

PARECER N° 171/2021/CJIN/ASJIN
PROCESSO N° 00065.018316/2020-55
INTERESSADO: OMNI TAXI AEREO S/A

Submeto à apreciação de Vossa Senhoria Proposta de DECISÃO ADMINISTRATIVA DE SEGUNDA INSTÂNCIA, nos termos da minuta anexa.

ANEXO

MARCOS PROCESSUAIS										
NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Data da Infração	Lavratura do AI	Ciência do AI	Decisão de Primeira Instância - DC1	Ciência da DC1	Multa aplicada em Primeira Instância	Protocolo do Recurso	Aferição Tempestividade
00065.018316/2020-55	671270213	001600/2020	01/07/2019	20/05/2020	30/07/2020	31/03/2021	08/04/2021	R\$ 7.000,00	19/04/2021	28/04/2021

Enquadramento: Art. 302, inciso III, alínea "e" da Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986 c/c item 121.709(b), inciso II, do RBAC 121 de 20/03/2020;

Infração: Não foi evidenciado que o documento de liberação para o voo foi assinado por um mecânico habilitado e qualificado;

Proponente: Marcos de Almeida Amorim - Técnico em Regulação de Aviação Civil - SIAPE 2346625 - Portaria ANAC nº 361/DIRP/2017.

INTRODUÇÃO

1. Trata-se de recurso interposto pela OMNI TAXI AEREO S/A, doravante INTERESSADA. Refere-se o recurso ao processo administrativo discriminado no quadro acima, que individualiza a materialidade infracional e retrata os marcos relevantes para o trâmite e regularidade processual.

2. O Auto de Infração nº 001600/2020 traz a seguinte descrição:

A liberação da aeronave PR-OHS para voo foi realizada por pessoa não designada pela empresa.

HISTÓRICO

3. O Relatório de Ocorrência ratifica a materialidade infracional apontada no Auto de Infração e as circunstâncias da constatação da ocorrência.

4. **Defesa Prévia** - A interessada apresentou defesa prévia com as seguintes alegações:

I - Como inspetor da aeronave ficou retido na estrada, o mecânico qualificado na aeronave fez a aprovação para retorno ao serviço, apenas para realização de um voo curto de manutenção, pois não tinha designação de inspetor e portanto, não assinou a liberação de aeronavegabilidade da aeronave, o que de fato não teria autorização para fazê-lo;

II - No mesmo dia 01JUL2019 por meio do TLB0026, após o voo check, o inspetor designado procedeu a liberação de aeronavegabilidade com um item em ACR, em virtude do Clock do copiloto estar inoperante. Afirma que de acordo o item 15.3 do Manual Geral de Manutenção 121 da empresa, desde que a aeronave não esteja interdita ou com o certificado de aeronavegabilidade irregular, o voo de manutenção poderá ser realizado, devendo ser registrado em diário de bordo pela tripulação, que foi cumprido;

III - Em função da liberação de aeronavegabilidade da aeronave depender dos resultados do voo de manutenção em tela, a OMNI Taxi Aéreo COM N° 0311-02/ANAC entende que a não conformidade não é aplicável e que não houve violação do RBAC 121.709 - Liberação de avião para voo ou registro em livro de manutenção do avião, pois a OMNI só retornou a operar a aeronave após a liberação de aeronavegabilidade do TLB 0026.

5. Pelo exposto, solicita a consideração para aceitar o pedido de cancelamento do referido Auto de Infração, levando também em conta a gravidade da situação financeira dos operadores aéreos e organizações de manutenção decorrente da grave crise econômica gerada pela pandemia do COVID-19.

6. **Decisão de Primeira Instância - DC1** - Em decisão motivada, o setor competente considerou configurada infração à legislação vigente, em especial, ao que estabelece o art. 302, inciso III, alínea "e" da Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986 c/c item 121.709(b), inciso II, do RBAC 121 de 20/03/2020. Aplicou-se sanção de multa no patamar médio, no valor de **R\$ 7.000,00 (sete mil reais)**, com fundamento no Anexo II, da Resolução ANAC nº 472/2018. Considerou in-existentes circunstâncias atenuantes ou agravantes capazes de influir na dosimetria da sanção.

7. Para afastamento dos argumentos de defesa, a decisão destacou:

Ressalta-se que a parte autuada reconhece que o mecânico Afonso Vargas Pereira providenciou o

registro de aprovação para retorno ao serviço, e liberou a aeronave para a realização do voo, diante de dificuldades encontradas pela empresa, uma vez que o "Inspetor da aeronave ficou retido na estrada".

A alegação de se tratar de um voo de manutenção, e que, por isso, não necessitaria, ou poderia não haver uma liberação para voo, por uma pessoa habilitada e designada, não encontra respaldo nas interpretações do "Manual Geral de Manutenção 121" da empresa, apresentadas na defesa, ou na legislação vigente. O "Relatório de Voo - Situação Técnica (Technical Logbook)", em sua página nº 0024, não informa o acompanhamento de alguma pane ou discrepância, que motivaria a impossibilidade em se liberar a aeronave após a realização da inspeção "Daily", mas sim, registra que está aprovada após a manutenção realizada. Adicionalmente, a própria defesa afirma que o voo de manutenção tinha o objetivo apenas de "check de instrumentos e renovação do período de preservação *Immobilized and Not Stored*", ou seja, não havia nenhum aspecto técnico impeditivo em se registrar a liberação da aeronave para voo, por pessoa habilitada e designada, após a realização da inspeção "Daily". Diante disso, afastamos essa alegação.

A alegação de que, no mesmo dia, mas em momento posterior ao voo realizado, por meio "Relatório de Voo - Situação Técnica (Technical Logbook)" nº 0026, o inspetor designado teria realizado a liberação de aeronavegabilidade, após postergação de manutenção utilizando lista MEL, não contribui para a defesa, uma vez que não apresenta relação com a execução da inspeção "Daily", e que trata-se de um registro posterior ao momento da infração.

Portanto, na oportunidade de defesa, o atuado não apresentou comprovação de cumprimento parágrafo 121.709(b) do RBAC 121, ou seja, que registrou a liberação da aeronave para voo, por pessoa designada, após realização da inspeção "Daily". (...)

8. **Recurso** - Em grau recursal, a interessada reitera as alegações anteriores, acrescentando os seguintes fundamentos:

IV - Aplicação do efeito suspensivo ao recurso, citando o art. 61, parágrafo único da Lei 9.784/99, argumentando que o caso do presente processo seria de justo receio de difícil ou incerta reparação decorrente da execução. Afirma que em razão de pandemia mundial, onde todas as empresas e em especial a do setor de aviação civil sofrem com uma crise sem precedentes, não pode a Recorrente dispor de qualquer valor;

V - Além da Recorrente nunca ter se omitido do ocorrido, dita inconformidade foi corrigida no mesmo dia com emissão do documento competente assinado pelo profissional habilitado;

VI - Pugna pela aplicação da atenuante prevista no inciso I, §1º, art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018, afirmando que indubitavelmente reconheceu a prática da infração capitulada. Defende também a aplicação da atenuante prevista no inciso II do §1º do art. 36 da mesma Resolução, já que no mesmo dia da realização da manutenção, em 01/07/2019, o inspetor habilitado realizou a liberação da aeronavegabilidade da aeronave, evidenciando que a empresa, ao constatar a inadequação, passou a tratar com a seriedade que ela demanda;

9. Pelo exposto requer: a) o recebimento do presente recurso, face sua pertinência, previsão legal e sua tempestividade; b) concessão do efeito suspensivo do presente recurso; c) sejam aplicadas as circunstâncias atenuantes; d) que o valor da multa do AI 1600/2020 seja reduzido ao patamar mínimo, passando de R\$ 7.000,00 (sete mil reais) para R\$ 4.000,00 (quatro mil reais).

PRELIMINARES

10. Recurso conhecido e recebido sem efeito suspensivo, vez que apresentado na vigência do art. 38 da Resolução ANAC nº 472, de 2018, a saber:

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 atuado, 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)

11. Quanto a argumentação apresentada pela interessada pela aplicação do efeito suspensivo do referido recurso pelo risco de prejuízo de difícil reparação, no caso de execução provisória do crédito, deve-se assinalar que o débito de que se trata tal avença ainda não está inscrito em Dívida Ativa, e nem o será, antes de julgado o presente recurso e transcorrido o prazo de 75 (setenta e cinco) dias da notificação desta Decisão de Segunda Instância julgadora, caso, decida pela aplicabilidade da sanção.

12. Em outras palavras, só ocorrerá inscrição do débito em Dívida Ativa, após encerrada esta fase processual. Assim, não está caracterizada a hipótese de iminente prejuízo à interessada, que justifique recebê-lo no efeito suspensivo.

13. **Da Regularidade Processual** - Considerados os marcos apontados no início dessa análise e a fundamentação acima, acuso regularidade processual no presente feito. Foram preservados todos os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitados os princípios da Administração Pública, em especial contraditório e ampla defesa.

FUNDAMENTAÇÃO - MÉRITO E ANÁLISE DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO

14. **Da materialidade infracional** - A peça da DC1 confirmou, de forma clara e objetiva, a materialidade infracional imputada à interessada pela fiscalização. O fato foi enquadrado no artigo 302, inciso III alínea "e" da Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986, do CBAer:

Lei 7.565/86 - Código Brasileiro de Aeronáutica

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; [...]

15. Vê-se que a descrição do Auto de Infração menciona ainda o descumprimento ao item 121.709(b) do RBAC 121, que dispõe:

121.709 Liberação de avião para voo ou registro em livro de manutenção do avião [...]

(b) O documento de liberação para voo ou o registro requerido pelo parágrafo (a) desta seção deve:

(1) ser preparado segundo as normas vigentes e os procedimentos estabelecidos no manual do detentor de certificado;

(2) incluir um atestado de que:

(i) os trabalhos foram executados segundo os requisitos do manual do detentor de certificado aprovado;

(ii) todos os itens de inspeções requeridas foram realizados por uma pessoa autorizada que verificou pessoalmente que os trabalhos foram satisfatoriamente completados;

(iii) não existe qualquer condição conhecida que impeça a aeronavegabilidade do avião;

(iv) no que diz respeito aos trabalhos executados, o avião está em condições seguras de operação.

(3) ser assinado por um mecânico habilitado e qualificado. Entretanto, cada mecânico autorizado só pode assinar itens de serviço que ele tenha realizado e para os quais foi contratado pelo detentor de certificado. [...]

16. O Auto de Infração nº 001600/2020 descreve que ocorreu a liberação para voo da aeronave PR-OHS, por pessoa não designada pela empresa, em 01/07/2019, após a realização da tarefa de manutenção "inspeção Daily".

17. Destarte, com fulcro no §1º do art. 50 da Lei 9.784/1999, que abre a possibilidade de que a motivação da decisão de recurso administrativo consista em declaração de concordância com fundamentos de anteriores decisões, endosso os argumentos trazidos por aquele decisor em sede de primeira instância para a confirmação da prática infracional, bem como fundamentação e a motivação da penalidade aplicada, declarando concordância a fim de que passem a fazer parte integrante do presente parecer.

18. **Das razões recursais** - A Recorrente no mérito, reiterou que a inconformidade foi corrigida no mesmo dia com emissão do documento competente assinado pelo profissional habilitado. Contudo, conforme já esclarecido pela Decisão recorrida, a legislação complementar já supracitada no item 121.709(b) do RBAC 121 estabelece que para a liberação de avião para voo ou registro em livro de manutenção do avião, o documento de liberação deve ser assinado por um mecânico habilitado e qualificado. O referido requisito não foi cumprido. Uma vez que a liberação já tinha sido realizada, a infração já estava configurada e consumada, e o registro por profissional habilitado ainda que no mesmo dia, ocorre **após** a configuração da infração.

19. Portanto, a autuada não apresenta comprovação de cumprimento do item 121.709(b) do RBAC 121, ou seja, que registrou a liberação da aeronave para voo, por pessoa designada e habilitada, após realização da inspeção "Daily".

20. **Assim, tem-se que as razões do recurso não lograram êxito em afastar a prática infracional objeto do presente feito e atribuída à interessada, restando esta configurada nos termos aferidos pela fiscalização.**

21. As alegações de dosimetria serão analisadas a seguir.

DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

22. Verificada a regularidade da ação fiscal, há que se averiguar a necessidade de correção do valor da multa aplicada como sanção administrativa ao ato infracional imputado.

23. Assim, conforme Tabela de Infrações do Anexo II da Resolução ANAC nº 472/2018, pode-se observar que a interpretação da infração da presente infração, se dá da seguinte forma:

- R\$ 4.000,00 (quatro mil reais) - valor de multa mínimo referente à infração;
- R\$ 7.000,00 (sete mil reais) - valor de multa médio referente à infração;
- R\$ 10.000,00 (dez mil reais) - valor de multa máximo referente à infração.

24. A mesma Resolução ANAC nº 472/2018 estabelece em seu art. 34 que a sanção de multa será calculada a partir do valor intermediário constante das tabelas aprovadas, cabendo portanto o exame das atenuantes ou agravantes se aplicável.

25. **ATENUANTES** - Para o reconhecimento da circunstância atenuante prevista no artigo 36, §1º, inciso I da Resolução ANAC nº 472/2018 ("o reconhecimento da prática da infração") entende-se que o ente regulado deve reconhecer não só a prática do ato, mas também o fato de que essa conduta infringiu norma de competência da Autoridade de Aviação Civil. Embora a autuada pugna pela aplicação desta atenuante, não vislumbro, *in casu*, a possibilidade de sua aplicação. É que em sua defesa inicial, a interessada apresentou argumentos que indicam defesa de mérito. Conforme exposto na decisão recorrida e destacado em recurso, a autuada de fato reconheceu que o mecânico Afonso Vargas Pereira providenciou o registro de aprovação para retorno ao serviço, e liberou a aeronave para a realização do voo. Contudo, não reconheceu o referido fato como conduta infracional, apresentando argumentos de mérito para concluir **expressamente** que a não conformidade não seria aplicável e que não houve violação do RBAC 121.709.

26. Defender-se da prática do ato buscando desconstituir a conduta como infracional é diametralmente oposto ao reconhecimento da prática infracional e vai contra o brocardo "*nemo potest venire contra factum proprium*" (ninguém pode comportar-se contrariamente aos seus próprios atos). Trata-se, em verdade, de **consolidação de preclusão lógica**, amplamente conceituada pela doutrina como "*prática de outro ato incompatível com aquele que se poderia praticar*".

27. Concluo, pois, que a apresentação de defesa de mérito é incompatível para com o

reconhecimento da prática do fato e subsequente concessão da atenuante do art. 36, §1º, inciso I, da Resolução ANAC 472/2018.

28. Da mesma forma, entende-se que a Interessada não demonstrou, nos autos, ter adotado voluntariamente qualquer providência eficaz para amenizar as consequências da infração. Nenhuma medida que configure um dever pode ser fundamento para a aplicação dessa atenuante, prevista no artigo 36, § 1º, inciso II da Resolução ANAC nº 472/2018. Assim, a regularização da inconformidade objeto do presente processo administrativo é um dever imposto à regulada por norma cogente e não pode ser parâmetro para a aplicação da referida circunstância atenuante, devendo portanto ser afastada a sua aplicação.

29. Para a análise da circunstância atenuante prevista no artigo 36, §1º, inciso III (“a inexistência de aplicação de penalidades no último ano”), é necessária pesquisa para identificar a eventual existência de sanção aplicada ao ente regulado no período de um ano encerrado a partir da data da infração ora analisada. Em pesquisa no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC desta Agência, ora já anexada aos autos, ficou demonstrado que **há penalidades** aplicadas em definitivo à Autuada antes da Decisão de Primeira Instância Administrativa, não podendo ser aplicada a referida circunstância atenuante.

30. **AGRAVANTES** - Quanto à existência de circunstância agravante, não se vê, nos autos, qualquer elemento que configure as hipóteses previstas no §2º do artigo 36 da Resolução ANAC nº 472/2018.

31. **SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO:** Quanto ao valor da multa aplicada pela decisão de primeira instância administrativa, diante do esposado no processo, **entendo que cabe a manutenção no seu patamar médio, R\$ 7.000,00 (sete mil reais)**, dada a ausência de circunstâncias atenuantes e agravantes.

CONCLUSÃO

32. Pelo exposto, sugiro **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO** a multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa em desfavor de OMNI TAXI AEREO S/A, conforme o quadro abaixo:

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Data da Infração	Infração	Enquadramento	SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO
00065.018316/2020-55	671270213	001600/2020	01/07/2019	Não foi evidenciado que o documento de liberação para o voo foi assinado por um mecânico habilitado e qualificado;	Art. 302, inciso III, alínea "e" da Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986 c/c item 121.709(b), inciso II, do RBAC 121 de 20/03/2020;	R\$ 7.000,00 (sete mil reais)

33. **É o Parecer e Proposta de Decisão.**

34. **Submete-se ao crivo do decisor.**

MARCOS DE ALMEIDA AMORIM
SIAPE 2346625



Documento assinado eletronicamente por **Marcos de Almeida Amorim, Técnico(a) em Regulação de Aviação Civil**, em 06/07/2021, às 17:19, 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 **5926471** e o código CRC **9C4296E2**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
CJIN - CJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 148/2021

PROCESSO Nº 00065.018316/2020-55
INTERESSADO: OMNI TAXI AEREO S/A

Brasília, 8 de julho de 2021.

1. Trata-se de Recurso Administrativo interposto pela interessada contra decisão de primeira instância administrativa que aplica multa no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais) pela prática da infração descrita no Auto de Infração - AI nº 001600/2020, de que não foi evidenciado que o documento de liberação para o voo foi assinado por um mecânico habilitado e qualificado.
2. A infração foi capitulada no art. Art. 302, inciso III, alínea "e" da Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986 c/c item 121.709(b), inciso II, do RBAC 121 de 20/03/2020.
3. Considerando que o interessado recorrente não apresentou nas razões recursais argumento ou prova capaz de desconstituir a infração imposta na decisão recorrida, por celeridade processual e, com fundamento no artigo 50, §1º, da Lei nº 9.784/1999, ratifico os argumentos trazidos na proposta de decisão (5926471).
4. Dito isto, com base nas atribuições a mim conferidas pelas designações que constam nas Portarias nº 751, de 07/03/2017, e nº 1.518, de 14/05/2018, e com fundamento no art. 42, inciso I, da Resolução nº 472, de 2018, e competências conferidas pelo artigo 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381, de 2016, **DECIDO:**
 - por conhecer e **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO-SE** a multa aplicada em sede de primeira instância no valor de **R\$ 7.000,00 (sete mil reais)**, que é o valor intermediário previsto na Tabela de Infrações do Anexo II da Resolução nº 472/2018, para a infração descrita no AI de referência que "*Não foi evidenciado que o documento de liberação para o voo foi assinado por um mecânico habilitado e qualificado*", capitulada no artigo 302, inciso III, alínea "e" da Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986 c/c item 121.709(b), inciso II, do RBAC 121 de 20/03/2020, e que consiste o crédito de multa SIGEC 671.270/21-3.

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

Publique-se.

Notifique-se.

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



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 08/07/2021, às 15:42, 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 **5927678** e o código CRC **EDCEB48C**.