	SDQW	SBJF	11:00	11:05	13:41	13:45
26/12/2016	SBJF	ZZZZ	08:30	08:35	10:23	10:27
26/12/2016	ZZZZ	SDUB	15:25	15:30	16:00	16:05
26/12/2016	SDUB	SBJR	16:25	16:30	17:30	17:35

Da mesma forma, em seguida, a inspeção de 100 horas ocorrida entre os dias 22/03/2017 a 24/03/2017 foi realizada vencida em 20,6 horas (de 399,7 para 420,3) (Anexo VI). Neste período, foram realizados 12 voos, conforme os registros nas páginas 012 e 013 do diário de bordo 002/PR-FPE/2016 (Anexo VII), abaixo discriminados:

Página 012 (8 voos):

Data	De	Para	Part-Z	Dec-Z	Pouso-Z	Corte-Z
10/03/2017	SSUB	SSUB	07:54	08:00	10:18	10:24
12/03/2017	SSUB	SSUB	10:54	11:00	13:30	13:36
12/03/2017	SSUB	SSUB	14:24	14:30	16:06	16:12
14/03/2017	SSUB	SSUB	00:15	00:25	01:57	01:59
15/03/2017	SSUB	SSUB	18:51	19:00	21:36	21:47
16/03/2017	SSUB	SSUB	09:40	09:45	12:50	12:55
16/03/2017	SSUB	SSUB	14:45	14:50	16:00	16:05
20/03/2017	SSUB	SSUB	12:54	13:00	14:48	14:54

Página 013 (4 voos):

Data	De	Para	Part-Z	Dec-Z	Pouso-Z	Corte-Z
21/03/2017	SSUB	SBJR	07:25	07:30	09:54	10:00
21/03/2017	SBJR	SBJR	13:00	13:05	13:35	13:40
22/03/2017	SBJR	SBJR	09:30	09:33	09:47	09:50
22/03/2017	SBJR	SBJR	09:50	09:53	10:12	10:15
24/03/2017	---	---	---	---	---	---
24/03/2017	---	---	---	---	---	---
25/03/2017	---	---	---	---	---	---
25/03/2017	---	---	---	---	---	---

Da mesma forma, em seguida, a inspeção de 100 horas ocorrida entre os dias 27/07/2017 a 28/07/2017 foi realizada vencida em 32,1 horas (de 499,7 para 531,8) (Anexo VIII). Neste período, foram realizados 59 voos, conforme os registros nas páginas 029, 030, 031, 032, 033, 034, 035 e 036 do diário de bordo 002/PR-FPE/2016 (Anexo IX), abaixo discriminados:

Página 029 (8 voos):

Data	De	Para	Part-Z	Dec-Z	Pouso-Z	Corte-Z
08/07/2017	SBJR	SBJR	13:35	13:38	14:02	14:05

08/07/2017	SBJR	SBJR	14:15	14:18	14:42	14:45
08/07/2017	SBJR	SBJR	15:30	15:35	15:55	16:00
08/07/2017	SBJR	SBJR	18:40	18:43	19:07	19:10
09/07/2017	SBJR	SBJR	13:30	13:33	13:57	14:00
09/07/2017	SBJR	SBJR	08:30	08:33	08:57	09:00
09/07/2017	SBJR	SBJR	10:30	10:33	10:57	11:00
09/07/2017	SBJR	SBJR	11:10	11:13	11:37	11:40

Página 030 (8 voos):

Data	De	Para	Part-Z	Dec-Z	Pouso-Z	Corte-Z
09/07/2017	SBJR	SBJR	14:00	14:05	14:40	14:45
09/07/2017	SBJR	SBJR	15:00	15:03	15:27	15:30
10/07/2017	SBJR	SBJR	11:30	11:33	11:57	12:00
10/07/2017	SBJR	SBJR	16:00	16:05	16:55	17:00
11/07/2017	SBJR	SBJR	13:00	13:05	13:15	13:20
12/07/2017	SBJR	SBJR	13:00	13:05	13:41	13:43
13/07/2017	SBJR	SBJR	12:00	12:03	13:33	13:35
14/07/2017	SBJR	SBJR	10:00	10:03	10:27	10:30

Página 031 (8 voos):

Data	De	Para	Part-Z	Dec-Z	Pouso-Z	Corte-Z
16/07/2017	SBJR	SBJR	14:00	14:03	15:33	15:35
17/07/2017	SBJR	SBJR	09:00	09:03	09:33	09:35
17/07/2017	SBJR	SBJR	10:00	10:03	10:33	10:35
17/07/2017	SBJR	SBJR	10:35	10:37	10:51	10:53
17/07/2017	SBJR	SBJR	14:00	14:03	14:27	14:30
18/07/2017	SBJR	SBJR	15:00	15:03	16:39	16:41
20/07/2017	SBJR	SBJR	11:00	11:02	11:26	11:30
21/07/2017	SBJR	SBJR	09:00	09:03	09:27	09:30

Página 032 (8 voos):

Data	De	Para	Part-Z	Dec-Z	Pouso-Z	Corte-Z
21/07/2017	SBJR	SBJR	09:35	09:37	09:59	10:01
21/07/2017	SBJR	SBJR	11:00	11:03	11:27	11:30
21/07/2017	SBJR	SBJR	12:00	12:03	12:27	12:30
21/07/2017	SBJR	SBJR	14:00	14:03	14:27	14:30
21/07/2017	SBJR	SBJR	14:40	14:43	15:07	15:10
21/07/2017	SBJR	SBJR	15:30	15:33	15:57	16:00
21/07/2017	SBJR	SBJR	16:05	16:08	16:32	16:35
22/07/2017	SBJR	SBJR	09:00	09:03	09:27	09:30

Página 033 (8 voos):

Data	De	Para	Part-Z	Dec-Z	Pouso-Z	Corte-Z
22/07/2017	SBJR	SBJR	10:00	10:03	10:27	10:30
22/07/2017	SBJR	SBJR	14:00	14:03	14:20	14:22
22/07/2017	SBJR	SBJR	15:00	15:03	15:39	15:41
23/07/2017	SBJR	SBJR	10:00	10:03	10:51	10:53
23/07/2017	SBJR	SBJR	14:00	14:03	15:21	15:23
24/07/2017	SBJR	SBJR	09:00	09:03	09:27	09:30

24/07/2017	SBJR	SBJR	09:33	09:36	10:00	10:03
24/07/2017	SBJR	SBJR	10:06	10:09	10:33	10:36

Página 034 (8 voos):

Data	De	Para	Part-Z	Dec-Z	Pouso-Z	Corte-Z
24/07/2017	SBJR	SBJR	11:00	11:03	11:45	11:47
25/07/2017	SBJR	SBJR	09:00	09:03	09:27	09:30
25/07/2017	SBJR	SBJR	10:00	10:03	10:27	10:30
25/07/2017	SBJR	SBJR	11:00	11:03	11:21	11:24
26/07/2017	SBJR	SBJR	09:00	09:03	09:27	09:30
26/07/2017	SBJR	SBJR	10:00	10:03	10:27	10:30
26/07/2017	SBJR	SBJR	11:00	11:03	11:27	11:30
26/07/2017	SBJR	SBJR	14:00	14:03	14:27	14:30

Página 035 (8 voos):

Data	De	Para	Part-Z	Dec-Z	Pouso-Z	Corte-Z
27/07/2017	SBJR	SBJR	08:00	08:03	08:27	08:30
27/07/2017	SBJR	ZZZZ	10:00	10:03	11:23	11:25
27/07/2017	ZZZZ	SBJR	14:00	14:03	15:03	15:05
27/07/2017	SBJR	SBJR	15:10	15:13	15:33	15:35
28/07/2017	SBJR	SJDA	08:00	08:03	08:33	08:35
28/07/2017	SJDA	SJDA	09:30	09:33	10:03	10:06
28/07/2017	SJDA	SJDA	11:00	11:03	11:33	11:36
28/07/2017	SJDA	SJDA	11:40	11:43	12:10	12:12

Página 036 (3 voos):

Data	De	Para	Part-Z	Dec-Z	Pouso-Z	Corte-Z
28/07/2017	SJDA	SJDA	08:00	08:03	08:27	08:30
28/07/2017	SJDA	ZZZZ	10:00	10:03	11:23	11:25
28/07/2017	ZZZZ	SJDA	14:40	14:50	17:00	17:05
----	----	----	----	----	----	----
----	----	----	----	----	----	----
----	----	----	----	----	----	----
----	----	----	----	----	----	----
----	----	----	----	----	----	----

Da mesma forma, em seguida, a inspeção de 100 horas ocorrida entre os dias 28/09/2017 a 29/09/2017 foi realizada vencida em 31,6 horas (de 599,7 para 631,3) (Anexo X). Neste período, foram realizados 69 voos, conforme os registros nas páginas 0006, 0007, 0008, 0009, 0010, 0011, 0012, 0013, 0014 e 0015 do diário de bordo 003/PR-FPE/2017 (Anexo XI), abaixo discriminados:

Página 0006 (3 voos):

Data	De	Para	Part-Z	Dec-Z	Pouso-Z	Corte-Z
----	----	----	----	----	----	----
----	----	----	----	----	----	----
----	----	----	----	----	----	----
----	----	----	----	----	----	----
10/09/2017	SBJR	SBJR	12:00	12:03	12:27	12:30
10/09/2017	SBJR	SBJR	14:30	14:33	14:57	15:00

10/09/2017	SBJR	ZZZZ	16:30	16:33	17:12	17:15
------------	------	------	-------	-------	-------	-------

Página 0007 (8 voos):

Data	De	Para	Part-Z	Dec-Z	Pouso-Z	Corte-Z
10/09/2017	ZZZZ	SBJR	20:30	20:33	21:12	21:15
11/09/2017	SBJR	SBJR	09:00	09:03	09:27	09:30
11/09/2017	SBJR	SBJR	11:30	11:33	11:57	12:00
12/09/2017	SBJR	SBJR	09:00	09:03	09:27	09:30
12/09/2017	SBJR	SBJR	11:00	11:03	11:27	11:30
12/09/2017	SBJR	SBJR	12:30	12:33	12:57	13:00
12/09/2017	SBJR	SBJR	15:00	15:03	15:27	15:30
13/09/2017	SBJR	SBJR	14:00	14:05	15:10	15:15

Página 0008 (8 voos):

Data	De	Para	Part-Z	Dec-Z	Pouso-Z	Corte-Z
14/09/2017	SBJR	SBJR	10:00	10:03	10:27	10:30
14/09/2017	SBJR	SBJR	16:00	16:05	16:20	16:25
15/09/2017	SBJR	SBJR	13:00	13:03	13:27	13:30
15/09/2017	SBJR	SBJR	17:00	17:03	17:27	17:30
16/09/2017	SBJR	SBJR	12:00	12:03	12:27	12:30
16/09/2017	SBJR	SBJR	13:00	13:02	13:27	13:30
16/09/2017	SBJR	SBJR	13:40	13:43	14:07	14:10
16/09/2017	SBJR	SBJR	14:30	14:33	14:57	15:00

Página 0009 (8 voos):

Data	De	Para	Part-Z	Dec-Z	Pouso-Z	Corte-Z
16/09/2017	SBJR	SBJR	16:00	16:03	16:20	16:25
16/09/2017	SBJR	SBJR	17:00	17:03	17:27	17:30
17/09/2017	SBJR	SBJR	10:00	10:03	10:39	10:42
17/09/2017	SBJR	SBJR	10:45	10:48	11:12	11:15
17/09/2017	SBJR	SBJR	11:30	11:35	11:47	11:50
17/09/2017	SBJR	SBJR	12:00	12:03	12:27	12:30
17/09/2017	SBJR	SBJR	12:50	12:53	13:17	13:20
17/09/2017	SBJR	SBJR	16:30	16:33	16:57	17:00

Página 0010 (8 voos):

Data	De	Para	Part-Z	Dec-Z	Pouso-Z	Corte-Z
18/09/2017	SBJR	SBJR	14:30	14:33	14:57	15:00
18/09/2017	SBJR	SBJR	15:10	15:13	15:37	15:40
18/09/2017	SBJR	SBJR	16:00	16:05	16:45	16:50
18/09/2017	SBJR	SBJR	17:20	17:23	17:47	17:50
19/09/2017	SBJR	SBJR	10:00	10:03	10:27	10:30
19/09/2017	SBJR	SBJR	11:00	11:05	11:20	11:25
19/09/2017	SBJR	SBJR	12:00	12:03	12:27	12:30
19/09/2017	SBJR	SBJR	16:00	16:03	16:27	16:30

Página 0011 (8 voos):

Data	De	Para	Part-Z	Dec-Z	Pouso-Z	Corte-Z
20/09/2017	SBJR	SBJR	10:30	10:33	10:57	11:00

20/09/2017	SBJR	SBJR	11:10	11:13	11:37	11:40
20/09/2017	SBJR	SBJR	15:00	15:03	15:27	15:30
20/09/2017	SBJR	SBJR	17:00	17:03	17:27	17:30
20/09/2017	SBJR	SBJR	17:40	17:43	18:07	18:10
20/09/2017	SBJR	SBJR	18:20	18:25	18:55	19:00
21/09/2017	SBJR	SBJR	10:00	10:03	10:27	10:30
21/09/2017	SBJR	SBJR	11:00	11:03	11:27	11:30

Página 0012 (8 voos):

Data	De	Para	Part-Z	Dec-Z	Pouso-Z	Corte-Z
21/09/2017	SBJR	SBJR	14:30	14:33	14:57	15:00
22/09/2017	SBJR	SBJR	09:00	09:03	09:27	09:30
22/09/2017	SBJR	SBJR	10:00	10:03	10:27	10:30
22/09/2017	SBJR	SBJR	10:35	10:38	10:59	11:02
22/09/2017	SBJR	SBJR	11:15	11:18	11:42	11:45
22/09/2017	SBJR	SBJR	12:00	12:03	12:27	12:30
23/09/2017	SBJR	SBJR	11:00	11:05	12:35	12:40
23/09/2017	SBJR	SBJR	13:00	13:03	13:27	13:30

Página 0013 (8 voos):

Data	De	Para	Part-Z	Dec-Z	Pouso-Z	Corte-Z
23/09/2017	SBJR	SBJR	13:30	13:33	13:57	14:00
23/09/2017	SBJR	SBJR	14:05	14:08	14:38	14:40
23/09/2017	SBJR	SBJR	15:00	15:03	15:27	15:30
23/09/2017	SBJR	SBJR	15:40	15:43	16:07	16:10
23/09/2017	SBJR	SBJR	16:30	16:33	16:48	16:50
23/09/2017	SBJR	SBJR	17:00	17:03	17:27	17:30
23/09/2017	SBJR	SBJR	17:45	17:49	18:00	18:03
24/09/2017	SBJR	SBJR	14:00	14:03	14:27	14:30

Página 0014 (8 voos):

Data	De	Para	Part-Z	Dec-Z	Pouso-Z	Corte-Z
24/09/2017	SBJR	SBJR	18:00	18:05	18:20	18:25
25/09/2017	SBJR	ZZZZ	14:00	14:05	14:25	14:30
25/09/2017	ZZZZ	SBJR	15:00	15:03	15:27	15:30
26/09/2017	SBJR	ZZZZ	13:00	13:05	14:25	14:30
26/09/2017	ZZZZ	SBJR	17:00	17:05	18:12	18:15
27/09/2017	SBJR	SBRJ	10:00	10:05	10:25	10:30
27/09/2017	SBRJ	ZZZZ	10:40	10:43	11:25	11:30
27/09/2017	ZZZZ	SBRJ	13:00	13:05	13:47	13:50

Página 0015 (2 voos):

Data	De	Para	Part-Z	Dec-Z	Pouso-Z	Corte-Z
27/09/2017	SBRJ	SBJR	15:00	15:03	15:27	15:30
28/09/2017	SBJR	SBJR	15:12	15:15	15:39	15:42
----	----	----	----	----	----	----
----	----	----	----	----	----	----
----	----	----	----	----	----	----
----	----	----	----	----	----	----

----	----	----	----	----	----	----
----	----	----	----	----	----	----

Considerando o exposto, conclui-se que para cada voo acima a empresa não observou as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação da aeronave (Artigo 302, inciso III, alínea "e", da Lei 7.565/86), em desacordo com a seção 91.403(a) do RBHA 91 e em desacordo a seção 91.403(c) do RBHA 91.

**Portanto, recomendo a emissão de 154 Autos de Infração capitulados no Artigo 302, inciso III, alínea "e", da Lei 7.565/86, c/c seção 91.403(a) do RBHA 91 c/c seção 91.403(c) do RBHA 91.**

(...)

**(grifos no original)**

Em anexo, *ao presente processo*, a fiscalização desta ANAC apresenta os seguintes documentos:

- Anexo I - cópia de registro em caderneta de inspeção de 100 horas, realizada na aeronave PR-FPE em 21/06/2016, estando a mesma com 99,7 horas - SEI! 1928638;
- Anexo II - cópia de registro em caderneta de inspeção de 100 horas, realizada na aeronave PR-FPE entre 29/09/2016 e 06/10/2016, estando a mesma com 203,8 horas - SEI! 1928677;
- Anexo III - cópia da página 035 do Diário de Bordo nº 01/PR-FPE/2016, da aeronave PR-FPE, com registros de voos realizados entre 27/09/2016 e 08/10/2016 - SEI! 1928693;
- Anexo IV - cópia de registro em caderneta de inspeção de 100 horas, realizada na aeronave PR-FPE entre 26/12/2016 e 27/12/2016, estando a mesma com 315,5 horas - SEI! 1929020;
- Anexo V - cópia das páginas 048 e 049 do Diário de Bordo nº 01/PR-FPE/2016, da aeronave PR-FPE, com registros de voos realizados entre 18/12/2016 e 26/12/2016 - SEI! 1929029;
- Anexo VI - cópia de registro em caderneta de inspeção de 100 horas, realizada na aeronave PR-FPE entre 22/03/2017 e 24/03/2017, estando a mesma com 420,3 horas - SEI! 1929033;
- Anexo VII - cópia das páginas 012 e 013 do Diário de Bordo nº 02/PR-FPE/2016, da aeronave PR-FPE, com registros de voos realizados entre 10/03/2017 e 25/03/2017 - SEI! 1929041;
- Anexo VIII - cópia de registro em caderneta de inspeção de 100 horas, realizada na aeronave PR-FPE entre 27/07/2017 e 28/07/2017, estando a mesma com 531,8 horas - SEI! 1929059;
- Anexo IX - cópia das páginas 0029, 0030, 0031, 0032, 0033, 0034, 0035 e 0036 do Diário de Bordo nº 02/PR-FPE/2016, da aeronave PR-FPE, com registros de voos realizados entre 08/07/2017 e 29/07/2017 - SEI! 1929068;
- Anexo X - cópia de registro em caderneta de inspeção de 100 horas, realizada na aeronave PR-FPE entre 28/09/2017 e 29/09/2017, estando a mesma com 631,3 horas - SEI! 1929077; e
- Anexo XI - cópia das páginas 0006, 0007, 0008, 0009, 0010, 0011, 0012, 0013, 0014 e 0015 do Diário de Bordo nº 002/PR-FPE/2016, da aeronave PR-FPE, com registros de voos realizados entre 09/09//2017 e 01/10/2017 - SEI! 1929083.

Em 20/07/2018, o interessado foi, *devidamente*, notificado do Auto de Infração (SEI! 2125732), oportunidade em que apresenta a sua defesa, em 06/08/2018 (SEI! 2092802), alegando que: (i) houve ilegitimidade passiva no presente processo; (ii) após consulta ao fabricante, lhe foi informado que no tipo de manutenção relacionada às irregularidades imputadas é permitido ultrapassar em 10% o prazo para execução da manutenção, devendo ser somado o valor de 100 horas para definição do prazo para realização de nova inspeção; (iii) para cada grupo de voos realizados supostamente com a inspeção de 100 horas vencida, todas foram realizadas de forma regular; (iv) nos dias 13 e 14/08/2017, a aeronave efetuou

inspeção de 100 horas referente à IAM com 561,6 horas, com a finalidade de renovação do Certificado de Aeronavegabilidade, quando a mesma poderia ser realizada até 609,7 horas; (v) a aeronave PR-FPE sofreu um acidente aeronáutico quando tinha 75,3 horas desde nova (TSN - Time Since New) e que foi realizada à época uma revisão geral com troca de todos os componentes e efetuado voo de liberação; (vi) entre 21 e 22/06/2016, foi realizada uma inspeção antecipada de 100 horas, quando a aeronave tinha 99,7 horas totais e 24,4 horas desde o *overhaul* (TSO - Time Since Overhaul), pois recebeu uma proposta de arrendamento operacional da empresa NEW AIR SERVIÇOS AÉREOS ESPECIALIZADOS LTDA, para atender a voos SAE, sendo efetuada à época uma Vistoria Técnica Especial - VTE para mudança de categoria; (vii) com o contrato assinado e devidamente registrado no RAB, foi entregue a aeronave à referida empresa, a qual assumiu toda a responsabilidade pela operação, de acordo com o art. 70 do CBA; (viii) em julho de 2017, a empresa arrendatária comunicou ao proprietário da aeronave que não tinha interesse de continuar o contrato, lhe devolvendo-a; (ix) o proprietário da aeronave requereu que a aeronave fosse entregue com a manutenção em dia, "*sendo certo que a empresa efetuou a inspeção de 100 horas nos dias 27/07/2017 e 28/07/2017 com 531,8 horas TSN e 456,2 horas TSO*"; (x) ao observar que algumas manutenções foram realizadas com horas a mais enquanto vigorava o contrato de arrendamento operacional, resolveu antecipar a inspeção de 100 horas para os dias 13 e 14/08/2017, e aproveitando a parada na oficina, efetuou a renovação do CA quando a aeronave tinha 561,6 horas TSN, 29,8 horas após a manutenção de 100 horas; (xi) apresenta uma tabela em que sumariza as datas de realização de inspeções da aeronave e tempos da aeronave no momento da realização das mesmas; (xii) o arrendamento operacional da aeronave começou no mês de junho de 2016 e se encerrou em agosto de 2017, a partir de quando foram antecipadas todas as manutenções para regularização das manutenções pendentes; (xiii) em consulta com o fabricante foi comunicado de um *link* sobre manutenção recomendada para o R44, onde no item (b) consta que a aeronave ao receber uma inspeção anual de 100 horas em oficina credenciada e tendo sido aprovada para devolução ao serviço, ou tendo recebido uma inspeção para renovação do Certificado de Aeronavegabilidade, estará a mesma com todas as manutenções regularizadas e considerada apta para voos, o que se aplicaria à aeronave PR-FPE; e (xiv) observa a necessidade de atenção desta ANAC quanto aos princípios da *legalidade*, *razoabilidade* e *finalidade*. Nesta oportunidade, a empresa junta ao presente processo os seguintes documentos: a) cópia de documentos necessários à representação processual; b) cópia das páginas 036 e 037 do Diário de Bordo nº 01/PRFPE/2016, da aeronave PR-FPE; c) cópia das páginas 0002, 0012 e 0034 do Diário de Bordo nº 02/PRFPE/2016, da aeronave PR-FPE; d) cópia das páginas 026/151, 027/151, 028/151, 029/151, 030/151, 031/151, 032/151 e 033/151 da Caderneta de Célula nº 02/PR-FPE/11, da aeronave PR-FPE; e) cópia de Certificado de Matrícula da aeronave PR-FPE, expedido em 21/03/2017, onde consta como operador "NEW AIR SERVS. AEROREOS ESPECIALIZADOS LTDA"; f) cópia de Certificado de Aeronavegabilidade da aeronave PR-FPE, expedido em 21/03/2017, onde consta como operador "NEW AIR SERVS. AEROREOS ESPECIALIZADOS LTDA"; e g) cópia do item 91.409 do FAR 91.

Juntada ao presente processo a Certidão de Propriedade e Ônus Reais, datada de 27/12/2018, esta referente à aeronave PR-FPE (SEI! 2556210).

Em 28/03/2019, juntada ao processo página 2.1 do Manual de Manutenção R44 (SEI 2853093).

O SIS\_Despacho JPI/SAR 4098602, lavrado em 18/03/2020, converte o presente processo em diligência junto à extinta GGAC.

Em 20/03/2020, lavrado o Despacho GCVC 4161480, o qual encaminha o presente processo à GGAC

O Despacho JPI/SAR 4190167, lavrado em 27/03/2020, *novamente*, encaminha o presente processo à GGAC em diligência, setor este que, *em resposta*, apresenta o Despacho GCVC 4190978.

Em 17/04/2020, lavrado o Despacho JPI/SAR 4231925, o qual define a necessidade de abertura de prazo para manifestação do interessado, ante à juntada de novos documentos aos autos decorrentes das diligências. Em 09/07/2020, com o intuito de abrir prazo para manifestação do interessado, lavrado Ofício nº 6116/2020/ASJIN-ANAC (SEI 4515378). Sem comprovação nos autos da ciência do interessado (Ofício nº 6116/2020/ASJIN-ANAC), *no entanto*, o mesmo protocolou nova manifestação nesta ANAC, em 12/08/2020 (SEI! 4644092 e 4644088), alegando ser parte ilegítima. A empresa interessada cita, *ainda*, o artigo 124, o inciso I do art. 129, e o inciso III do art. 130, todos do CBA, além do item 1.4.1 da

NSMA 3-7, e, com amparo no art. 124 do CBA, requer que seja reconhecida sua ilegitimidade passiva quanto às infrações imputadas no processo.

Em Decisão de Primeira Instância nº 91/2021/CJAC/GNOS/SPO, de 26/03/2021 (SEI! 5518220), ficou decidido:

a) com base no inciso II do art. 33 da Resolução ANAC nº 472/2018, **DECLARAR NULAS AS AUTUAÇÕES** relacionadas aos 14 voos realizados no período de 29/09/2016 a 26/12/2016, quando o operador registrado no RAB era DS AIR TAXI AEREO LTDA. e **DECLARAR NULAS AS AUTUAÇÕES** relacionadas aos 29 voos realizados no período de 10/03/2017 a 16/07/2017, quando o operador registrado no RAB era NEW AIR SERVIÇOS AÉREOS ESPECIALIZADOS LTDA., uma vez que ficou configurada a ilegitimidade passiva de AERO RECREIO ESCOLA DE AVIACAO CIVIL - EIRELI. quanto à essas imputações; e

b) **CONVALIDAR** o Auto de Infração nº 005452/2018, com relação ao seu enquadramento, para que passe a vigorar assim capitulado: Lei nº 7.565/1986 (CBA), art. 302, inciso III, alínea "e", c/c RBHA 91, parágrafos 91.403(a) e 91.409(i).

A empresa interessada, notificada acerca da decisão de primeira instância, em 22/04/2021 (SEI! 5625253 e 5627536), apresenta suas considerações, em 12/05/2021 (SEI! 5708630 e 5708639), oportunidade em que alega: (i) reitera as suas alegações já apresentadas em sede de defesa, acrescentando informações retiradas do *website* da ANAC, estas relativas à renovação da validade do Certificado de Aeronavegabilidade; (ii) "[...] *fica comprovado que tão logo a empresa recebeu a aeronave após término do contrato de Arrendamento Operacional, ao observar que houve erro do arrendatário no cumprimento das manutenções, efetuou as manutenções que se fazia necessário para sua regularização sendo certo que a partir desta data todos os voos realizados foram no período correto*"; (iii) a aeronave foi vendida em agosto de 2019, com a transferência de propriedade em 22/08/2019, ao senhor KLEBER BUENO ANTONIO E OUTRO, não tendo mais acesso aos documentos que a acompanham; e (iv) reitera a necessidade de observância dos princípios da Administração Pública por esta ANAC. Em anexo, a empresa interessada apresenta cópia de rascunhos (*apócrifos*) de registros de manutenção relativos à aeronave PR-FPE (SEI! 5708633, 5708635 e 5708637).

Em 19/05/2021, o setor competente de primeira instância, apontando a existência de uma circunstância atenuante (inciso III do §1º do art. 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº 25/08) e nenhuma condição agravante (incisos do §2º do art. 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº 25/08), decidiu pela aplicação a sanção de multa no valor total de **R\$ 73.749,58 (setenta e três mil, setecentos e quarenta e nove reais e cinquenta e oito centavos)**, tendo em vista a incidência do instituto da *infração de natureza continuada*.

A empresa interessada, notificada da decisão de primeira instância, em 24/05/2021 (SEI! 5751304 e 5738098), apresenta o seu recurso, em 01/06/2021 (SEI! 5786454 e 5786447), oportunidade em que alega que: (i) "[conforme] pode ser comprovado pela cópia da fl. 34 do diário de bordo da aeronave PR-FPE efetuou voos na empresa NEW AIR SERVIÇOS AÉREOS ESPECIALIZADOS LTDA até 26/07/2017, quando devolvida para a Recorrente; (ii) "[ao] receber a Aeronave por devolução encaminhou-a para a Oficina AIRTECH para fins de realizar Inspeção de 100 horas no dia 27/07/2017, conforme faz prova com a cópia da Ordem de Serviço nº 50/17 quando a aeronave estava com 531,84 horas TSN"; (iii) "[ao] examinar a documentação da aeronave foi observado que existiam algumas discrepâncias nas manutenções efetuadas pelo operador anterior, desta forma resolveu antecipar em 70 horas a Inspeção 100 horas realizando-a com 561,6, conforme faz prova com a Etiqueta 54/17 de Manutenção junta"; (iv) "[cabe] observar que com a antecipação da manutenção em 70 horas na inspeção de 100 horas passou a efetuar todas as manutenções posteriores de forma correta"; (v) "[outra] situação de real importância que na mesma data em que foi antecipada a manutenção de 100 horas houve a Inspeção Anual de manutenção – IAM que de acordo com o Fabricante supre as deficiências de manutenções anteriores"; e (vi) "[...] ficou comprovado pelas documentações juntas que a partir do recebimento da

aeronave foram regularizadas todas as manutenções (561,6 horas TSN) não tendo como se falar em voos realizados com horas vencidas, desta forma requer seja reconhecido que NÃO HOUVE realização de voos pela empresa [...]". A empresa interessada, *nesta oportunidade*, anexa os seguintes documentos: a) folha nº 34 do Diário de Bordo (SEI! 5786449); b) Ordem de Serviço (SEI! 5786451); c) Etiqueta de Manutenção 54-17 (SEI! 5786452); e d) Certificado de Aeronavegabilidade (SEI! 5786454).

Pelo Despacho ASJIN, de 01/07/2021 (SEI! 5908933), o presente processo foi encaminhado à relatoria, sendo atribuído a este analista técnico, em 02/07/2021, às 10h28min.

### ***Outros Documentos e Atos Administrativos:***

- Auto de Infração nº 005452/2018, de 16/07/2018 (SEI! 2019888);
- Relatório de Fiscalização GTAR-RJ/GAEM/GGAC/SAR nº SEI! 1928423, de 16/07/2018 (SEI! 1928423);
- Anexo I - cópia de registro em caderneta de inspeção de 100 horas, realizada na aeronave PR-FPE em 21/06/2016, estando a mesma com 99,7 horas - SEI! 1928638;
- Anexo II - cópia de registro em caderneta de inspeção de 100 horas, realizada na aeronave PR-FPE entre 29/09/2016 e 06/10/2016, estando a mesma com 203,8 horas - SEI! 1928677;
- Anexo III - cópia da página 035 do Diário de Bordo nº 01/PR-FPE/2016, da aeronave PR-FPE, com registros de voos realizados entre 27/09/2016 e 08/10/2016 - SEI! 1928693;
- Anexo IV - cópia de registro em caderneta de inspeção de 100 horas, realizada na aeronave PR-FPE entre 26/12/2016 e 27/12/2016, estando a mesma com 315,5 horas - SEI! 1929020;
- Anexo V - cópia das páginas 048 e 049 do Diário de Bordo nº 01/PR-FPE/2016, da aeronave PR-FPE, com registros de voos realizados entre 18/12/2016 e 26/12/2016 - SEI! 1929029;
- Anexo VI - cópia de registro em caderneta de inspeção de 100 horas, realizada na aeronave PR-FPE entre 22/03/2017 e 24/03/2017, estando a mesma com 420,3 horas - SEI! 1929033;
- Anexo VII - cópia das páginas 012 e 013 do Diário de Bordo nº 02/PR-FPE/2016, da aeronave PR-FPE, com registros de voos realizados entre 10/03/2017 e 25/03/2017 - SEI! 1929041;
- Anexo VIII - cópia de registro em caderneta de inspeção de 100 horas, realizada na aeronave PR-FPE entre 27/07/2017 e 28/07/2017, estando a mesma com 531,8 horas - SEI! 1929059;
- Anexo IX - cópia das páginas 0029, 0030, 0031, 0032, 0033, 0034, 0035 e 0036 do Diário de Bordo nº 02/PR-FPE/2016, da aeronave PR-FPE, com registros de voos realizados entre 08/07/2017 e 29/07/2017 - SEI! 1929068;
- Anexo X - cópia de registro em caderneta de inspeção de 100 horas, realizada na aeronave PR-FPE entre 28/09/2017 e 29/09/2017, estando a mesma com 631,3 horas - SEI! 1929077;
- Anexo XI - cópia das páginas 0006, 0007, 0008, 0009, 0010, 0011, 0012, 0013, 0014 e 0015 do Diário de Bordo nº 002/PR-FPE/2016, da aeronave PR-FPE, com registros de voos realizados entre 09/09/2017 e 01/10/2017 - SEI! 1929083;
- Aviso de Recebimento - AR, de 20/07/2018 (SEI! 2125732);
- Processo nº 00065.041288/2018-55;
- Requerimento da empresa interessada, de 06/08/2018 (SEI! 2092802);
- Despacho GTAR, de 10/08/2018 (SEI! 2106235);
- CERTIDÃO DE PROPRIEDADE E ÔNUS REAIS do REGISTRO AERONÁUTICO BRASILEIRO, de 27/12/2018 (SEI! 2556210);
- Cópia da CERTIDÃO DE PROPRIEDADE E ÔNUS REAIS do REGISTRO AERONÁUTICO

- BRASILEIRO, de 27/12/2018 (SEI! 2850948);
- ROBINSON - MAINTENANCE MANUAL - MODEL R44 (SEI! 2853093);
  - SIS\_Despacho JPI-SAR, de 18/03/2020);
  - Despacho GCVC, de 20/03/2020 (SEI! 4161480);
  - Despacho GGAC, de 20/03/2020 (SEI! 4163946);
  - Despacho JPI-SAR, de 27/03/202 (SEI! 4190167);
  - Despacho GCVC, de 27/03/2020 (SEI! 4190978);
  - Despacho ASJIN, de 16/04/2020 (SEI! 4243612);
  - Despacho JPI-SAR, de 17/04/2020 (SEI! 4231925);
  - Ofício nº 6116/2020/ASJIN-ANAC, de 09/07/2020 (SEI! 4515378);
  - Defesa da empresa interessada, de 12/08/2020 (SEI! 4644088);
  - Fichas de Manutenção (SEI! 4644089);
  - Inscrição de Contrato de Arrendamento de Aeronave, de 30/06/2016 (SEI! 4644090);
  - Recibo Eletrônico de Protocolo, de 12/08/2020 (SEI! 4644092);
  - Despacho ASJIN, de 17/08/2020 (SEI! 4662275);
  - Despacho SAR, de 15/10/2020 (SEI! 4897720);
  - Decisão de Primeira Instância, de 26/03/2021 (SEI! 5518220);
  - Ofício nº 3322/2021/ASJIN-ANAC, de 22/04/2021 (SEI! 5625253);
  - Certidão de Intimação Cumprida, de 22/04/2021 (SEI! 5627536);
  - Defesa da empresa interessada, de 12/05/2021 (SEI! 5708630);
  - Documento - Etiqueta de Manutenção 54-17 (SEI! 5708633);
  - Documento - Etiqueta de Manutenção 62-17 (SEI! 5708635);
  - Documento - Etiqueta de Manutenção 77-17 (SEI! 5708637);
  - Recibo Eletrônico de Protocolo, de 12/05/2021 (SEI! 5708639);
  - Despacho ASJIN, de 14/05/2021 (SEI! 5716593);
  - Extrato SIGEC, de 19/05/2021 (SEI! 5735111);
  - Decisão de Primeira Instância, de 19/05/2021 (SEI! 5730359);
  - Despacho ASJIN, de 19/05/2021 (SEI! 5737623);
  - Extrato SIGEC, de 19/05/2021 (SEI! 5738086);
  - Ofício nº 4261/2021/ASJIN-ANAC, de 20/05/2021 (SEI! 5738098);
  - Memorando nº 254/2021/GTVC/GOAG/SPO, de 21/05/2021 (SEI! 5741783);
  - Certidão de Intimação Cumprida, de 24/05/2021 (SEI! 5751304);
  - Recurso da empresa interessada, de 01/06/2021 (SEI! 5786447);
  - Fl. 34 do Diário de Bordo da Aeronave (SEI! 5786449);
  - Documento - Ordem de Serviço (SEI! 5786451);
  - Documento - Etiqueta de Manutenção 54-17 (SEI! 5786452);

- Certificado de Aeronavegabilidade de Aeronave (SEI! 5786454);
- Recibo Eletrônico de Protocolo, de 01/06/2021 (SEI! 5786456); e
- Despacho ASJIN, de 01/07/2021 (SEI! 5908933).

**É o breve relatório.**

## 2. DAS PRELIMINARES

### *Do Recebimento do Recurso Sem Efeito Suspensivo*

Observa-se que o recurso do interessado foi recebido, pela Secretaria da ASJIN, sem efeito suspensivo, com fundamento no vigente art. 38 da 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*, o interessado 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.

### ***Da Alegação de Ilegitimidade Passiva:***

*Como se verifica no presente processo*, a empresa interessada, *inicialmente*, se manifesta apontando a sua ilegitimidade passiva para figurar no neste procedimento, requerendo que seja reconhecida a sua ilegitimidade passiva quanto aos atos infracionais imputados que lhe estão sendo imputados. A interessada, expressamente, afirma que "[...] conforme faz prova pelos documentos juntos os fatos contidos nos presentes ocorreram quando a aeronave em testilha estava sob contrato de arrendamento operacional (arts. 70 § 2º, 127, 129 I, 130 III e 131 do CBA), devidamente registrado no RAB, a empresa NEW AIR SERVIÇOS AÉREOS ESPECIALIZADOS LTDA, CNPJ 15.264.861/0001-54 [...]", oportunidade em que se refere aos artigos 70 (§ 2º), 127, 129 e 130, todos do CBA.

A interessada, *em nova oportunidade*, referindo-se, *também*, ao item 1.4.1 da NSMA-7 e ao art. 124 do CBA, reitera o seu requerimento, quanto a sua ilegitimidade passiva no presente, acrescentando, *in verbis*:

(...)

1. Consoante ao Processo de nº 00065.091300/2016-19 de 22 de julho de 2016 foi transferida a aeronave PR-FPE em Arrendamento Operacional a empresa DS AIR TÁXI AÉREO LTDA CNPJ 36.177.426/0001-62, tendo permanecido até 07 de novembro de 2016.

2. Consoante ao processo de nº 00065.502299/2017-34 de 16 de janeiro de 2017 consta o Distrato de Arrendamento Operacional com a DS AIR TÁXI AÉREO LTDA com Transferência de Arrendamento Operacional para a NEW AIR SERVIÇOS AÉREOS ESPECIALIZADOS LTDA CNPJ 15.264.861/0001-54, assim permanecendo até 07 de julho de 2017 quando a Defendente assumiu a Operação da aeronave (Processo. 00065.540314/2017-42).

3. No Processo. 00065.540314/2017-42 foi efetuada a mudança de Operador e de categoria da aeronave, recebendo a aeronave com TSN 531,8 tendo sido realizada as Inspeções necessárias a mudança de Categoria conforme normas em vigor, entre elas a inspeção de 100 horas.

4. Em 28 de setembro de 2017 foi realizada nova Inspeção de 100 horas TSN 631,7, isto é, antes de vencer as horas.

(...)

Observa-se que os referidos voos foram realizados no período entre os dias 29/09/2016 a 28/09/2017, o que torna necessário identificar que, era o operador da referida aeronave durante todo este período.

Em consulta ao Registro Aeronáutico Brasileiro - RAB, observa-se as Certidões de Propriedade e Ônus Reais, estas referentes à aeronave PR-FPE, as quais foram juntadas ao presente processo (SEI! 2556210 e 2850948), de onde se pode extrair o real operador por ocasião da realização dos referidos voos irregulares, conforme apontado abaixo pelo setor de decisão de primeira instância (SEI! 5518220) e abaixo reproduzido::

<b>Processo de arrendamento operacional</b>	<b>Início do arrendamento</b>	<b>Fim do arrendamento</b>	<b>Arrendatária</b>	<b>Voos irregulares imputados pelo AI nº 005452/2018</b>
00065.091300/2016-19	22/07/2016	16/01/2017	DS AIR TAXI AEREO LTDA	14 voos, de 29/09/2016 a 26/12/2016
00065.502299/2017-34	16/01/2017	17/07/2017	NEW AIR SERVIÇOS AÉREOS ESPECIALIZADOS LTDA	29 voos, de 10/03/2017 a 16/07/2017
00065.540314/2017-42	17/07/2017	Em vigor	AERO RECREIO ESCOLA DE AVIAÇÃO CIVIL LTDA	111 voos, de 17/07/2017 a 28/09/2017

*Nesse sentido*, deve-se observar o disposto nos art. 123 e 124, ambos do CBA, conforme abaixo, *in verbis*:

#### **CBA**

(...)

#### **Art. 123. Considera-se operador ou explorador de aeronave:**

I - a pessoa jurídica que tem a concessão dos serviços de transporte público regular ou a autorização dos serviços de transporte público não regular, de serviços especializados ou de táxi-aéreo;

II - o proprietário da aeronave ou quem a use diretamente ou através de seus prepostos, quando se tratar de serviços aéreos privados;

III - o fretador que reservou a condução técnica da aeronave, a direção e a autoridade sobre a tripulação;

**IV - o arrendatário que adquiriu a condução técnica da aeronave arrendada e a autoridade**

sobre a tripulação.

**Art. 124. Quando o nome do explorador estiver inscrito no Registro Aeronáutico Brasileiro, mediante qualquer contrato de utilização, exclui-se o proprietário da aeronave da responsabilidade inerente à exploração da mesma.**

§ 1º O proprietário da aeronave será reputado explorador, até prova em contrário, se o nome deste não constar no Registro Aeronáutico Brasileiro.

§ 2º Provando-se, no caso do parágrafo anterior, que havia explorador, embora sem ter o seu nome inscrito no Registro Aeronáutico Brasileiro, haverá solidariedade do explorador e do proprietário por qualquer infração ou dano resultante da exploração da aeronave.

(...)

(sem grifos no original)

*Sendo assim*, verifica-se que é considerado "operador ou explorador de aeronave" o arrendatário que adquiriu a condução técnica da aeronave arrendada e a autoridade sobre a tripulação (inciso IV do art. 123 do CBA). Deve-se, *ainda*, observar que, estando o nome do explorador inscrito no Registro Aeronáutico Brasileiro - RAB, mediante qualquer contrato de utilização, exclui-se o proprietário da aeronave da responsabilidade inerente à exploração da mesma (caput do art. 124 do CBA). *Assim*, pode-se concluir que os atos tidos como infracionais, desde que cometidos pelos arrendatários, nos períodos listados na Tabela acima, devem ser imputados aos mesmos.

*Após este esclarecimento*, o setor de decisão de primeira instância, verificou "[...] que as alegações de ilegitimidade passiva apresentadas pela defesa devem ser parcialmente acolhidas, uma vez que a AERO RECREIO ESCOLA DE AVIAÇÃO CIVIL LTDA. configurava-se como operadora da aeronave PR-FPE, somente a partir do dia 17/07/2017, sendo portanto responsável por 111 [cento e onze] dos voos irregulares imputados pela fiscalização no Auto de Infração nº 005452/2018. Assim, entende-se como nulas as imputações relativas aos 14 voos realizados no período de 29/09/2016 a 26/12/2016, quando o operador registrado no RAB era DS AIR TAXI AEREO LTDA e aos 29 voos realizados no período de 10/03/2017 a 16/07/2017, quando o operador registrado no RAB era NEW AIR SERVIÇOS AÉREOS ESPECIALIZADOS LTDA." (SEI! 5518220).

Importante registrar que, *em nova decisão de primeira instância*, esta datada de 19/05/2021 (SEI! 5730359), o então decisor corrobora com este entendimento, seguindo o presente processo, *tão somente*, quanto aos referidos 111 (cento e onze) voos irregulares, **todos realizados entre os dias 17/07/2017 e 28/09/2017**, tendo como operadora a empresa AERO RECREIO ESCOLA DE AVIAÇÃO CIVIL - EIRELI., não se podendo, *então*, a recorrente alegar ilegitimidade passiva quanto a estes voos tidos como irregulares.

*Em conclusão, sobre esta alegação da recorrente*, observa-se que, no Auto de Infração nº 005452/2018, consta a realização de 154 (cento e cinquenta e quatro) voos com a inspeção de 100 horas vencida. *No entanto*, em Decisão de Primeira Instância nº 91/2021/CJAC/GNOS/SPO, datada de 26/03/2021 (SEI! 5518220), o setor competente entendeu configurada a ilegitimidade passiva da interessada quanto aos 14 (quatorze) voos irregulares, estes realizados no período entre os dias 29/09/2016 e 26/12/2016, na medida em que o operador da referida aeronave, conforme registrado no RAB, era empresa DS AIR TÁXI AÉREO LTDA., e, *ainda*, quanto aos 29 (vinte e nove) voos irregulares, estes realizados no período entre os dias 10/03/2017 e 16/07/2017, na medida em que o operador, conforme registrado no RAB, era a empresa NEW AIR SERVIÇOS AÉREOS ESPECIALIZADOS LTDA., restando, *assim*, imputados à empresa AERO RECREIO ESCOLA DE AVIAÇÃO CIVIL - EIRELI, *ora recorrente*, a realização de 111 (cento e onze) voos irregulares, estes realizados entre os dias 17/07/2017 e 28/09/2017, todos com a inspeção de 100 (cem) horas vencida, devendo, então, o presente processo seguir em face destes 11 (cento e onze) voos irregulares.

### ***Da Regularidade Processual:***

Em 20/07/2018, a empresa interessada foi, *devidamente*, notificada do Auto de Infração (SEI! 2125732),

oportunidade em que apresenta a sua defesa, em 06/08/2018 (SEI! 2092802).

O SIS\_Despacho JPI/SAR 4098602, lavrado em 18/03/2020, converte o presente processo em diligência junto à extinta GGAC.

O Despacho JPI/SAR 4190167, lavrado em 27/03/2020, *novamente*, encaminha o presente processo à GGAC em diligência, setor este que, *em resposta*, apresenta o Despacho GCVC 4190978.

Em 17/04/2020, lavrado o Despacho JPI/SAR 4231925, o qual define a necessidade de abertura de prazo para manifestação do interessado, ante à juntada de novos documentos aos autos decorrentes das diligências. Em 09/07/2020, com o intuito de abrir prazo para manifestação do interessado, lavrado Ofício nº 6116/2020/ASJIN-ANAC (SEI 4515378). Sem comprovação nos autos da ciência do interessado (Ofício nº 6116/2020/ASJIN-ANAC), *no entanto*, o mesmo protocolou nova manifestação nesta ANAC, em 12/08/2020 (SEI! 4644092 e 4644088).

Do presente processo consta Decisão de Primeira Instância nº 91/2021/CJAC/GNOS/SPO, de 26/03/2021 (SEI! 5518220).

A empresa interessada, notificada acerca da decisão de primeira instância, em 22/04/2021 (SEI! 5625253 e 5627536), apresenta suas considerações, em 12/05/2021 (SEI! 5708630 e 5708639). Em anexo, a empresa interessada apresenta cópia de rascunhos (*apócrifos*) de registros de manutenção relativos à aeronave PR-FPE (SEI! 5708633, 5708635 e 5708637).

Em 19/05/2021, o setor competente de primeira instância, apontando a existência de uma circunstância atenuante (inciso III do §1º do art. 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº 25/08) e nenhuma condição agravante (incisos do §2º do art. 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº 25/08), decidiu pela aplicação a sanção de multa no valor total de **R\$ 73.749,58 (setenta e três mil, setecentos e quarenta e nove reais e cinquenta e oito centavos)**, tendo em vista a incidência do instituto da *infração de natureza continuada*.

A empresa interessada, notificada da decisão de primeira instância, em 24/05/2021 (SEI! 5751304 e 5738098), apresenta o seu recurso, em 01/06/2021 (SEI! 5786454 e 5786447). Pelo Despacho ASJIN, de 01/07/2021 (SEI! 5908933), o presente processo foi encaminhado à relatoria, sendo atribuído a este analista técnico, em 02/07/2021, às 10h28min.

*Sendo assim*, deve-se registrar que todos os direitos da empresa interessada foram respeitados, bem como todos os princípios informadores da Administração Pública encontram-se preservados no presente processo, o qual poderá, *agora*, receber uma decisão de segunda instância administrativa.

### 3. DA FUNDAMENTAÇÃO

***Quanto à Fundamentação da Matéria – Operar aeronave sem que fossem realizadas inspeções dentro do intervalo estabelecido pelo fabricante.***

A empresa interessada foi autuada por, *segundo a fiscalização, operar aeronave sem que fossem realizadas inspeções dentro do intervalo estabelecido pelo fabricante*, contrariando a alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA c/c o item 91.403(a) e 91.409(i), ambos do RBHA 91, de 22/04/2003, conforme as descrição no referido Auto de Infração, *acima já transcrito*.

Diante da infração do processo administrativo em questão, a autuação foi realizada com fundamento na alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA, o qual 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 norma complementar, deve-se observar o disposto nos itens 91.403(a) e 91.409(i) do RBHA 91, conforme abaixo, *in verbis*:

#### **RBHA 91**

(...)

#### **91.403 - GERAL**

(a) O proprietário ou o operador de uma aeronave é primariamente o responsável pela conservação dessa aeronave em condições aeronavegáveis, incluindo o atendimento ao RBHA 39, subparágrafo 39.13(b)(1) (informação de defeitos ao DAC).

(...)

#### **91.409 - INSPEÇÕES**

(...)

(i) Exceto como previsto no parágrafo (j) desta seção, nenhuma pessoa pode operar uma aeronave que possua um programa de manutenção recomendado pelo detentor do certificado de tipo (ou certificado suplementar de tipo) a menos que os tempos para revisão geral, os intervalos de inspeção e os procedimentos específicos contidos no programa sejam cumpridos.

(j) Os intervalos entre as revisões gerais previstos nos programas de manutenção de acordo com o parágrafo (i) desta seção não se aplicam para aeronaves com motor convencional operando segundo as regras do RBHA 91.

(...)

(sem grifos no original)

Conforme apontado em decisão de primeira instância (SEI! 5730359), "[...] verifica-se que: (i) o proprietário ou operador de uma aeronave é primariamente responsável pela conservação dessa aeronave em condições aeronavegáveis; e (ii) nenhuma pessoa pode operar uma aeronave que possua um programa de manutenção recomendado pelo detentor do certificado de tipo a menos que os intervalos de inspeção sejam cumpridos. Cabe se observar que a inspeção de 100 horas da aeronave Robinson R44 se enquadra no tipo de inspeção disposta no parágrafo 91.409(i) do RBHA 91, e ainda que ela não está excepcionada pelo parágrafo 91.409(j) do RBHA 91, também citado acima".

Desta forma, ao se relacionar as ocorrências descritas pelo agente fiscal com o que determinam os dispositivos descritos acima, configuram-se o descumprimento da legislação em vigor.

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

No caso em tela, no Relatório de Fiscalização GTAR-RJ/GAEM/GGAC/SAR n° SEI! 1928423, de 16/07/2018 (SEI! 1928423), o agente fiscal detalha os atos infracionais, conforme abaixo, *in verbis*:

**Relatório de Fiscalização GTAR-RJ/GAEM/GGAC/SAR n° SEI! 1928423** (SEI! 1928423)

(...)

#### **DESCRIÇÃO:**

Durante auditoria de acompanhamento de aeronavegabilidade realizada na empresa AERO RECREIO ESCOLA DE AVIAÇÃO CIVIL LTDA. por equipe da GTAR/RJ, no período de 02 a 05/10/2017, foi verificada a seguinte não conformidade relacionada à aeronave PR-FPE, presente no item 1.4 do Ofício n° 2699(SEI)/2017 /RJ/GTAR / GAEM / GGAC / SAR-ANAC (SEI 1136898), com o seguinte texto:

*"A inspeção de 100 horas da aeronave PR-FPE ocorrida entre os dias 26/12 a 27/12/2106 foi realizada vencida em 5,8 horas (de 299,7 para 315,5); A inspeção de 100 horas da aeronave PR-FPE ocorrida entre os dias 22/03 a 24/03/2017 foi realizada vencida em 10,6 horas (de*

399,7 para 420,3); A inspeção de 100 horas da aeronave PR-FPE ocorrida entre os dias 27/07 a 28/07/2017 foi realizada vencida em 22,1 horas (de 499,7 para 531,8); A inspeção de 100 horas da aeronave PR-FPE ocorrida entre os dias 28/09 a 29/09/2017 foi realizada vencida em 21,6 horas (de 599,7 para 631,3). Para responder essa não conformidade, a empresa deverá corrigir o controle das inspeções da aeronave, caso aplicável, e deverá apresentar cópia dos registros de voo (logbook) referentes aos períodos em que a aeronave operou com as inspeções vencidas, e cópias de todos os registros de manutenção (caderneta de célula) da aeronave.”

(...)

Página 031 (8 voos):

Data	De	Para	Part-Z	Dec-Z	Pouso-Z	Corte-Z
16/07/2017	SBJR	SBJR	14:00	14:03	15:33	15:35
17/07/2017	SBJR	SBJR	09:00	09:03	09:33	09:35
17/07/2017	SBJR	SBJR	10:00	10:03	10:33	10:35
17/07/2017	SBJR	SBJR	10:35	10:37	10:51	10:53
17/07/2017	SBJR	SBJR	14:00	14:03	14:27	14:30
18/07/2017	SBJR	SBJR	15:00	15:03	16:39	16:41
20/07/2017	SBJR	SBJR	11:00	11:02	11:26	11:30
21/07/2017	SBJR	SBJR	09:00	09:03	09:27	09:30

Página 032 (8 voos):

Data	De	Para	Part-Z	Dec-Z	Pouso-Z	Corte-Z
21/07/2017	SBJR	SBJR	09:35	09:37	09:59	10:01
21/07/2017	SBJR	SBJR	11:00	11:03	11:27	11:30
21/07/2017	SBJR	SBJR	12:00	12:03	12:27	12:30
21/07/2017	SBJR	SBJR	14:00	14:03	14:27	14:30
21/07/2017	SBJR	SBJR	14:40	14:43	15:07	15:10
21/07/2017	SBJR	SBJR	15:30	15:33	15:57	16:00
21/07/2017	SBJR	SBJR	16:05	16:08	16:32	16:35
22/07/2017	SBJR	SBJR	09:00	09:03	09:27	09:30

Página 033 (8 voos):

Data	De	Para	Part-Z	Dec-Z	Pouso-Z	Corte-Z
22/07/2017	SBJR	SBJR	10:00	10:03	10:27	10:30
22/07/2017	SBJR	SBJR	14:00	14:03	14:20	14:22
22/07/2017	SBJR	SBJR	15:00	15:03	15:39	15:41
23/07/2017	SBJR	SBJR	10:00	10:03	10:51	10:53
23/07/2017	SBJR	SBJR	14:00	14:03	15:21	15:23
24/07/2017	SBJR	SBJR	09:00	09:03	09:27	09:30
24/07/2017	SBJR	SBJR	09:33	09:36	10:00	10:03
24/07/2017	SBJR	SBJR	10:06	10:09	10:33	10:36

Página 034 (8 voos):

Data	De	Para	Part-Z	Dec-Z	Pouso-Z	Corte-Z
24/07/2017	SBJR	SBJR	11:00	11:03	11:45	11:47
25/07/2017	SBJR	SBJR	09:00	09:03	09:27	09:30
25/07/2017	SBJR	SBJR	10:00	10:03	10:27	10:30
25/07/2017	SBJR	SBJR	11:00	11:03	11:21	11:24
26/07/2017	SBJR	SBJR	09:00	09:03	09:27	09:30
26/07/2017	SBJR	SBJR	10:00	10:03	10:27	10:30
26/07/2017	SBJR	SBJR	11:00	11:03	11:27	11:30
26/07/2017	SBJR	SBJR	14:00	14:03	14:27	14:30

Página 035 (8 voos):

Data	De	Para	Part-Z	Dec-Z	Pouso-Z	Corte-Z
27/07/2017	SBJR	SBJR	08:00	08:03	08:27	08:30
27/07/2017	SBJR	ZZZZ	10:00	10:03	11:23	11:25
27/07/2017	ZZZZ	SBJR	14:00	14:03	15:03	15:05
27/07/2017	SBJR	SBJR	15:10	15:13	15:33	15:35
28/07/2017	SBJR	SJDA	08:00	08:03	08:33	08:35
28/07/2017	SJDA	SJDA	09:30	09:33	10:03	10:06
28/07/2017	SJDA	SJDA	11:00	11:03	11:33	11:36
28/07/2017	SJDA	SJDA	11:40	11:43	12:10	12:12

Página 036 (3 voos):

Data	De	Para	Part-Z	Dec-Z	Pouso-Z	Corte-Z
28/07/2017	SJDA	SJDA	08:00	08:03	08:27	08:30
28/07/2017	SJDA	ZZZZ	10:00	10:03	11:23	11:25
28/07/2017	ZZZZ	SJDA	14:40	14:50	17:00	17:05
----	----	----	----	----	----	----
----	----	----	----	----	----	----
----	----	----	----	----	----	----
----	----	----	----	----	----	----
----	----	----	----	----	----	----

Da mesma forma, em seguida, a inspeção de 100 horas ocorrida entre os dias 28/09/2017 a 29/09/2017 foi realizada vencida em 31,6 horas (de 599,7 para 631,3) (Anexo X). Neste período, foram realizados 69 voos, conforme os registros nas páginas 0006, 0007, 0008, 0009, 0010, 0011, 0012, 0013, 0014 e 0015 do diário de bordo 003/PR-FPE/2017 (Anexo XI), abaixo discriminados:

Página 0006 (3 voos):

Data	De	Para	Part-Z	Dec-Z	Pouso-Z	Corte-Z
----	----	----	----	----	----	----
----	----	----	----	----	----	----
----	----	----	----	----	----	----
----	----	----	----	----	----	----
10/09/2017	SBJR	SBJR	12:00	12:03	12:27	12:30
10/09/2017	SBJR	SBJR	14:30	14:33	14:57	15:00
10/09/2017	SBJR	ZZZZ	16:30	16:33	17:12	17:15

Página 0007 (8 voos):

Data	De	Para	Part-Z	Dec-Z	Pouso-Z	Corte-Z
10/09/2017	ZZZZ	SBJR	20:30	20:33	21:12	21:15
11/09/2017	SBJR	SBJR	09:00	09:03	09:27	09:30
11/09/2017	SBJR	SBJR	11:30	11:33	11:57	12:00
12/09/2017	SBJR	SBJR	09:00	09:03	09:27	09:30
12/09/2017	SBJR	SBJR	11:00	11:03	11:27	11:30
12/09/2017	SBJR	SBJR	12:30	12:33	12:57	13:00
12/09/2017	SBJR	SBJR	15:00	15:03	15:27	15:30
13/09/2017	SBJR	SBJR	14:00	14:05	15:10	15:15

Página 0008 (8 voos):

Data	De	Para	Part-Z	Dec-Z	Pouso-Z	Corte-Z
14/09/2017	SBJR	SBJR	10:00	10:03	10:27	10:30
14/09/2017	SBJR	SBJR	16:00	16:05	16:20	16:25
15/09/2017	SBJR	SBJR	13:00	13:03	13:27	13:30
15/09/2017	SBJR	SBJR	17:00	17:03	17:27	17:30
16/09/2017	SBJR	SBJR	12:00	12:03	12:27	12:30
16/09/2017	SBJR	SBJR	13:00	13:02	13:27	13:30
16/09/2017	SBJR	SBJR	13:40	13:43	14:07	14:10
16/09/2017	SBJR	SBJR	14:30	14:33	14:57	15:00

Página 0009 (8 voos):

Data	De	Para	Part-Z	Dec-Z	Pouso-Z	Corte-Z
16/09/2017	SBJR	SBJR	16:00	16:03	16:20	16:25
16/09/2017	SBJR	SBJR	17:00	17:03	17:27	17:30
17/09/2017	SBJR	SBJR	10:00	10:03	10:39	10:42
17/09/2017	SBJR	SBJR	10:45	10:48	11:12	11:15
17/09/2017	SBJR	SBJR	11:30	11:35	11:47	11:50
17/09/2017	SBJR	SBJR	12:00	12:03	12:27	12:30
17/09/2017	SBJR	SBJR	12:50	12:53	13:17	13:20
17/09/2017	SBJR	SBJR	16:30	16:33	16:57	17:00

Página 0010 (8 voos):

Data	De	Para	Part-Z	Dec-Z	Pouso-Z	Corte-Z
18/09/2017	SBJR	SBJR	14:30	14:33	14:57	15:00
18/09/2017	SBJR	SBJR	15:10	15:13	15:37	15:40
18/09/2017	SBJR	SBJR	16:00	16:05	16:45	16:50
18/09/2017	SBJR	SBJR	17:20	17:23	17:47	17:50
19/09/2017	SBJR	SBJR	10:00	10:03	10:27	10:30
19/09/2017	SBJR	SBJR	11:00	11:05	11:20	11:25
19/09/2017	SBJR	SBJR	12:00	12:03	12:27	12:30
19/09/2017	SBJR	SBJR	16:00	16:03	16:27	16:30

Página 0011 (8 voos):

Data	De	Para	Part-Z	Dec-Z	Pouso-Z	Corte-Z
20/09/2017	SBJR	SBJR	10:30	10:33	10:57	11:00
20/09/2017	SBJR	SBJR	11:10	11:13	11:37	11:40
20/09/2017	SBJR	SBJR	15:00	15:03	15:27	15:30
20/09/2017	SBJR	SBJR	17:00	17:03	17:27	17:30
20/09/2017	SBJR	SBJR	17:40	17:43	18:07	18:10
20/09/2017	SBJR	SBJR	18:20	18:25	18:55	19:00
21/09/2017	SBJR	SBJR	10:00	10:03	10:27	10:30
21/09/2017	SBJR	SBJR	11:00	11:03	11:27	11:30

Página 0012 (8 voos):

Data	De	Para	Part-Z	Dec-Z	Pouso-Z	Corte-Z
21/09/2017	SBJR	SBJR	14:30	14:33	14:57	15:00
22/09/2017	SBJR	SBJR	09:00	09:03	09:27	09:30
22/09/2017	SBJR	SBJR	10:00	10:03	10:27	10:30

22/09/2017	SBJR	SBJR	10:35	10:38	10:59	11:02
22/09/2017	SBJR	SBJR	11:15	11:18	11:42	11:45
22/09/2017	SBJR	SBJR	12:00	12:03	12:27	12:30
23/09/2017	SBJR	SBJR	11:00	11:05	12:35	12:40
23/09/2017	SBJR	SBJR	13:00	13:03	13:27	13:30

Página 0013 (8 voos):

Data	De	Para	Part-Z	Dec-Z	Pouso-Z	Corte-Z
23/09/2017	SBJR	SBJR	13:30	13:33	13:57	14:00
23/09/2017	SBJR	SBJR	14:05	14:08	14:38	14:40
23/09/2017	SBJR	SBJR	15:00	15:03	15:27	15:30
23/09/2017	SBJR	SBJR	15:40	15:43	16:07	16:10
23/09/2017	SBJR	SBJR	16:30	16:33	16:48	16:50
23/09/2017	SBJR	SBJR	17:00	17:03	17:27	17:30
23/09/2017	SBJR	SBJR	17:45	17:49	18:00	18:03
24/09/2017	SBJR	SBJR	14:00	14:03	14:27	14:30

Página 0014 (8 voos):

Data	De	Para	Part-Z	Dec-Z	Pouso-Z	Corte-Z
24/09/2017	SBJR	SBJR	18:00	18:05	18:20	18:25
25/09/2017	SBJR	ZZZZ	14:00	14:05	14:25	14:30
25/09/2017	ZZZZ	SBJR	15:00	15:03	15:27	15:30
26/09/2017	SBJR	ZZZZ	13:00	13:05	14:25	14:30
26/09/2017	ZZZZ	SBJR	17:00	17:05	18:12	18:15
27/09/2017	SBJR	SBRJ	10:00	10:05	10:25	10:30
27/09/2017	SBRJ	ZZZZ	10:40	10:43	11:25	11:30
27/09/2017	ZZZZ	SBRJ	13:00	13:05	13:47	13:50

Página 0015 (2 voos):

Data	De	Para	Part-Z	Dec-Z	Pouso-Z	Corte-Z
27/09/2017	SBRJ	SBJR	15:00	15:03	15:27	15:30
28/09/2017	SBJR	SBJR	15:12	15:15	15:39	15:42
----	----	----	----	----	----	----
----	----	----	----	----	----	----
----	----	----	----	----	----	----
----	----	----	----	----	----	----
----	----	----	----	----	----	----
----	----	----	----	----	----	----

Considerando o exposto, conclui-se que para cada voo acima a empresa não observou as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação da aeronave (Artigo 302, inciso III, alínea "e", da Lei 7.565/86), em desacordo com a seção 91.403(a) do RBHA 91 e em desacordo a seção 91.403(c) do RBHA 91.

**Portanto, recomendo a emissão de 154 Autos de Infração capitulados no Artigo 302, inciso III, alínea "e", da Lei 7.565/86, c/c seção 91.403(a) do RBHA 91 c/c seção 91.403(c) do RBHA 91.**

(...)

**(grifos no original)**

**OBSERVAÇÃO IMPORTANTE:** Como já apontado acima, o presente processo segue com relação a

apenas os 111 (cento e onze) voos irregulares, estes realizados no período entre os dias 17/07/2017 e 28/09/2017, tendo em vista a recorrente, à época, ser a operadora da referida aeronave, *em conformidade com as informações extraídas do RAB*.

*Sendo assim*, deve-se registrar que não há qualquer tipo de dúvida de que o recorrente, *realmente, operou aeronave sem que fossem realizadas inspeções dentro do intervalo estabelecido pelo fabricante*, contrariando a alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA c/c o item 91.403(a) e 91.409(i), ambos do RBHA 91, de 22/04/2003, conforme apontado pelo agente fiscal e materializado/relacionado no acima referido Auto de Infração.

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

Em 20/07/2018, a empresa interessada foi, *devidamente*, notificada do Auto de Infração (SEI! 2125732), oportunidade em que faz as suas alegações.

*Sendo assim, quanto aos argumentos trazidos pela interessada, todos em sede 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 Relator afirma concordar com tais argumentos apresentados em decisão de primeira instância, datada de 19/05/2021 (SEI! 5730359), *em especial*, conforme apontado, *expressamente*, na referida decisão, abaixo, *in verbis*:

### **Decisão de Primeira Instância (SEI! 5730359)**

(...)

#### **2.2. MÉRITO**

(...)

##### **2.2.5. Enfrentamento das alegações do interessado**

2.2.5.1 Em sua defesa o interessado preliminarmente alega sua ilegitimidade passiva quantos aos fatos imputados pelo Auto de Infração nº 005452/2018, questão esta que já foi tratada na Decisão de Primeira Instância nº 91/2021/CJAC/GNOS/SPO (SEI nº 5518220), restando imputados à AERO RECREIO ESCOLA DE AVIACAO CIVIL EIRELI a realização de 111 voos realizados entre os dias 17/07/2017 e 28/09/2017 com a inspeção de 100 horas vencida.

2.2.5.2. Após a preliminar de ilegitimidade, o interessado apresenta as seguintes alegações, que embora não estejam na mesma seqüência, estão relacionadas e serão analisadas em conjunto:

Ultrapassada a Preliminar de Ilegitimidade Passiva, o que se admite por amor ao debate, vem dizer que após detida análise dos presentes efetuou consulta ao fabricante ROBINSON HELICOPTER COMPANY através de E-mail sobre as manutenções que devem ser realizadas no RH44 e os prazos, em especial aquela realizada realizadas a cada 100hrs, sendo respondido que neste tipo de manutenção é permitido ultrapassar em 10% para efetuar a manutenção, sendo certo que a próxima manutenção de 100hrs, será realizada somando-se 100 ao horário que foi realizada a manutenção: Ex: Manutenção de 100hrs. Efetuada com 108hrs a próxima será até 208, posterior 308 e assim sucessivamente.

Dear Mr. Antonio Jorge da Cunha Ferreira,

Thank you for your email. The answer is 200 hours if in your question the specified aircraft had the 100 hour inspection due at 100 hours and it was performed at 108 hours time-in-service. In this case the next 100 hour inspection would be due no later than 200 hours.

The intervals for 100 hour inspections is 100 hours. That does not mean that the inspection may not be performed early. So for instance, if a 100 hour was performed at 8 hours time-in-service, the next 100 hour would be due no later than 108 hours time-in-service. In this case if the inspection was performed at 108 hours, the next time due would also be due no later than 208 hours.

FAA Title 14 Part 91.409 (b) states:

<https://www.ecfr.aov/cqi-bin/textidx?>

SID=2d8253d4f8d1cdb413bbfGc355d69a9d&mc=true&node=se14.2.91  
1409&rqn=div8

The R44 Maintenance Manual reiterates basically the same extension, but adds "...if allowed by local regulations" to the statement. I hope I answered your question.

P.S. The title of Mr. Responsible for the Maintenance Industry is too much responsibility.

(...)

Em consulta ao Fabricante foi informado um Link para consulta sobre manutenção recomendada para o R44, onde no item (b) consta que a aeronave ao receber uma inspeção anual de 100 horas (Inspeção Anual de Manutenção —IAM) em Oficina credenciada e tenha sido aprovada para devolução ao serviço, ou tenha recebido uma inspeção para a Renovação do certificado de aeronavegabilidade estará com todas as manutenções regularizadas e tenha sido considerada apta para voos, que é o caso do PR-FPE.

([https://www.ecfr.gov/cgi-bin/textidx?SID=2d8253d4f8d1cdb413bbfcc355d69a9d&mc=true&node=se14.2.91\\_1409&rgn=div8](https://www.ecfr.gov/cgi-bin/textidx?SID=2d8253d4f8d1cdb413bbfcc355d69a9d&mc=true&node=se14.2.91_1409&rgn=div8))

"(b) Except as provided In paragraph (c) of this section, no person may operate an aircraft carrying any person (other than a crewmember) for hire, and no person may give flight instruction for hire In an aircraft which that person provides, unieess within the preceding 100 hours of time In service the aircraft has received an annual or 100-hour inspection and been approved for return to service in accordance with part 43 of this chapter or has received an inspection for the issuance of an airworthiness certificate In accordance with part 21 of this chapter. The 100- hour limitation may be exceeded by not more than 10 hours while en route to reach a place where the inspection can be done. The excess time used to reach a place where the inspection can be done must be included in computing the next 100 hours of time in servisse".

2.2.5.3. Analisando-se o disposto pelo interessado e os trechos da comunicação do fabricante e o trecho do regulamento da FAA citados, cabem algumas observações. Inicialmente, deve-se pontuar quanto ao "Link" informado pelo fabricante que o mesmo se trata de item do regulamento estadunidense aplicável à aviação geral nos Estados Unidos (Federal Aviation Regulation), intitulado "PART 91—GENERAL OPERATING AND FLIGHT RULES", não sendo portanto aplicável para a aviação geral no Brasil. Apesar disso, cabe ressaltar que o RBHA 91, parágrafo 91.409(b), em vigor à época dos fatos, possui item similar e lhe é aplicável, dispondo o seguinte:

**RBHA 91 (...)**

**91.409 - INSPEÇÕES (...)**

(b) Exceto como previsto no parágrafo (c) desta seção, nenhuma pessoa pode operar uma aeronave transportando qualquer pessoa (exceto tripulantes) com fins lucrativos e nenhuma pessoa pode dar instrução de vôo paga em uma aeronave sob seu controle, a menos que, dentro das 100 horas de vôo precedentes à operação, a aeronave tenha sofrido uma inspeção anual ou uma inspeção de 100 horas e tenha sido aprovada para retorno ao serviço de acordo com o RBHA 43, ou tenha passado por uma inspeção para emissão de certificado de aeronavegabilidade de acordo com o RBHA 21. **A limitação de 100 horas de tempo de serviço pode ser excedida por não mais de 10 horas, caso seja necessário deslocar a aeronave para um local onde a inspeção possa ser realizada. O tempo em excesso, entretanto, será incluído na contagem das próximas 100 horas de tempo de serviço.**

(...)

(sem grifos no original)

2.2.5.4. Quanto à previsão de se exceder por até 10 horas o tempo em serviço para realização da inspeção, disposta no parágrafo 91.409(b) do RBHA 91, deve-se verificar que o mesmo se aplica caso seja necessário deslocar a aeronave para um local onde a inspeção possa ser realizada, situação esta que não foi demonstrada nos autos para nenhuma das ocasiões em que a inspeção de 100 horas tenha vencido e a aeronave tenha sido operada. A respeito deste ponto, cabe

também se observar que em resposta à diligência promovida pelo antigo setor competente de primeira instância junto ao setor técnico, a extinta Gerência de Coordenação da Vigilância Continuada responde acerca da possibilidade de extensão de 10 horas automaticamente para as cinco ocasiões em que o prazo para realização da inspeção foi ultrapassado com o mesmo entendimento ora exposto, através do Despacho GCVC 4190978:

Despacho GCVC 4190978 (...)

Prezado Senhor Gerente Técnico,

Em resposta ao Despacho JPI - GTPA/SAR (4190167), considerando a previsão da seção 91.409(b) do RBHA 91; considerando as informações disponíveis no Relatório de Fiscalização 56 (1928423); considerando os esclarecimentos apresentados no Requerimento S/N (2092802); considerando os dados disponíveis no Anexo Certidão Jurídica - PR-FPE (2850948) e, considerando orientações da ITD 142-02 esclareço que:

Consta do processo que a inspeção de 100 horas realizada no período de 29/09 a 06/10/2016, foi realizada acumulando 4,1 horas vencida e, nesse período, foram realizados 3 voos. Não foi informado que os voos realizados foram necessários para deslocar a aeronave para um local onde a inspeção seria realizada, conforme previsto na seção 91.409(b) do RBHA 91. Desta forma, a parte autuada **NÃO PODERIA TER UTILIZADO A EXTENSÃO DE 10 HORAS AUTOMATICAMENTE PREVISTA NO RBHA 91**. Observar que não consta do processo que o operador possuía um programa de manutenção aprovado pela ANAC para uso da tolerância.

Consta do processo que a inspeção de 100 horas realizada no período de 26/12 a 27/12/2016, foi realizada acumulando 15,8 horas vencida e, nesse período, foram realizados 11 voos. Não foi informado que os voos realizados foram necessários para deslocar a aeronave para um local onde a inspeção seria realizada, conforme previsto na seção 91.409(b) do RBHA 91. Desta forma, a parte autuada **NÃO PODERIA TER UTILIZADO A EXTENSÃO DE 10 HORAS AUTOMATICAMENTE PREVISTA NO RBHA 91**. Observar que não consta do processo que o operador possuía um programa de manutenção aprovado pela ANAC para uso da tolerância.

Consta do processo que a inspeção de 100 horas realizada no período de 22/03 a 24/03/2017, foi realizada acumulando 20,6 horas vencida e, nesse período, foram realizados 12 voos. Não foi informado que os voos realizados foram necessários para deslocar a aeronave para um local onde a inspeção seria realizada, conforme previsto na seção 91.409(b) do RBHA 91. Desta forma, a parte autuada **NÃO PODERIA TER UTILIZADO A EXTENSÃO DE 10 HORAS AUTOMATICAMENTE PREVISTA NO RBHA 91**. Observar que não consta do processo que o operador possuía um programa de manutenção aprovado pela ANAC para uso da tolerância.

Consta do processo que a inspeção de 100 horas realizada no período de 27/07 a 28/07/2017 foi realizada acumulando 32,1 horas vencida e, nesse período, foram realizados 59 voos. Não foi informado que os voos realizados foram necessários para deslocar a aeronave para um local onde a inspeção seria realizada, conforme previsto na seção 91.409(b) do RBHA 91. Desta forma, a parte autuada **NÃO PODERIA TER UTILIZADO A EXTENSÃO DE 10 HORAS AUTOMATICAMENTE PREVISTA NO RBHA 91**. Observar que não consta do processo que o operador possuía um programa de manutenção aprovado pela ANAC para uso da tolerância.

Consta do processo que a inspeção de 100 horas realizada no período de 28/09 a 29/09/2017 foi realizada acumulando 31,6 horas vencida e, nesse período, foram realizados 69 voos. Não foi informado que os voos realizados foram necessários para deslocar a aeronave para um local onde a inspeção seria realizada, conforme previsto na seção 91.409(b) do RBHA 91. Desta forma, a parte autuada **NÃO PODERIA TER UTILIZADO A EXTENSÃO DE 10 HORAS AUTOMATICAMENTE PREVISTA NO RBHA 91**. Observar que não consta do processo que o operador possuía um programa de manutenção aprovado pela ANAC para uso da tolerância.

Por fim, agradecemos antecipadamente a atenção e nos colocamos à disposição para qualquer esclarecimento adicional através do telefone (61) 3314-4851 ou pelo e-mail [gcvc@anac.gov.br](mailto:gcvc@anac.gov.br).

(sem grifos no original)

2.2.5.5. Pelo exposto, verifica-se que a alegação do interessado de que o mesmo podia ultrapassar o prazo de 10% para realização da inspeção de 100 horas não merece prosperar, eis que não foi

demonstrado que a condição apresentada no parágrafo 91.409(b) do RBHA 91 tenha sido satisfeita para nenhuma das situações imputadas. Registre-se que ainda que tivesse sido configurada a situação de deslocamento da aeronave para um local onde a inspeção pudesse ser realizada, o tempo em excesso teria que ser incluído na contagem das próximas 100 horas de tempo de serviço, conforme previsto no RBHA 91, parágrafo 91.409(b).

2.2.5.6. Dos exemplos dados pelo fabricante a respeito de quando a inspeção de 100 horas deveria ser cumprida para as duas hipóteses dispostas, observa-se que:

2.2.5.6.1. caso a inspeção de 100 horas fosse realizada com 108 horas, a mesma já teria sido realizada além das 100 horas previstas para a inspeção (usando-se ou não a tolerância, sem se entrar no mérito da regularidade da inspeção ser realizada com 108 horas no caso hipotético), e para tanto a próxima inspeção de 100 horas deveria ser realizada no máximo com 200 horas;

2.2.5.6.2. caso a primeira inspeção fosse realizada com 8 horas, a próxima inspeção de 100 horas deveria ser realizada com no máximo 108 horas; caso a segunda inspeção de 100 horas fosse realizada com 108 horas, a próxima não poderia ser realizada com mais de 208 horas.

2.2.5.7. Trazendo-se as informações apresentadas pelo fabricante para o presente caso e considerando-se a não aplicabilidade da extensão de 10% ou de 10 horas para cumprimento da inspeção, conclui-se:

2.2.5.7.1. do registro apresentado no Anexo I (SEI nº 1928638), a primeira inspeção de 100 horas da aeronave PR-FPE teria sido realizada quando a mesma possuía 99,7 horas;

2.2.5.7.2. como a primeira inspeção de 100 horas foi realizada quando a aeronave possuía 99,7 horas, a próxima inspeção de 100 horas deveria ser feita até a aeronave atingir 199,7 horas, no entanto, de acordo com o Anexo II (SEI nº 1928677), a inspeção seguinte foi realizada quando a aeronave possuía 203,8 horas. Assim, demonstra-se que a seguinte alegação apresentada pelo interessado em defesa para o prazo dessa inspeção não merece prosperar:

De acordo com o manual de Manutenção do Fabricante esta manutenção poderia ser realizada até 209,7 horas, desta forma estes 3 voos foram realizados de forma regular.

2.2.5.7.3. como a inspeção foi realizada após a aeronave atingir 199,7 horas, esse valor de horas deve servir de base para definição da próxima inspeção, portanto a inspeção de 100 horas seguinte deveria ser executada antes da aeronave atingir 299,7 horas, no entanto de acordo com o Anexo IV (SEI nº 1929020), ela foi realizada quando a aeronave possuía 315,5 horas. Assim, demonstra-se que a seguinte alegação apresentada pelo interessado em defesa para o prazo dessa inspeção não merece prosperar:

De acordo com o manual do Fabricante esta manutenção poderia ser realizada até 309,7 horas, desta forma estes 11 voos foram realizados de forma regular.

2.2.5.7.4. como a inspeção foi realizada após a aeronave atingir 299,7 horas, esse valor de horas deve servir de base para definição da próxima inspeção, portanto a inspeção de 100 horas seguinte deveria ser executada antes da aeronave atingir 399,7 horas, no entanto de acordo com o Anexo VI (SEI nº 1929033), ela foi realizada quando a aeronave possuía 420,3 horas. Assim, demonstra-se que a seguinte alegação apresentada pelo interessado em defesa para o prazo dessa inspeção não merece prosperar:

De acordo com o manual do Fabricante esta manutenção poderia ser realizada até 409,7 horas, desta forma estes 12 voos foram realizados de forma regular.

2.2.5.7.5. como a inspeção foi realizada após a aeronave atingir 399,7 horas, esse valor de horas deve servir de base para definição da próxima inspeção, portanto a inspeção de 100 horas seguinte deveria ser executada antes da aeronave atingir 499,7 horas, no entanto de acordo com o Anexo VIII (SEI nº 1929059), ela foi realizada quando a aeronave possuía 531,8 horas. Assim, demonstra-se que a seguinte alegação apresentada pelo interessado em defesa para o prazo dessa inspeção não merece prosperar:

De acordo com o manual do Fabricante esta manutenção poderia ser realizada até 509,7 horas, desta forma estes 59 voos foram realizados de forma regular.

2.2.5.7.6. como a inspeção foi realizada após a aeronave atingir 499,7 horas, esse valor de horas deve servir de base para definição da próxima inspeção, portanto a inspeção de 100 horas seguinte deveria ser executada antes da aeronave atingir 599,7 horas, no entanto de acordo com o Anexo X (SEI nº 1929077), ela foi realizada quando a aeronave possuía 631,3 horas. Com relação à alegação de que nos dias 13/08/2017 e 14/08/2017 a aeronave efetuou Inspeção de 100 horas referente à Inspeção Anual de Manutenção - IAM, quando a aeronave possuía 561,6 horas, deve-se observar o que estava previsto quanto à IAM no parágrafo 91.403(i) do RBHA 91:

**RBHA 91 (...)**

**91.403 - GERAL (...)**

(i) Atestar uma IAM significa demonstrar à autoridade aeronáutica que a aeronave:

- (1) está com a sua documentação correta, conforme previsto na seção 91.203 deste RBHA;
- (2) está de acordo com o projeto de tipo aprovado;
- (3) está com todas as grandes modificações e grandes reparos baseados em dados técnicos aprovados;
- (4) está em conformidade com todas as Diretrizes de Aeronavegabilidade aplicáveis; e
- (5) tem sido corretamente mantida por empresas homologadas de acordo com um programa de manutenção/inspeção previsto na Seção 91.409 deste RBHA ou de acordo com um programa de manutenção previsto no RBHA 135 ou RBHA 121.

2.2.5.7.7. Analisando-se o exposto, verifica-se que atestar uma IAM não significa que a inspeção de 100 horas da aeronave foi realizada, mas sim que a aeronave tem sido corretamente mantida por empresas homologadas de acordo com um programa de manutenção/inspeção previsto na Seção 91.409 do RBHA 91, dentre outras coisas; em outras palavras, a IAM atesta que as inspeções previstas pelo parágrafo 91.409 do RBHA 91 para a aeronave estão em dia, e não que essas necessariamente foram executadas quando da realização da IAM. Assim, demonstra-se que a seguinte alegação apresentada pelo interessado em defesa não merece prosperar:

OBS: Chama-se atenção que nos dias 13/08/2017 e 14/08/2017 a aeronave efetuou Inspeção de 100 horas referente a IAM com 561,6 horas (TSN) com a finalidade de renovação do CA quando poderia ser realizada até 609,7 horas (documento junto)

Assim não há como se falar que houve os 69 voos com a Inspeção de 100 vencidas.

2.2.5.8. Pelo exposto, verifica-se que todas as imputações dadas pela fiscalização se mostram corretas, com exceção das referentes a imputações na qual a AERO RECREIO ESCOLA DE AVIACAO CIVIL EIRELI não era parte legítima da autuação: ou seja, todos 111 voos realizados entre os dias 17/07/2017 e 28/09/2017 pela autuada foram efetuados com a inspeção de 100 horas vencida.

2.2.5.9. Quanto às alegações de defesa, cabe ainda registrar que a explanação da cronologia de eventos ocorridos com a aeronave, quais sejam, o acidente aeronáutico sofrido quando a aeronave possuía 75,3 horas, a antecipação da inspeção de 100 horas quando a aeronave possuía 99,7 horas e as posteriores transferências da aeronave não afastam a responsabilidade da AERO RECREIO ESCOLA DE AVIACAO CIVIL EIRELI pelos 111 voos realizados entre os dias 17/07/2017 e 28/09/2017 com a inspeção de 100 horas vencida.

2.2.5.10. Quanto às informações retiradas do *website* da Agência relativas à renovação da validade do Certificado de Aeronavegabilidade, registre-se que as mesmas não trazem elementos concretos para afastar a responsabilidade da autuada a respeito dos fatos imputados.

2.2.5.11. Quanto às alegação apresentada em sua última manifestação de que conforme faz prova com as etiquetas juntadas nesta oportunidade ficaria "*comprovado que tão logo a empresa recebeu a aeronave após término do contrato de Arrendamento Operacional, ao observar que houve erro do arrendatário no cumprimento das manutenções, efetuou as manutenções que se fazia necessário para sua regularização sendo certo que a partir desta data todos os voos*

realizados foram no período correto", deve-se registrar que conforme demonstrado nos itens 2.2.5.7.5, 2.2.5.7.6 e 2.2.5.7.7, os voos imputados à autuada foram realizados com a inspeção de 100 horas vencida.

2.2.5.12. Quanto ao esclarecimento de que a aeronave foi vendida em agosto de 2019, com a transferência de propriedade em 22/08/2019, ao senhor KLEBER BUENO ANTONIO E OUTRO, e que o autuado não tem mais acesso aos documentos que a acompanham, entende-se que esse fato não traz qualquer prejuízo ao autuado, haja visto que de acordo com o Relatório de Fiscalização SEI nº 1928423, a auditoria realizada por equipe da extinta GTAR/RJ foi realizada no período de 02 a 05/10/2017, enquanto que o último voo irregular imputado ocorreu em 28/09/2017. Desta feita, entende-se que todos os registros de manutenção necessários para apreciação da matéria já estavam disponíveis pelo setor de fiscalização à época da auditoria, o que inclusive é reforçado pela constatação nesta decisão de que todos os voos irregulares imputados foram de fato realizados com a inspeção de 100 horas vencida.

2.2.5.13. Portanto, registre-se que o recorrente não trouxe qualquer fato ou qualquer prova de que, de fato, não descumpriu a legislação.

2.2.5.14. 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.

2.2.5.15. Por fim, em sua primeira e em sua última manifestação, o interessado requer que as peças sejam recebidas na forma de defesa, com amparo na legislação de regência e aos princípios da legalidade, razoabilidade e da finalidade, julgando-se improcedente a autuação e determinando-se o arquivamento definitivo do processo. Não obstante aos pedidos, registre-se que não se pode afrontar o princípio constitucional da legalidade, visto que a atividade é vinculada; identificado o descumprimento de normas, tem a Agência o poder-dever de aplicar as sanções cabíveis (Lei nº 11.182/05, Art. 8º, XXXV).

2.2.5.16. Por fim, as alegações do Interessado não foram suficientes para afastar a aplicação de sanção administrativa quanto aos atos infracionais praticados, devendo portanto ser avaliada a dosimetria da sanção a ser aplicada.

(...)

(sem grifos no original)

Importante registrar que este analista técnico, apesar de concordar com a análise realizada pelo setor de decisão de primeira instância, *conforme apresentado acima*, com relação à possibilidade ou não da aplicabilidade do instituto da *infração de natureza continuada, oportunamente*, irá tecer as suas considerações.

A empresa interessada, notificada da decisão de primeira instância, em 24/05/2021 (SEI! 5751304 e 5738098), apresenta o seu recurso, em 01/06/2021 (SEI! 5786454 e 5786447), oportunidade em que alega que:

(i) "[conforme] pode ser comprovado pela cópia da fl. 34 do diário de bordo da aeronave PR-FPE efetuou voos na empresa NEW AIR SERVIÇOS AÉREOS ESPECIALIZADOS LTDA até 26/07/2017, quando devolvida para a Recorrente - Esta alegação da empresa recorrente não pode prosperar, pois, *como visto em decisão de primeira instância* (SEI! 5518220), esta ANAC deve se ater ao que consta do Registro Aeronáutico Brasileiro - RAB, para identificar o operador da aeronave. Observa-se os operadores da aeronave PR-FPE, conforme informações do RAB e apresentados na Tabela abaixo, por aquele setor competente:

Processo de arrendamento operacional	Início do arrendamento	Fim do arrendamento	Arrendatária	Voos irregulares imputados pelo AI nº 005452/2018
00065.091300/2016-19	22/07/2016	16/01/2017	DS AIR TAXI AEREO LTDA	14 voos, de 29/09/2016 a 26/12/2016

00065.502299/2017-34	16/01/2017	17/07/2017	NEW AIR SERVIÇOS AÉREOS ESPECIALIZADOS LTDA	29 voos, de 10/03/2017 a 16/07/2017
00065.540314/2017-42	17/07/2017	Em vigor	AERO RECREIO ESCOLA DE AVIAÇÃO CIVIL LTDA	111 voos, de 17/07/2017 a 28/09/2017

Importante se observar o disposto nos artigos 123 e 124, ambos do CBA, não havendo nenhuma dúvida de que a empresa recorrente era a operadora da aeronave, *tão somente*, quanto aos 111 (cento e onze) voos irregulares, estes realizados no períodos entre os dias 17/07/2017 e 28/09/2017, *logo*, responsável pelos atos que lhe estão sendo imputados no presente processo.

(ii) "[ao] receber a Aeronave por devolução encaminhou-a para a Oficina AIRTECH para fins de realizar Inspeção de 100 horas no dia 27/07/2017, conforme faz prova com a cópia da Ordem de Serviço n° 50/17 quando a aeronave estava com 531,84 horas TSN"; (iii) "[ao] examinar a documentação da aeronave foi observado que existiam algumas discrepâncias nas manutenções efetuadas pelo operador anterior, desta forma resolveu antecipar em 70 horas a Inspeção 100 horas realizando-a com 561,6, conforme faz prova com a Etiqueta 54/17 de Manutenção junta"; (iv) "[cabe] observar que com a antecipação da manutenção em 70 horas na inspeção de 100 horas passou a efetuar todas as manutenções posteriores de forma correta"; (v) "[outra] situação de real importância que na mesma data em que foi antecipada a manutenção de 100 horas houve a Inspeção Anual de manutenção – IAM que de acordo com o Fabricante supre as deficiências de manutenções anteriores"; e (vi) "[...] ficou comprovado pelas documentações juntadas que a partir do recebimento da aeronave foram regularizadas todas as manutenções (561,6 horas TSN) não tendo como se falar em voos realizados com horas vencidas, desta forma requer seja reconhecido que NÃO HOUVE realização de voos pela empresa [...]" - Observa-se que a empresa interessada, *em sede recursal*, reitera os seus argumentos de mérito, *estes já apresentados anteriormente*, os quais foram, *devidamente*, enfrentados e afastados pelo setor de decisão de primeira instância, em 19/05/2021 (SEI! 5730359), e, *inclusive*, já foram acima transcritos e corroborados por este analista técnico, *com fundamento no §1º do art. 50 da Lei nº 9.784/99*. Importante ressaltar que o agente fiscal bem materializou os atos tidos como infracionais, *no caso em tela*, os 111 (cento e onze) voos irregulares, estes realizados entre os dias 17/07/2017 e 28/09/2017, tendo a recorrente como operadora da aeronave PR-FPE, oportunidade em que foram apresentados todos os necessários fatos e fundamentos jurídicos para a higidez do presente processo em desfavor da interessada, não havendo qualquer tipo de ato administrativo exarado que, *porventura*, possa vir a macular o processamento ora em curso.

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

## 6. QUANTO À DOSIMETRIA DA SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO

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

### *Da Norma Vigente à Época dos Fatos:*

Quanto ao valor da multa aplicada pela decisão de primeira instância administrativa, importante trazer aos autos o entendimento exposto em parecer da Procuradoria Federal junto à ANAC n° 00154/2015/DDA/PFANAC/PGF/AGU, datado de 01/07/2015, o qual apresenta recomendações quanto

à vigência das normas da ANAC. Segundo essa exposição, tal vigência é imediata, inclusive para aplicação nos processos administrativos em curso. Acrescenta ainda que as alterações normativas têm o objetivo de padronizar condutas futuras. Por fim, quanto à dosimetria da sanção, essa Procuradoria recomenda que a aplicação das penalidades seja de acordo com a norma em vigência na data do cometimento do ato infracional.

Embora o parecer supracitado não seja de caráter vinculante, este Relator concorda com a manifestação trazida pela Procuradoria Federal junto à ANAC, acompanhando este entendimento, quanto à interpretação e aplicação de normas administrativo-punitivas no tempo.

### ***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 nº. 472/2018, que, à época, 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 III do §1º do artigo 36 da *hoje vigente* Resolução ANAC. nº 472/18, conforme previsto, *também*, no inciso III do §1º do art. 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº 25/08, 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.

#### **§ 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)**

Entende-se que, quanto à circunstância atenuante prevista no inciso I do §1º do art. 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº 25/08 (também previsto no inciso I dos §1º do art. 36 da *hoje vigente* Resolução ANAC nº 472/18) ("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.

Cumprido 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*, verifica-se que o recorrente, não reconhece a incidência dos atos infracionais que lhe estão sendo imputados no presente processo, podendo-se, *então*, considerar que não houve a materialização da condição atenuante prevista no inciso I do §1º do art. 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº 25/08 (também previsto no inciso I dos §1º do art. 36 da *hoje vigente* Resolução ANAC nº 472/18) (“reconhecimento da prática da infração”).

Com relação à aplicação da condição atenuante prevista no inciso II do §1º do art. 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº 25/08 (também prevista no inciso II do §1º do art. 36 da *hoje vigente* Resolução ANAC nº 472/18), com base no fundamento de que o interessado adotou, *voluntariamente*, providências eficazes para evitar ou amenizar as consequências da infração antes de proferida a decisão, não pode prosperar. *Nesse sentido*, há o entendimento nesta ASJIN de que o simples cumprimento, *em momento posterior à autuação*, das obrigações previstas na normatização, *por si só*, não pode ser considerado como uma providência voluntária, nem eficaz, de forma que venha, *de alguma forma*, a amenizar as consequências do ato infracional já consumado. Este tipo de condição atenuante só poderá ser aplicada no caso em que no correspondente processo sancionador constar a necessária materialização de que as ações do interessado tenha, *comprovadamente*, atendido a todos os requisitos da norma, *ou seja*, tenha sido de forma voluntária, não impulsionada pela autuação, e que tenha, *também*, se demonstrado eficaz quanto às consequências da infração cometida, *o que não ocorreu no caso em tela*.

*Em consulta realizada em 24/08/2021*, quanto à folha SIGEC do interessado, observa-se a ausência de sanções administrativas, estas compreendidas dentro do prazo de um ano da aplicação das sanções objetos do presente processo. *Dessa forma*, observa-se que tal circunstância pode ser aplicada, configurando, *no caso em tela*, a presença da condição atenuante prevista no inciso III do §1º do art. 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº 25/08.

### ***Das Condições Agravantes:***

*o caso em tela*, não poderemos aplicar quaisquer das condições agravantes, conforme disposto nos diversos incisos previstos no §2º do art. 36 da *hoje vigente* Resolução ANAC nº. 472/18, e, *também*, no §2º do art. 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº 25/08, conforme abaixo, *in verbis*:

#### **Resolução ANAC nº. 25/08**

(...)

Art. 22. Para efeitos 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.

(...)

**(sem grifos no original)**

*Sendo assim*, deve-se apontar que 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, e, *também*, no §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 artigo 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº. 25/08.

Destaca-se que, com base no ANEXO II, *pessoa jurídica*, da *então vigente* Resolução ANAC nº 25/08, *em especial*, na alínea "e" do inciso III do art. 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), *para a infração cometida*.

*Assim*, tendo em vista os valores dispostos para a alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA e, *ainda*, a evidência de que ocorreram **111 (cento e onze) atos infracionais** no processo administrativo ora em análise, por ter a empresa interessada *operado aeronave em 111 voos sem que fossem realizadas inspeções dentro do intervalo estabelecido pelo fabricante*, é possível que a sanção final do regulado seja aplicada no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais), este o *patamar mínimo* para cada uma das infrações cometidas, *ou seja*, 111 (cento e onze), totalizando, *assim*, o valor de **R\$ 444.000,00 (quatrocentos e quarenta e quatro mil reais)**.

*No entanto, ainda antes de se determinar o valor final a ser aplicado como sanção definitiva*, deve-se adentrar à questão da aplicabilidade do instituto da *infração de natureza continuada, como já adiantado acima*, este que deve ser aplicado *ao caso em tela*.

#### ***Quanto à Aplicabilidade do Instituto da Infração Continuada por esta ANAC:***

Observa-se que, diante dos fatos ocorridos, o agente fiscal aponta se tratar de um total de *111 voos sem que fossem realizadas inspeções dentro do intervalo estabelecido pelo fabricante.*, em desacordo com a norma, contrariando a alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA c/c o item 91.403(a) e 91.409(i), ambos do RBHA 91, de 22/04/2003, resultando, *em decisão de primeira instância final*, com a existência de uma condição atenuante e nenhuma condição agravante (incisos dos §§1º e 2º, ambos do art. 22 da Resolução ANAC nº. 25/08, *então vigente*, e, *ainda*, incisos dos §§1º e 2º, ambos do art. 36 da Resolução ANAC nº. 472/18, *hoje vigente*), em 01 (uma) sanção de multa no valor total de R\$ 73.749,58 (setenta e três mil, setecentos e quarenta e nove reais e cinquenta e oito centavos), tendo em vista a incidência do instituto da *infração de natureza continuada*.

*Na verdade*, não se trata de apenas uma única infração, sendo todas as demais idênticas, *como alega a recorrente*, pois, *segundo confirmado pela fiscalização desta ANAC*, foram realizadas 111 (cento e onze) operações em desacordo com a norma. *No entanto*, deve ser analisado, *no caso em tela*, se as referidas 111 (cento e onze) operações possuem ou não o caráter de "infração de natureza continuada".

Deve-se reconhecer a aplicabilidade, *no caso em tela*, do instituto da *infração continuada*, o qual foi extraído do *Direito Penal*, no âmbito do *Direito Administrativo*, apesar de receber aceitação restrita junto à doutrina administrativista.

Maysa Abrahão Tavares VERZOLA, em sua obra **Sanção no Direito Administrativo**, São Paulo: Editora Saraiva, 2011. p. 52, quanto à diferença entre o *Direito Penal* e o *Direito Administrativo*, assim aponta alguns contornos, conforme abaixo:

Enquanto pessoa autônoma, as normas constitucionais e legais de Direito Penal limitam sua liberdade como indivíduo. Já as normas de Direito Administrativo dirigem-se ao aspecto societário, comunitário, do indivíduo, em busca do bem-estar e progresso social. [...] Enquanto o delito penal seria uma lesão que põe em perigo direitos subjetivos protegidos juridicamente, o ilícito administrativo nada mais seria que um comportamento contrário aos interesses da Administração.

*No entanto*, apesar da independência em seus princípios e suas finalidades, o *Direito Administrativo Sancionador* deve reconhecer a sua tangência com o *Direito Penal*, *talvez*, pela sua característica

sancionatória, a qual é exercida pela Administração Pública quando no pleno exercício de seu *poder de polícia*. Por esse prisma, pode-se entender, então, que o *Direito Penal* "empresta" ao *Direito Administrativo Sancionador*, entre outros, a obrigatoriedade de se observar alguns de seus princípios, *guardadas as devidas proporções e peculiaridades*, como, *por exemplo: in dubio pro reo*, irretroatividade das normas (a não ser para beneficiar o réu) e o da tipicidade específica. Todos os princípios referenciados foram, *inclusive*, amplamente utilizados pelos decisores no âmbito desta ANAC, em decisões anteriores em sede de segunda instância administrativa (vide decisões da ex-Junta Recursal).

*Sendo assim*, não se pode afastar, *preliminarmente ou por completo*, a possibilidade de se considerar a aplicação do instituto do *crime continuado*, ou, no linguajar administrativo, *conduta continuada* ou *infração continuada*, esta última expressão mais próxima e adequada aos processamentos administrativos em curso nesta ANAC.

Quanto ao *crime continuado*, o Código Penal brasileiro - CP adotou a teoria da ficção jurídica, por opção de política criminal, evitando assim a aplicação de sanções penais severas e desnecessárias, preservando um dos fins da penalização, ou seja, a ressocialização do criminoso. Em conformidade com o *caput* do art. 71 do CP, diz-se que há *crime continuado* quando o agente, mediante mais de uma conduta, comete mais de um crime da mesma espécie, sendo necessário, também, que os crimes guardem relação no que diz respeito ao tempo, ao lugar, à maneira de execução e a outras características que façam presumir a *continuidade delitiva*, esta punida pela aplicação de uma única pena, se idênticas, mas se referindo a apenas um só dos crimes. *Ainda por este dispositivo*, sendo as penas diversas, a pena aplicada, *caso se identifique a continuidade delitiva*, será a mais grave, contudo, *em qualquer caso*, a pena será aumentada de um sexto (1/6) a um terço (1/3).

*Salvo melhor juízo*, pode-se, *sim*, considerar a possibilidade da aplicação deste instituto, *presente no Direito Penal*, onde, através da aplicabilidade do conceito de *crime continuado*, se poderá aplicar, também, no âmbito do *Direito Administrativo Sancionador*, e, *em especial*, no âmbito desta ANAC. No entanto, *a princípio*, observa-se que o referido conceito não se encontra respaldado, em se tratando de processos administrativos sancionadores desta ANAC, na medida em que não se tem notícia de haver qualquer previsão normativa, *primária ou complementar*, no âmbito deste órgão regulador. Importante se reforçar que, *como visto acima*, até mesmo no *Direito Penal*, para se considerar a incidência do *crime continuado*, exige a incidência de alguns critérios/parâmetros, os quais se encontram, *previamente*, estabelecidos e elencados no dispositivo legal que prevê a incidência do referido instituto (*caput* do art. 71 do Código Penal), de forma que, *caso haja adequação aos requisitos dispostos*, só então, o aplicador do direito poderá confirmar a incidência do referido instituto no caso concreto.

*No entanto*, não se pode confundir a possibilidade de utilização de conceitos extraídos e próprios do *Direito Penal*, quando diante de questões similares no âmbito administrativo, com a sua obrigatoriedade de aplicação, mesmo quando diante de clara afronta aos princípios basilares da Administração Pública.

Lembra-se que o " pilar central " da Administração Pública se fundamenta no *princípio da legalidade*, determinando que a ação estatal deve ser pautada dentro do ordenamento normativo em vigor, considerando-se, assim, o seu sentido amplo (leis, decretos, normas complementares, atos normativos, *entre outros*). A Administração só pode/deve agir caso esteja em consonância com o ordenamento normativo, *ou seja*, sempre em perfeita observância ao referido comando normativo aplicável, o que, *inclusive*, se encontra, *expressamente*, previsto em nossa Carta Magna (*caput* do art. 37 da Constituição da República - CR/88), bem como, na legislação infraconstitucional (*caput* do art. 2º da Lei nº 9.784/99).

*Nesse sentido*, deve-se apontar que a questão se encontra pacificada na doutrina majoritária, onde, *inclusive*, Alexandre Santos de ARAGÃO, em sua obra **Curso de direito administrativo**. Rio de Janeiro: Forense, 2013. p. 62, assim define o *princípio da legalidade*, abaixo *in verbis*:

O princípio da legalidade administrativa significa, então, nessa acepção, que a Administração Pública, ao contrário do particular, que pode fazer tudo o que a lei não proíba, só pode fazer aquilo que a lei esteie.

Para Celso Antônio BANDEIRA DE MELLO, em sua obra **Curso de direito administrativo**. São Paulo: Malheiro Editores, 2009. p. 105, o *princípio da legalidade* pode ser conceituado de forma similar, *a saber*:

O princípio da legalidade no Brasil significa que a Administração nada pode fazer senão o que lei determina. Ao contrário dos particulares, os quais podem fazer tudo o que a lei não proíbe, a Administração só pode fazer o que a lei antecipadamente autorize.

No âmbito do processo administrativo sancionador, assim aponta Régis Fernandes de OLIVEIRA, em sua obra **Infrações e Sanções Administrativas**, São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2006. p. 55:

[...] A norma do inciso II do art. 5º da CF não excepcionou nenhuma hipótese, nem outorgou maiores poderes a Administração para que esta agisse de forma arbitrária (entendendo-se o arbitrário como atuação independentemente da lei).

Quanto à jurisprudência, *por sua vez*, observa-se o Superior Tribunal de Justiça - STJ, o qual, *inúmeras vezes*, já lançou mão deste princípio, ratificando, assim, o conceito adotado, *verbi gratia*:

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

Reforça-se que a Administração só pode atuar diante da prévia previsão legal e/ou normativa, *ou seja*, em consonância com o que já se encontra determinado pelo ordenamento jurídico. A aplicação deste instituto, *ou qualquer outro que seja*, desde que não esteja inserido previamente no ordenamento, fere o *princípio da legalidade*, conforme acima definido, devendo ser afastado do âmbito desta Administração Pública.

*Em suma*, deve-se reconhecer a estreita relação existente entre o *Direito Penal* e o *Direito Administrativo Sancionador*, guardadas, *claro*, as devidas e necessárias especificidades, cada qual na proteção e guarda de seus próprios bens jurídicos distintos. *Diante de um caso concreto*, optando o administrador por lançar mão de algum dos princípios próprios do *Direito Penal*, deve-se, *necessariamente*, estar alinhado aos ditames legais e/ou normativos, tendo em vista a vinculação do Poder Público ao *princípio da legalidade*, imprescindível ao pleno exercício do Estado Democrático de Direito. *Sendo assim*, quanto à aplicabilidade do instituto da *infração continuada* por esta ANAC, conceito extraído do *Direito Penal*, poderá ser, *sim*, utilizado, mas desde que, *previamente*, definido/conceituado pela legislação e/ou normatização específica sobre a matéria, oportunidade em que deverá, ainda, determinar os seus contornos e limites/parâmetros, para, *só então*, serem aplicados aos casos em geral.

*Recentemente*, deve-se reconhecer que esta ANAC elaborou dispositivo normativo complementar específico sobre o instituto da infração continuada, apresentando seus necessários parâmetros, de forma a ser aplicado, *com segurança*, nos processamentos em curso.

Deve-se entender que, *hoje*, se está diante do necessário conceito e imprescindíveis contornos fáticos e

jurídicos, para a aplicação ou não o instituto da *infração continuada*, se tornando possível a sua aplicação, *no caso em tela ou em qualquer outro caso concreto no âmbito desta ANAC, em atenção ao princípio da legalidade*.

Observa-se referencia à Lei nº. 9.873/99, a qual *estabelece prazo de prescrição para o exercício de ação punitiva pela Administração Pública Federal, direta e indireta, e dá outras providências*, onde, *em especial em seu artigo 1º*, determina a incidência do instituto da prescrição em cinco anos para a ação punitiva da Administração, quando no exercício do seu *poder de polícia*, objetivando apurar infração à legislação em vigor, contados da data do ato ou, **no caso de infração permanente ou continuada**, do dia em que tiver cessado. Nesse sentido, explica-se que tal dispositivo, apesar de reconhecer, *em âmbito administrativo*, a possibilidade de se ter *infração continuada, conforme, inclusive, apontado acima*, não viabiliza a sua, *plena e imediata*, aplicabilidade, na medida em que não constitui, *previamente*, o seu conceito/definição, bem como, não estabelece as condições/requisitos necessários no âmbito administrativo desta ANAC e dentro da esfera aeronáutica.

Ao se debruçar sobre a doutrina de Fernandes de OLIVEIRA e de Daniel FERREIRA, deve-se concordar com os ilustres juristas, como, *inclusive já foi abordado acima*, ou seja, entende-se haver, *sim*, a possibilidade de se aplicar, no âmbito do *Direito Administrativo Sancionador*, o instituto da *infração continuada*. No entanto, a exemplo do Código Penal (*caput* do art. 71), o instituto da *infração continuada* deve, *antes de tudo*, ser conceituado, ou melhor, definido no campo de sua atuação, *no caso o aeronáutico*, além de considerar as condições/parâmetros que devem ser, *necessariamente*, observados para que se possa caracterizar, *plenamente*, a sua incidência, tudo de acordo com um ordenamento jurídico prévio, em consonância com o *princípio da legalidade*.

Importante registrar que o próprio citado professor Régis Fernandes de OLIVEIRA, em sua obra **Infrações e Sanções Administrativas**, São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2005. p. 109, no capítulo 20 - Concurso de Infrações e Aplicação de Sanções, *mais especificamente referente à questão*, no item 20.1 Infração continuada, reconhece, conforme abaixo, *in verbis*:

Há entendimento jurisprudencial que considera a aplicação de multa única para a série de infrações, como um estímulo à prática do ilícito. [...]

Nota-se que o ilustre doutrinador, apesar de favorável à aplicação do instituto da *infração continuada*, registra importante observação, a qual deve ser levada em consideração por qualquer órgão regulador de determinada atividade. O fato de, *até hoje*, não ter se materializado a necessária definição do referido instituto pelas áreas técnicas, bem como, não ter sido normatizado e determinados os necessários requisitos/condições para a sua aplicação, torna-se a sua aplicabilidade, *sem tais critérios, no mínimo*, temerária e, *principalmente*, contrária aos interesses da Administração Pública.

Ainda nesta mesma obra, OLIVEIRA (2005, p. 107) cita o art. 266 da Lei nº. 9.503, de 23/09/1997 - Código de Trânsito Brasileiro, o qual assim dispõe, *in verbis*:

**CTB**

(...)

Art. 266. Quando o infrator cometer, simultaneamente, duas ou mais infrações, ser-lhe-ão aplicadas, cumulativamente, as respectivas penalidades.

(...)

Observa-se que o referido acima diploma legal, ao conferir a regulação no que tange às questões relativas ao trânsito brasileiro, prevê a cumulatividade das sanções, em se tratando de duas ou mais infrações, mesmo que simultaneamente.

Observa-se que, à época dos atos tidos como infracionais, *ou seja*, de 17/07/2017 até 28/09/2017, não se encontrava em vigor a Resolução ANAC nº. 472/18, esta que, *hoje*, já se referiu, *expressamente*, ao instituto da *infração continuada*, conforme abaixo, *in verbis*:

**Resolução ANAC nº. 472/18**

(...)

### TÍTULO III

#### DAS PROVIDÊNCIAS ADMINISTRATIVAS SANCIONATÓRIAS

(...)

#### Seção VII

##### Da Decisão em Primeira Instância

Art. 32. A decisão de primeira instância conterá **motivação explícita, clara e congruente**, abordando as alegações do autuado, indicando os fatos e fundamentos jurídicos pertinentes, podendo consistir em declaração de concordância com fundamentos de anteriores pareceres, informações, decisões ou propostas, que, neste caso, serão parte integrante do ato.

§ 1º **Na hipótese de prática de 2 (duas) ou mais infrações relacionadas, prevista no art. 17 desta Resolução, a apuração conjunta dos fatos não implicará a utilização de critério de dosimetria distinto do estabelecido na Seção IX do Capítulo II do Título III desta Resolução para a imposição de sanções.**

§ 2º As decisões que cominarem sanções deverão discriminar a prática de cada uma das infrações cometidas, **salvo se caracterizada infração continuada conforme normativo específico.**

§ 3º Na hipótese de decisão de sanção de multa pela autoridade julgadora, será lançado um único crédito em montante correspondente ao somatório das multas previstas para cada uma das infrações cometidas.

(...)

(sem grifos no original)

Ocorre que a Resolução ANAC nº. 566, de 12/06/2020, deu nova redação ao referido acima §2º, oportunidade em que passou a vigorar com o texto abaixo, *in verbis*:

#### **Resolução ANAC nº. 472/18**

(...)

Art. 32.

(...)

§ 2º As decisões que cominarem sanções deverão discriminar a prática de cada uma das infrações cometidas, observado o art. 37-A desta Resolução. (Incluído pela Resolução nº 566, de 12.06.2020)

(...)

Observa-se, *então*, que o "normativo específico", referido na redação original do §2º do art. 32 da Resolução ANAC nº 472/18, foi implementado com a mudança na redação deste mesmo dispositivo, o qual nos remete ao art. 37-A, abaixo, *in verbis*:

#### **Resolução ANAC nº. 472/18**

(...)

**Seção IX-A - Da Infração Administrativa de Natureza Continuada** (Incluído pela Resolução nº 566, de 12.06.2020)

Art. 37-A. Poderá ser caracterizada infração administrativa de natureza continuada a prática, pelo mesmo regulado, de mais de uma ação ou omissão que configurem infração administrativa de natureza idêntica, apuradas em uma mesma oportunidade fiscalizatória. (Incluído pela Resolução nº 566, de 12.06.2020)

Parágrafo único. Será afastada a caracterização da infração continuada quando constatada a existência de prática ou circunstância que evidencie violação, pelo agente infrator, ao dever de lealdade e boa-fé que rege as relações entre administrado e Administração. (Incluído pela Resolução nº 566, de 12.06.2020)

Art. 37-B. Caracterizada a natureza continuada das condutas infracionais, nos termos do art. 37-A desta Resolução, será aplicada multa, considerando-se o patamar médio da tabela constante na Resolução específica vigente à época da infração, calculada de acordo com a seguinte fórmula: (Incluído pela Resolução nº 566, de 12.06.2020)

Valor total da multa = valor da multa unitária \* quantidade de ocorrências<sup>1/f</sup>

Em que a variável “f” assume um dos seguintes valores:

$f_1 = 1,85$  quando não verificada qualquer circunstância descrita nos incisos I a V do § 2º do art. 36 desta Resolução.

$f_2 = 1,5$  quando verificada ao menos uma das circunstâncias descrita nos incisos I a V do § 2º do art. 36 desta Resolução.

$f_3 = 1,15$  quando verificadas, cumulativamente, as circunstâncias descritas no inciso III e no inciso IV do § 2º do art. 36 desta Resolução.

§ 1º A verificação de cada circunstância descrita nos incisos I a III do § 1º do art. 36 desta Resolução ensejará o acréscimo de 0,15 ao valor da variável “f” a ser aplicada.

§ 2º Valores diferentes de  $f_1$ ,  $f_2$  e  $f_3$  poderão ser definidos em Resolução específica que disciplina a matéria objeto da autuação. (Incluído pela Resolução nº 566, de 12.06.2020)

(...)

A Resolução ANAC nº 566/20, a qual alterou a Resolução ANAC nº 472/18, *conforme visto acima*, entrou em vigor em 1º de julho de 2020, contando, *assim*, com a inclusão de dispositivos sobre Infração Administrativa de Natureza Continuada, **os quais são de aplicabilidade imediata a todos os processos administrativos sancionadores em que não tenha ocorrido o trânsito em julgado administrativo.**

Ao se analisar estes dispositivos, *hoje vigentes*, entende-se que esta ANAC apresenta, *a partir de então*, elementos que devem ser observados para a possibilidade de caracterização da aplicação do instituto da *infração continuada*, nos moldes do art. 37-A supra mencionado.

*Sendo assim*, as práticas decorrentes de ações ou omissões que, *porventura*, sejam constituídas de infrações idênticas e, *ainda*, desde que apuradas na mesma ação fiscalizatória e não havendo violação, poderá, com fundamento no art. 37-A da Resolução ANAC nº 472/18, ser identificada a incidência da *infração continuada*, cabendo, *então*, a aplicação de sanção com base na dosimetria prevista no art. 37-B deste mesmo diploma normativo.

*Em suma*, agora, existe um normativo que possibilita a aplicação do instituto da *infração continuada* aos casos concretos desta ANAC, *ao contrário*, do antes determinado pela *então vigente à época* Resolução ANAC nº. 25/08.

*Desta forma*, deve-se observar se no caso em tela pode-se ou não aplicar o instituto da *infração continuada*.

Observa-se que o setor de decisão de primeira instância, na análise datada de 19/05/2021 (SEI! 5730359), considerou a ocorrência de um ato infracional, englobando todas as 111 (cento e onze) operações em desacordo com a norma, mas de "natureza continuada".

Deve-se apontar que este analista técnico não identificou, *no presente processo*, qualquer subsídio que possa ser considerado apto à materialização de uma possível violação pelo agente infrator, em conformidade com o parágrafo único do art. 37-A do referido diploma normativo.

*Pelos argumentos apostos acima*, deve-se, *no presente processo*, apontar a possibilidade de se aplicar o instituto da *infração continuada*, o que, *então*, deverá ser considerado, *oportunamente*, no cálculo da dosimetria da sanção a ser aplicada em definitivo, *se for o caso*.

Tendo em vista a possibilidade de aplicação do instituto da *infração de natureza continuada*, deve-se recorrer à fórmula prevista no art. 38-A da Resolução ANAC nº 472/18 (Valor total da multa = valor da multa unitária \* quantidade de ocorrências<sup>1/f</sup>), *conforme os quadros abaixo*.

## **Cálculo (Infrações de Natureza Continuada) - AI nº 005452/2018**

### **CÁLCULO DO VALOR DEFINITIVO DA SANÇÃO A SER APLICADA**

Número de Atos Infracionais: 111 operações

Valor da Multa Unitária (patamar médio) - R\$ 7.000,00 (sete mil reais)

"f" = sem qualquer condição agravante ( $f_1 = 1,85$ ) e com uma condição atenuante, logo "f" = 2,00.

**Valor total da multa = R\$ 7.000,00 \* 111<sup>1/2,00</sup> = R\$ 73.749,58 (setenta e três mil, setecentos e quarenta e nove reais e cinquenta e oito centavos) .**

*Sendo assim, entende-se que, neste caso em concreto e em especial, tendo em vista as similaridades entre os 111 (cento e onze) atos infracionais, os quais materializam todas as operações em desacordo com a norma vigente, guardando, inclusive, as mesmas características próprias e específicas, pode-se entender que todas estas operações irregulares devem ser consideradas como de "natureza continuada", desde o primeiro ato infracional até o último verificado pela fiscalização.*

## 7. CONCLUSÃO

*Pelo exposto, sugiro **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO** a sanção aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa, **no valor de R\$ 73.749,58 (setenta e três mil, setecentos e quarenta e nove reais e cinquenta e oito centavos)**, que é o correspondente aos 111 (cento e onze) voos irregulares, tidos de *natureza continuada*, estes realizados no períodos entre os dias 17/07/2017 e 28/09/2017.*

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

Rio de Janeiro, 25 de agosto de 2021.

**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 25/08/2021, às 10:00, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **6109603** e o código CRC **2A0321D9**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL  
CJIN - CJIN

**DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 191/2021**

PROCESSO Nº 00065.031889/2018-50

INTERESSADO: Aero Recreio Escola de Aviação Civil Ltda - Me

Brasília, 25 de agosto de 2021.

1. Trata-se de Recurso Administrativo interposto pela empresa **AERO RECREIO ESCOLA DE AVIAÇÃO CIVIL LTDA. - ME.**, CNPJ nº. 15.531.488/0001-50, contra decisão de 1ª Instância da Superintendência de Padrões Operacionais - SPO, proferida dia 19/05/2021, que aplicou multa no valor de R\$ 73.749,58 (setenta e três mil, setecentos e quarenta e nove reais e cinquenta e oito centavos), para os atos infracionais, tendo em vista a incidência do instituto da *infração de natureza continuada*, conforme identificado no Auto de Infração nº 005452/2018, por *operar aeronave sem que fossem realizadas inspeções dentro do intervalo estabelecido pelo fabricante*. A infração foi capitulada na alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA c/c o item 91.403(a) e 91.409(i), ambos do RBHA 91, de 22/04/2003.

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 221/2021/CJIN/ASJIN – SEI nº 6109603] 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:**

- p o r **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO** a sanção aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa, **no valor de R\$ 73.749,58 (setenta e três mil, setecentos e quarenta e nove reais e cinquenta e oito centavos)**, que é o correspondente aos 111 (cento e onze) voos irregulares, tidos de *natureza continuada*, estes realizados no períodos entre os dias 17/07/2017 e 28/09/2017.

À Secretária.

Notifique-se.

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 25/08/2021, às 18:24, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **6127340** e o código CRC **85394550**.