



PARECER N° 167/2021/CJIN/ASJIN
PROCESSO N° 00065.024559/2018-16
INTERESSADO: AERO RECREIO ESCOLA DE AVIAÇÃO CIVIL LTDA

PROPOSTA DE DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA – ASJIN

Auto de Infração: 004791/2018 **Lavratura do Auto de Infração:** 21/05/2018

Crédito de Multa (SIGEC): 671.321/21-1

Infrações: operar aeronave com Diretriz de Aeronavegabilidade - AD vencida

Enquadramento: alínea 'e' do inciso III do art. 302 do CBA c/c parágrafo 91.403(a) do RBHA 91 c/c parágrafo 39.7(a) do RBAC 39

Datas das infrações: conforme dados complementares presentes no AI **Aeronave:** PP-ATZ

Proponente: Renata de Albuquerque de Azevedo – SIAPE 1766164

1. **RELATÓRIO**

1.1. **Introdução**

Trata-se de recurso interposto por AERO RECREIO ESCOLA DE AVIAÇÃO CIVIL LTDA em face da decisão proferida no curso do Processo Administrativo nº 00065.024559/2018-16, conforme registrado no Sistema Eletrônico de Informações (SEI) desta Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, da qual restou aplicada pena de multa, consubstanciada essa no crédito registrado no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC sob o número 671.321/21-1.

O Auto de Infração nº 004791/2018, que deu origem ao presente processo, foi lavrado em 21/05/2018, capitulando a conduta do Interessado na alínea 'e' do inciso III do art. 302 do CBA – Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº 7.565, de 19/12/1986) c/c parágrafo 91.403(a) do RBHA 91 c/c parágrafo 39.7(a) do RBAC 39, descrevendo-se o seguinte (processo anexado 00065.025881/2018-54, SEI nº 1838632):

DESCRIÇÃO DA EMENTA

Operar aeronave que não cumpre com os requisitos de uma Diretriz de Aeronavegabilidade - AD vencida.

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 PP-ATZ, presente no item 1.7 do Ofício nº 2699(SEI)/2017 /RJ/GTAR / GAEM / GGAC / SAR-ANAC (SEI 1136898), com o seguinte texto:

"Não foi apresentado registro de cumprimento ou não aplicabilidade das seguintes diretrizes de aeronavegabilidade da aeronave PP-ATZ: AD 81-17-01, AD 88-26-01R2, AD 90-17-01, AD 94-15-08, AD 95-06-03, AD 95-11-09, AD 95-23-05, AD 95-26-04, AD 96-09-29, AD 97-02-14, AD

99-02-02. Essas diretrizes de aeronavegabilidade não encontram-se no mapa de controle de diretrizes da aeronave PP-ATZ."

Com relação à diretriz de aeronavegabilidade AD 88-26-01R2 (Anexo I), foi demonstrado pela empresa o cumprimento em 12/02/2014 pela empresa NAT, estando a aeronave com 2700 horas (Anexo II), e posteriormente, pela empresa HELIMAR em 01/06/2015, estando a aeronave com 3231,4 horas (Anexo III). Tendo em vista que a diretriz é repetitiva a cada 500 horas, o vencimento ocorreu com 3200 horas, e sendo assim, ficou 31,4 horas vencida. Neste período, foram realizados 46 voos, com os registros nas páginas 275 a 281 do diário de bordo 08/PPATZ/2015 (Anexo IV). Considerando o exposto, conclui-se que para cada voo 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 com os itens 39.7 e 39.9 do RBAC 39.

CAPITULAÇÃO

Alínea (e) do inciso III do artigo 302 do(a) Lei 7565 de 19/12/1986 c/c Item 91.403(a) do(a) RBHA 91 de 22/04/2003 c/c Item 39.7(a) do(a) RBAC 39 de 02/03/2011

DADOS COMPLEMENTARES

Marcas da Aeronave: PPAZ

Data da Ocorrência: 29/04/2015 - Aeroporto de origem: SDRE - Aeroporto de destino: SDRE - Hora de decolagem (UTC): 10:05 - Hora de pouso (UTC): 10:55

Data da Ocorrência: 02/05/2015 - Aeroporto de origem: SDRE - Aeroporto de destino: SDRE - Hora de decolagem (UTC): 10:05 - Hora de pouso (UTC): 12:00

Data da Ocorrência: 02/05/2015 - Aeroporto de origem: SDRE - Aeroporto de destino: SDRE - Hora de decolagem (UTC): 13:05 - Hora de pouso (UTC): 13:25

Data da Ocorrência: 04/05/2015 - Aeroporto de origem: SDRE - Aeroporto de destino: SBJR - Hora de decolagem (UTC): 10:05 - Hora de pouso (UTC): 10:15

Data da Ocorrência: 04/05/2015 - Aeroporto de origem: SBJR - Aeroporto de destino: SDRE - Hora de decolagem (UTC): 11:15 - Hora de pouso (UTC): 11:50

Data da Ocorrência: 04/05/2015 - Aeroporto de origem: SDRE - Aeroporto de destino: SDRE - Hora de decolagem (UTC): 15:02 - Hora de pouso (UTC): 15:57

Data da Ocorrência: 06/05/2015 - Aeroporto de origem: SDRE - Aeroporto de destino: SBJR - Hora de decolagem (UTC): 08:35 - Hora de pouso (UTC): 08:45

Data da Ocorrência: 06/05/2015 - Aeroporto de origem: SBJR - Aeroporto de destino: SDRE - Hora de decolagem (UTC): 09:35 - Hora de pouso (UTC): 10:05

Data da Ocorrência: 06/05/2015 - Aeroporto de origem: SDRE - Aeroporto de destino: SDRE - Hora de decolagem (UTC): 11:05 - Hora de pouso (UTC): 11:55

Data da Ocorrência: 06/05/2015 - Aeroporto de origem: SDRE - Aeroporto de destino: SBJR - Hora de decolagem (UTC): 14:35 - Hora de pouso (UTC): 14:45

Data da Ocorrência: 06/05/2015 - Aeroporto de origem: SBJR - Aeroporto de destino: SDRE - Hora de decolagem (UTC): 15:35 - Hora de pouso (UTC): 16:05

Data da Ocorrência: 08/05/2015 - Aeroporto de origem: SDRE - Aeroporto de destino: SDRE - Hora de decolagem (UTC): 08:22 - Hora de pouso (UTC): 09:18

Data da Ocorrência: 09/05/2015 - Aeroporto de origem: SDRE - Aeroporto de destino: SDRE - Hora de decolagem (UTC): 08:25 - Hora de pouso (UTC): 09:05

Data da Ocorrência: 13/05/2015 - Aeroporto de origem: SDRE - Aeroporto de destino: SBJR - Hora de decolagem (UTC): 08:32 - Hora de pouso (UTC): 08:40

Data da Ocorrência: 13/05/2015 - Aeroporto de origem: SBJR - Aeroporto de destino: SDRE - Hora de decolagem (UTC): 09:02 - Hora de pouso (UTC): 09:46

Data da Ocorrência: 13/05/2015 - Aeroporto de origem: SDRE - Aeroporto de destino: SDRE - Hora de decolagem (UTC): 10:35 - Hora de pouso (UTC): 11:25

Data da Ocorrência: 13/05/2015 - Aeroporto de origem: SDRE - Aeroporto de destino: SBJR - Hora de decolagem (UTC): 16:05 - Hora de pouso (UTC): 16:16

Data da Ocorrência: 13/05/2015 - Aeroporto de origem: SBJR - Aeroporto de destino: SDRE - Hora de decolagem (UTC): 16:45 - Hora de pouso (UTC): 17:25

Data da Ocorrência: 14/05/2015 - Aeroporto de origem: SDRE - Aeroporto de destino: SBCB - Hora de decolagem (UTC): 09:05 - Hora de pouso (UTC): 10:27

Data da Ocorrência: 14/05/2015 - Aeroporto de origem: SBCB - Aeroporto de destino: SDRE -

Hora de decolagem (UTC): 11:25 - Hora de pouso (UTC): 12:39
Data da Ocorrência: 14/05/2015 - Aeroporto de origem: SDRE - Aeroporto de destino: SDRE -
Hora de decolagem (UTC): 13:02 - Hora de pouso (UTC): 13:38
Data da Ocorrência: 15/05/2015 - Aeroporto de origem: SDRE - Aeroporto de destino: SBJR -
Hora de decolagem (UTC): 08:35 - Hora de pouso (UTC): 08:45
Data da Ocorrência: 15/05/2015 - Aeroporto de origem: SBJR - Aeroporto de destino: SDRE -
Hora de decolagem (UTC): 09:35 - Hora de pouso (UTC): 10:05
Data da Ocorrência: 15/05/2015 - Aeroporto de origem: SDRE - Aeroporto de destino: SDRE -
Hora de decolagem (UTC): 11:05 - Hora de pouso (UTC): 11:55
Data da Ocorrência: 15/05/2015 - Aeroporto de origem: SDRE - Aeroporto de destino: SDRE -
Hora de decolagem (UTC): 15:35 - Hora de pouso (UTC): 16:25
Data da Ocorrência: 19/05/2015 - Aeroporto de origem: SDRE - Aeroporto de destino: SDRE -
Hora de decolagem (UTC): 16:05 - Hora de pouso (UTC): 17:05
Data da Ocorrência: 20/05/2015 - Aeroporto de origem: SDRE - Aeroporto de destino: SDRE -
Hora de decolagem (UTC): 08:05 - Hora de pouso (UTC): 08:55
Data da Ocorrência: 20/05/2015 - Aeroporto de origem: SDRE - Aeroporto de destino: SBRJ -
Hora de decolagem (UTC): 11:35 - Hora de pouso (UTC): 11:45
Data da Ocorrência: 20/05/2015 - Aeroporto de origem: SBJR - Aeroporto de destino: SDRE -
Hora de decolagem (UTC): 12:25 - Hora de pouso (UTC): 12:55
Data da Ocorrência: 20/05/2015 - Aeroporto de origem: SDRE - Aeroporto de destino: SDRE -
Hora de decolagem (UTC): 14:35 - Hora de pouso (UTC): 15:25
Data da Ocorrência: 20/05/2015 - Aeroporto de origem: SDRE - Aeroporto de destino: SDRE -
Hora de decolagem (UTC): 16:05 - Hora de pouso (UTC): 16:55
Data da Ocorrência: 21/05/2015 - Aeroporto de origem: SDRE - Aeroporto de destino: SDRE -
Hora de decolagem (UTC): 09:00 - Hora de pouso (UTC): 09:30
Data da Ocorrência: 21/05/2015 - Aeroporto de origem: SDRE - Aeroporto de destino: SDRE -
Hora de decolagem (UTC): 10:10 - Hora de pouso (UTC): 11:00
Data da Ocorrência: 21/05/2015 - Aeroporto de origem: SDRE - Aeroporto de destino: SDRE -
Hora de decolagem (UTC): 14:35 - Hora de pouso (UTC): 15:25
Data da Ocorrência: 22/05/2015 - Aeroporto de origem: SDRE - Aeroporto de destino: SDRE -
Hora de decolagem (UTC): 11:35 - Hora de pouso (UTC): 12:30
Data da Ocorrência: 22/05/2015 - Aeroporto de origem: SDRE - Aeroporto de destino: SDRE -
Hora de decolagem (UTC): 13:15 - Hora de pouso (UTC): 14:05
Data da Ocorrência: 22/05/2015 - Aeroporto de origem: SDRE - Aeroporto de destino: SDRE -
Hora de decolagem (UTC): 16:05 - Hora de pouso (UTC): 16:25
Data da Ocorrência: 25/05/2015 - Aeroporto de origem: SDRE - Aeroporto de destino: SDRE -
Hora de decolagem (UTC): 10:05 - Hora de pouso (UTC): 10:55
Data da Ocorrência: 26/05/2015 - Aeroporto de origem: SDRE - Aeroporto de destino: SDRE -
Hora de decolagem (UTC): 14:35 - Hora de pouso (UTC): 15:40
Data da Ocorrência: 27/05/2015 - Aeroporto de origem: SDRE - Aeroporto de destino: SDRE -
Hora de decolagem (UTC): 10:05 - Hora de pouso (UTC): 11:00
Data da Ocorrência: 27/05/2015 - Aeroporto de origem: SDRE - Aeroporto de destino: SDRE -
Hora de decolagem (UTC): 11:05 - Hora de pouso (UTC): 12:10
Data da Ocorrência: 27/05/2015 - Aeroporto de origem: SDRE - Aeroporto de destino: SDRE -
Hora de decolagem (UTC): 14:35 - Hora de pouso (UTC): 15:30
Data da Ocorrência: 28/05/2015 - Aeroporto de origem: SDRE - Aeroporto de destino: SDRE -
Hora de decolagem (UTC): 09:05 - Hora de pouso (UTC): 09:35
Data da Ocorrência: 29/05/2015 - Aeroporto de origem: SDRE - Aeroporto de destino: SDRE -
Hora de decolagem (UTC): 13:05 - Hora de pouso (UTC): 13:55
Data da Ocorrência: 30/05/2015 - Aeroporto de origem: SDRE - Aeroporto de destino: SDRE -
Hora de decolagem (UTC): 12:05 - Hora de pouso (UTC): 13:00
Data da Ocorrência: 30/05/2015 - Aeroporto de origem: SDRE - Aeroporto de destino: SDRE -
Hora de decolagem (UTC): 14:02 - Hora de pouso (UTC): 14:57

1.2. *Relatório de Fiscalização*

Consta nos autos documento referente à fiscalização realizada, 'Relatório de Fiscalização', de 22/05/2018, em que são apontadas as irregularidades constatadas, conforme descrição a seguir – SEI nº 1813761.

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 PP-ATZ, presente no item 1.7 do Ofício nº 2699(SEI)/2017 /RJ/GTAR / GAEM / GGAC / SAR-ANAC (SEI 1136898), com o seguinte texto:

“Não foi apresentado registro de cumprimento ou não aplicabilidade das seguintes diretrizes de aeronavegabilidade da aeronave PP-ATZ: AD 81-17-01, AD 88-26-01R2, AD 90-17-01, AD 94-15-08, AD 95-06-03, AD 95-11-09, AD 95-23-05, AD 95-26-04, AD 96-09-29, AD 97-02-14, AD 99-02-02. Essas diretrizes de aeronavegabilidade não encontram-se no mapa de controle de diretrizes da aeronave PP-ATZ.”

Com relação à diretriz de aeronavegabilidade AD 88-26-01R2 (Anexo I), foi demonstrado pela empresa o cumprimento em 12/02/2014 pela empresa NAT, estando a aeronave com 2700 horas (Anexo II), e posteriormente, pela empresa HELIMAR em 01/06/2015, estando a aeronave com 3231,4 horas (Anexo III). Tendo em vista que a diretriz é repetitiva a cada 500 horas, o vencimento ocorreu com 3200 horas, e sendo assim, ficou 31,4 horas vencida. Neste período, foram realizados 46 voos, com os registros nas páginas 275 a 281 do diário de bordo 08/PPATZ/2015 (Anexo IV), abaixo discriminados:

Página 275 (5 voos):

Data	De	Para	Part-Z	Dec-Z	Pouso-Z	Corte-Z
----	----	----	----	----	----	----
----	----	----	----	----	----	----
----	----	----	----	----	----	----
29/04/2015	SDRE	SDRE	10:00	10:05	10:55	11:00
02/05/2015	SDRE	SDRE	10:00	10:05	12:00	12:06
02/05/2015	SDRE	SDRE	13:00	13:05	13:25	13:30
04/05/2015	SDRE	SBJR	10:00	10:05	10:15	10:20
04/05/2015	SBJR	SDRE	11:10	11:15	11:50	11:55

Página 276 (8 voos):

Data	De	Para	Part-Z	Dec-Z	Pouso-Z	Corte-Z
04/05/2015	SDRE	SDRE	15:00	15:02	15:57	16:00
06/05/2015	SDRE	SBJR	08:30	08:35	08:45	08:50
06/05/2015	SBJR	SDRE	09:30	09:35	10:05	10:10
06/05/2015	SDRE	SDRE	11:00	11:05	11:55	12:00
06/05/2015	SDRE	SBJR	14:30	14:35	14:45	14:50
06/05/2015	SBJR	SDRE	15:30	15:35	16:05	16:10
08/05/2015	SDRE	SDRE	08:20	08:22	09:18	09:20
09/05/2015	SDRE	SDRE	08:18	08:25	09:05	09:10

Página 277 (7 voos):

Data	De	Para	Part-Z	Dec-Z	Pouso-Z	Corte-Z
----	----	----	----	----	----	----
13/05/2015	SDRE	SBJR	08:30	08:32	08:40	08:42
13/05/2015	SBJR	SDRE	09:00	09:02	09:46	09:48
13/05/2015	SDRE	SDRE	10:30	10:35	11:25	11:30
13/05/2015	SDRE	SBJR	16:00	16:05	16:16	16:21
13/05/2015	SBJR	SDRE	16:40	16:45	17:25	17:30
14/05/2015	SDRE	SBCB	09:00	09:05	10:27	10:32
14/05/2015	SBCB	SDRE	11:20	11:25	12:39	12:44

Página 278 (8 voos):

Data	De	Para	Part-Z	Dec-Z	Pouso-Z	Corte-Z
14/05/2015	SDRE	SDRE	13:00	13:02	13:38	13:40

15/05/2015	SDRE	SBJR	08:30	08:35	08:45	08:50
15/05/2015	SBJR	SDRE	09:30	09:35	10:05	10:10
15/05/2015	SDRE	SDRE	11:00	11:05	11:55	12:00
15/05/2015	SDRE	SDRE	15:30	15:35	16:25	16:30
19/05/2015	SDRE	SDRE	16:00	16:05	17:05	17:10
20/05/2015	SDRE	SDRE	08:00	08:05	08:55	09:00
20/05/2015	SDRE	SBRJ	11:30	11:35	11:45	11:50

Página 279 (3 voos):

Data	De	Para	Part-Z	Dec-Z	Pouso-Z	Corte-Z
20/05/2015	SBJR	SDRE	12:20	12:25	12:55	13:00
20/05/2015	SDRE	SDRE	14:30	14:35	15:25	15:30
20/05/2015	SDRE	SDRE	16:00	16:05	16:55	17:00
----	----	----	----	----	----	----
----	----	----	----	----	----	----
----	----	----	----	----	----	----
----	----	----	----	----	----	----
----	----	----	----	----	----	----

Página 280 (7 voos):

Data	De	Para	Part-Z	Dec-Z	Pouso-Z	Corte-Z
----	----	----	----	----	----	----
21/05/2015	SDRE	SDRE	08:55	09:00	09:30	09:35
21/05/2015	SDRE	SDRE	10:05	10:10	11:00	11:05
21/05/2015	SDRE	SDRE	14:30	14:35	15:25	15:30
22/05/2015	SDRE	SDRE	11:30	11:35	12:30	12:35
22/05/2015	SDRE	SDRE	13:10	13:15	14:05	14:10
22/05/2015	SDRE	SDRE	16:00	16:05	16:25	16:30
25/05/2015	SDRE	SDRE	10:00	10:05	10:55	11:00

Página 281 (8 voos):

Data	De	Para	Part-Z	Dec-Z	Pouso-Z	Corte-Z
26/05/2015	SDRE	SDRE	14:30	14:35	15:40	15:45
27/05/2015	SDRE	SDRE	10:00	10:05	11:00	11:05
27/05/2015	SDRE	SDRE	11:00	11:05	12:10	12:15
27/05/2015	SDRE	SDRE	14:30	14:35	15:30	15:35
28/05/2015	SDRE	SDRE	09:00	09:05	09:35	09:40
29/05/2015	SDRE	SDRE	13:00	13:05	13:55	14:00
30/05/2015	SDRE	SDRE	12:00	12:05	13:00	13:05
30/05/2015	SDRE	SDRE	14:00	14:02	14:57	15:00

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 com os itens 39.7 e 39.9 do RBAC 39.

Portanto, recomendo a emissão de 46 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 39.7 do RBAC 39.

(...)

Como anexos, foram apresentados os seguintes documentos comprobatórios:

- Anexo I - cópia da AD (Airworthiness Directive / Diretriz de Aeronavegabilidade) 88-26-01 R2 - SEI 1816243, a respeito da qual cabe registrar as seguintes informações:

tem aplicabilidade prevista para helicópteros do modelo R22 series, todos os números de série

contendo *main rotor spindle* A158-1 e *journals* A106. O cumprimento da AD é requerido antes do próximo voo para todos os helicópteros com *spindles* com mais de 500 horas de tempo em serviço e para todos os helicópteros independentemente do tempo total em serviço que tenham experimentado um aumento inexplicado do nível de vibração do rotor principal, a menos que já tenha sido cumprido. Para aqueles helicópteros com *spindles* que tenham menos de 500 horas de tempo total em serviço, o cumprimento é requerido antes de se atingir 500 horas de tempo total em serviço, a não ser que já tenha sido cumprido. Depois disso, devem ser realizadas inspeções repetitivas dos *spindles* e *journals* originais de projeto conforme especificado no parágrafo (f) da AD em intervalos que não excedam 50 horas de tempo em serviço desde a última inspeção, ou devem ser realizadas inspeções dos *spindles* e *journals* que tenham sido retrabalhados e substituídos conforme especificado nos parágrafos (b) e (c) da AD em intervalos que não excedam 500 horas de tempo em serviço desde a última inspeção.

A diretriz informa que para prevenir falha do *spindle* do rotor principal, que pode resultar em perda subsequente do helicóptero, deve ser cumprido o seguinte:

(a) devem ser removidas as pás do rotor principal, deve ser efetuada limpeza e inspeção por líquido penetrante em ambos os furos dos parafusos e superfícies adjacentes aos *spindles* A158-1. Se uma indicação de trinca for encontrada deve ser substituído o *spindle* por um componente aeronavegável que tenha sido retrabalhado de acordo com as instruções estabelecidas nos itens do parágrafo (a) da diretriz;

(b) se não forem encontrados defeitos na realização da inspeção requerida pelo parágrafo (a), ao menos que já tenha sido realizado anteriormente, deve ser retrabalhado o *spindle* A158-1 por *shot peening* (jato de granalhas) das superfícies que se encontram com os *journals* A106, conforme requerido pelo parágrafo a(1) até (4) da diretriz;

(c) remova e substitua todos os *journals* A106 nas *coning* e *teeter hinges* (um total de seis por aeronave) com novo *journal* A106 Revisão 0 ou subsequente;

(d) balance para a frente e pra trás o *spindle* para verificação de rugosidade no A159-1 *pitch bearing set*; se for detectada rugosidade, retorne o *pitch bearing set* para uma oficina autorizada para inspeção e/ou reparo;

(e) depois de realizar o retrabalho no *spindle* A158-1 especificado no parágrafo (b) e a substituição do *journal* A106 especificada no parágrafo (c), devem ser reinstaladas as pás do rotor principal; deve ser assegurado que as superfícies do *journal* e do *spindle* estão limpas e secas antes da montagem, além de outros procedimentos;

(f) *spindles* (sem retrabalho) e com o projeto original podem ser utilizados de acordo com os procedimentos estabelecidos em tal parágrafo, que dispõe inspeções e retrabalho em intervalos que não excedam 50 horas de tempo em serviço.

(...)

- Anexo II - cópia de registro de serviço realizado que consta da página nº 085/151 da caderneta de célula nº 01/PPATZ/12, em que está disposto o cumprimento da AD 88-26-01R2, na data de 12/02/2014, estando a aeronave com 2.700,0 h - SEI 1816259;
- Anexo III - cópia de registro de serviço realizado que consta da página nº 087/151 da caderneta de célula nº 01/PPATZ/12, em que está disposto o cumprimento da AD 88-26-01 R2, na data de 01/06/2015, estando a aeronave com 3.231,4 h - SEI 1816267;
- Anexo IV - cópia das páginas 275 a 281 do Diário de Bordo nº 08/PPATZ/2015, da aeronave PP-ATZ - SEI 1819796.

1.3. **Defesa do Interessado**

Em 24/05/2018, lavrado "Termo de Entrega de Documento em Suporte Físico GTAR/RJ 1851497", referente à entrega de cópia física do Auto de Infração ao setor de protocolo para notificação do interessado.

Notificado da lavratura do Auto de Infração em 29/05/2018, conforme Aviso de Recebimento (AR) (SEI nº 1938221), o Autuado apresentou defesa em 11/06/2018 (processo anexado nº 00065.030510/2018-94, SEI nº 1909270).

No documento, preliminarmente, cita o art. 319 do CBA, alegando que as providências administrativas previstas no CBA prescrevem em 02 (dois) anos, sendo que as supostas irregularidades ocorreram no mês de maio de 2015 e a auditoria efetuada ocorreu no mês de outubro de 2017, portanto após 2(dois) anos e 5(cinco) meses e operando-se desta forma a prescrição.

Sobre os fatos informa que por equívoco da Oficina de manutenção não encaminhou o mapa de manutenção a não aplicabilidade das diretrizes de aeronavegabilidade.

Sobre o Direito, afirma que o princípio da legalidade não pode ser visto de forma pura e simples, devendo ser vista conjugada com os demais princípios reconhecidos pelo Direito, especialmente os princípios da razoabilidade, da segurança jurídica e da boa-fé. Informa que os defeitos dos atos não devem ser considerados como absolutos que levem a concreção dos princípios da segurança jurídica e boa-fé nas situações em que o interesse público esteja presente. Discorre sobre os princípios da razoabilidade, da menor ingerência possível, da boa-fé e da proporcionalidade.

Informa que a empresa sempre opera suas aeronaves consoantes as normas de manutenções e de aeronavegabilidade de acordo com os manuais do fabricante.

Invoca o princípio da insignificância, informando ser largamente utilizado no Direito Penal. Cita o § 1º do art. 3º da Instrução Normativa 52/07 do TCU, informando que se observará o "princípio da insignificância, de acordo com os critérios de materialidade, relevância, oportunidade e risco". Acrescenta que esta é sem dúvida uma memorável opção na obtenção de resultados eficientes e eficazes na fiscalização pelo TCU que passou a preocupar-se, em tempo real, com o que realmente interessa, deixando o que é objetiva e juridicamente insignificante. Destaca a intenção patente do TCU na inclusão deste princípio nesta Instrução que mira na racionalidade administrativa e fiscalizatória. Afirma que a aplicação do princípio da precaução tem fundamento direto na razoabilidade, na proporcionalidade e na finalidade dos atos praticados pelos agentes públicos. Comunica que nas disposições finais, a Instrução 52/07 do TCU afirma que o responsável que deixar de atendê-la, salvo justo motivo, ficará sujeito à aplicação de multa na conformidade da Lei 84.443/92.

Por fim, requer que seja acolhida a Preliminar da Prescrição, contida no art. 319 do CBA, em homenagem aos princípios da Razoabilidade e da Finalidade, julgando-se improcedente a Autuação da Infração por ser medida de Justiça e se assim não se entender, que seja considerada de forma única os voos realizados e no mérito aplicada a redução de 50% contida no § 1º do art. 61 da Resolução nº 08/junho de 2008.

Em 14/06/2018, lavrado Despacho GTAR/RJ 1917086, que encaminha o processo à extinta Gerência Técnica de Planejamento e Acompanhamento - GTPA, da Superintendência de Aeronavegabilidade - SAR.

1.4. ***Decisão de Primeira Instância Administrativa***

Em 14/06/2019, o setor competente de primeira instância decidiu, reconhecendo a incidência de uma circunstância atenuante, pela aplicação de 46 multas no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais), totalizando o valor de R\$ 184.000,00 (cento e oitenta e quatro mil reais) em multas - SEI nº 2452349.

Em 14/06/2019, lavrado Despacho JPI/SAR 3133310, que encaminha o processo à Secretaria da ASJIN, solicitando o lançamento da multa total aplicada no Sistema Integrado de Gestão de Créditos - SIGEC e a notificação do interessado acerca da decisão.

1.5. ***Recurso do Interessado***

Em 18/06/2019, com o intuito de notificar o interessado acerca da decisão de primeira instância, foi emitido o Ofício nº 5062/2019/ASJIN-ANAC (SEI nº 3141800).

Embora não exista documento que comprove a ciência do interessado acerca da decisão de primeira instância proferida em 14/06/2019, procurador do interessado solicita vistas do processo em 28/06/2019 (SEI nº 3185439), de acordo com a Certidão ASJIN 3185447, o processo foi disponibilizado ao

procurador do interessado em 01/07/2019.

Em 02/07/2019, o interessado, por meio de seu procurador, protocolou recurso nesta Agência (SEI nº 3192326), conforme Recibo Eletrônico de Protocolo ASJIN (SEI nº 3192328).

No documento, a Recorrente alega que foi surpreendida com a notificação da decisão de primeira instância “*sem que possa exercer seu direito constitucional a ampla defesa e o contraditório (...)*” e que nessa notificação não existe “*qualquer informação sobre a tipificação das supostas infrações ou o seu fundamento jurídico (...)*”. Aduz que a conduta desta ANAC afronta a lei, tornando a infração nula de pleno direito.

Apresenta preliminar de prescrição intercorrente, alegando que tendo em vista que as supostas irregularidades ocorreram no mês de maio de 2015 e a notificação da Decisão do processo somente foi exarada em 18 de junho de 2019, o processo teria ficado pendente de decisão por prazo superior a 3 anos. Requer que os autos do processo sejam arquivados, conforme informa que estabelece o art. 1º da Lei nº 9.873/99. Ressalta que a ANAC tem usado o artifício de nomear todos os atos praticados no processo como sendo “despacho”, tentando o subterfúgio de demonstrar que durante o decorrer do prazo do processo houve vários despachos. Considera que o simples encaminhamento entre seções ou gerências não tem o condão de ser considerado como espécie de ato administrativo, pois Despacho é o ato que envolve a decisão da Administração sobre assuntos de interesse individual ou coletivo submetido à sua apreciação. Informa que o despacho normativo é aquele que, proferido num caso individual, gera a determinação de ser aplicado em geral nos casos idênticos, vigorando como norma interna administrativa. Acrescenta que a Constituição Federal assegura ao particular o direito de tomar conhecimento dos despachos administrativos, sendo sua publicidade necessária. Nota que o autuado jamais recebeu qualquer notificação sobre qualquer despacho exarado no processo em epígrafe. Cita o disposto no art. 2º da Lei nº 9.873/99, abordando as situações de interrupção do prazo prescricional. Aduz que a decisão recorrível somente foi exarada 3 anos após a notificação da autuada, entendendo que não poderia interromper a prescrição, e além disso, alega que não há nos autos do processo nenhum ato que ao menos indique qualquer proposta de solução conciliatória do mesmo.

O Autuado aduz quanto à suposta incompetência do autuante. Menciona o art. 42 do Regimento Interno da ANAC (Resolução ANAC nº 381/2016), sustentando que somente as Superintendências e os titulares dos órgãos de assistência direta e imediata vinculados diretamente à Diretoria têm competência legal para aplicar penalidades resultantes do descumprimento da legislação aeronáutica. Alega também que o auto de infração é nulo por não demonstrar que o ato foi praticado por servidor público competente. Aponta que é impossível determinar se, quem aplicou o auto de infração, tinha as condições de legalidade e legitimidade para tal, tendo em vista que não há nenhuma informação no auto de infração, ou mesmo publicação em Diário Oficial da União, de qualquer ato de delegação de competência para autuante. Apresenta seu entendimento que, caso haja delegação, esta fere o que determina o art. 11 da Lei nº 9.784/99, a qual indica que a competência é irrenunciável e se exerce pelos órgãos administrativos a que foi atribuída como própria, salvo os casos de delegação de competência e avocação legalmente admitidas.

Aborda o conceito de competência. Afirma que a competência é impessoal, sendo a mesma para todos os agentes investidos no mesmo cargo: ela existe antes da nomeação e continua a existir depois, nas hipóteses de vacância. Acrescenta que a competência é o primeiro requisito de validade do ato administrativo.

Aduz a ocorrência de cerceamento de defesa, dispondo que “*não pode desenvolver uma ampla defesa e o contraditório, via recurso, tendo em vista não saber os motivos pelos quais está sendo multada e não ter acesso a qualquer documento produzido, que deveriam fazer parte integrante da notificação de decisão, conforme prevê o art. 26, §1º, VI da Lei nº 9.784/99.*”

Argumenta sobre a falta de motivação, descrevendo que a Notificação de Decisão informa apenas que foi aplicada a penalidade de multa no valor de R\$ 184.000,00 (cento e oitenta e quatro mil reais). Alega que não há qualquer indício, na Notificação da Decisão, sobre que fato ou conduta executada pela Recorrente, que fosse considerada como infracional, entendendo que a sanção imposta não atende ao disposto no art. 50, inciso II, §1º da Lei 9.784/99.

Alega ilegalidade da notificação de decisão, afirmando que essa não atende ao que determina o art. 26, inciso VI da Lei nº 9.784/99. Considera que “*não há na Notificação de Decisão quaisquer fatos ou fundamentos jurídicos que indiquem as razões pelas quais a Anac decidiu por multar a Recorrente*”. Conclui que o processo é absolutamente nulo.

Aduz sobre ilegalidade do valor da multa, apresentando seu entendimento que a Lei nº 11.182/2005, que cria a Agência Nacional de Aviação Civil, e o Regimento Interno da Agência não a autorizam majorar ou mesmo atualizar os valores das multas, “*que somente poderão ser alterados mediante nova lei ordinária*”. Afirma “*mesmo que as normas utilizadas autorizassem expressamente a majoração ou atualização, ainda assim, seriam manifestamente ilegais, pois, estariam contrárias ao próprio Código Brasileiro de Aeronáutica, lei ordinária, que somente pode ser revogada por outra lei ordinária que dê tratamento diverso aos valores atualmente estipulados*”. Acrescenta que o valor imputado à Recorrente fere os princípios da proporcionalidade e da razoabilidade. Também entende que o cálculo do valor da multa ser amparado em resolução é absolutamente ilegal e que “*o agente que apresentou a proposta de decisão, não tem competência legal para atribuir, dentro da escala ilegal e absurda, a dosimetria de valores, determinando o valor estipulado como sendo o razoável ao caso*”.

Aborda o reconhecimento da ANAC na aplicação do princípio da razoabilidade. Descreve que a ANAC tem reconhecido e pugnado pela aplicação mais favorável ao autuado, com base no princípio da razoabilidade. Destaca as Notas Técnicas 10/2016/ACPI/SPO e 13/2016/ACPI/SPO cujos teores apontam para divergências quanto à interpretação da legislação aeronáutica e pugnam pela aplicação do princípio de razoabilidade nos casos de infração repetitivas que englobem o mesmo conjunto probatório, não podendo ser individualizadas e sim tratadas em conjunto. Cita trechos de tais Notas Técnicas. Considera que no presente caso os fatos também devem ser tratados em conjunto, não podendo ser individualizada a suposta conduta infracional. Alega que neste caso há de se aplicar, além do princípio da razoabilidade, o princípio da isonomia de tratamento, conferindo a mesma possibilidade para a Requerida no presente caso. Ressalta que o Memorando nº 12/2018/CCPI/SPO de 18 de março de 2018, por despacho do Superintendente de Padrões Operacionais, Substituto, determina retomar a aplicação do entendimento contido na Nota Técnica nº 13/2016/ACPI, de 29 de agosto de 2016. Afirma que a retomada do entendimento previsto nas referidas Notas Técnicas abrange integralmente a questão que envolve o presente processo administrativo. Pugna pela observância do princípio da razoabilidade, estampado nas Notas Técnicas em referência, e informa que outro importante princípio deve ser observado e respeitado pela ANAC, informando tratar-se do princípio do *Non Bis In Idem*, amplamente debatido e reconhecido pela doutrina, com vinculação direta aos princípios da legalidade, da tipicidade e do devido processo legal. Dispõe que o princípio do *non bis in idem* apresenta uma face material, conectada com o princípio da proporcionalidade, segundo a qual a aplicação de uma determinada sanção pela prática de certa infração esgota a reação punitiva. Alega que ninguém pode ser sancionado duas vezes pelo mesmo ato infracional. E que a aplicação de duas ou mais sanções pelo mesmo fato importaria em uma reação exagerada do ordenamento jurídico, o que significaria uma autêntica ruptura da proporcionalidade e razoabilidade.

Discorre sobre a desproporcionalidade e a irrazoabilidade do valor da multa. Declara que “*as multas administrativas são tipo de penalidade pecuniária que buscam compensar o possível dano causado pelo contribuinte ao Estado com a prática da infração*”. Contudo, alega que, se a multa é fixada em valor excessivo, suficiente para inviabilizar a vida financeira do Recorrente, tal penalidade toma caráter de ato confiscatório e se desvia da sua finalidade, impondo-se a sua anulação judicial. Afirma que “*é absolutamente desproporcional atribuir um valor tão alto por uma infração que sequer sabe se existiu, já que não sabemos qual foi a fundamentação para aplicá-la*”.

Dispõe sobre a revogação do ato administrativo. Afirma que a Administração Pública pode anular seus próprios atos, quando eivados de vícios que os tornam ilegais, porque deles não se originam direitos; ou revogá-los, por motivo de conveniência ou oportunidade, respeitados os direitos adquiridos, e ressalvada, em todos os casos, a apreciação judicial. Considera que, embora a ANAC argumente que os atos da administração gozem de presunção de legalidade e legitimidade, esta presunção persiste enquanto perdurar o estado de legalidade sem que haja impugnação. E que apontada a ilegalidade o órgão tem o dever de anular quando estes atos são manifestamente ilegais. Entende que nestes casos não cabe

alternativa ao órgão senão anular o referido ato, como afirma ser o caso em tela. Contrapõe que “*se a presunção de legalidade e legitimidade pudesse persistir mesmo quando há impugnação e a constatação de que o ato é realmente ilegal, estaríamos a mercê de um estado arbitrário e o princípio da legalidade não precisaria existir*”. Cita Súmula 473 do Supremo Tribunal Federal.

A respeito da representação esclarece que conforme estabelece o art. 37 da Lei nº 9.784/99, quando o interessado declarar que fatos e dados estão registrados em documentos existentes na própria Administração responsável pelo processo ou em outro órgão administrativo, o órgão competente para a instrução proverá, de ofício, à obtenção dos documentos ou das respectivas cópias. Informa que o contrato social, comprobatório dos poderes de representação da sociedade, e da assinatura da procuração ao patrono da causa estão devidamente arquivados na Agência Nacional de Aviação Civil.

No mérito, “a Recorrente reporta-se a defesa prévia e alega que não pode desenvolver uma ampla defesa e o contraditório, via recurso, tendo em vista todos os vícios apresentados”.

Em seus pedidos, considera que demonstrada a nulidade do auto de infração, pela constatação de vícios insanáveis na autuação, consubstanciados no desrespeito aos princípios constitucionais da legalidade, contraditório e ampla defesa, requer que seja demonstrada a improcedência da sanção imposta, face os vícios materiais e formais apresentados. Ao final, requer nulidade do auto de infração e extinção do presente processo administrativo.

Protocolada Procuração junto ao recurso (SEI nº 3192327).

1.6. ***Regularização de Representação do Recurso***

Em 21/08/2019, lavrado Despacho ASJIN 3388715, que dispõe sobre vício formal sanável referente ao recurso, uma vez que foi interposto por representante constituído por instrumento sem identificação do outorgante e sem cópia do ato constitutivo da sociedade autuada; o documento define a notificação do interessado para que saneasse a irregularidade no prazo de 5 (cinco) dias.

Em 27/08/2019, com o intuito de notificar o interessado acerca do vício formal sanável referente ao recurso, lavrado Ofício nº 7926/2019/ASJIN-ANAC (SEI 3422005).

Notificado acerca do vício formal sanável em 30/08/2019 (SEI 3568148), o interessado apresenta nova manifestação em 05/09/2019 (SEI 3464528), conforme Recibo Eletrônico de Protocolo ASJIN 3464532. No documento, alega que a exigência formulada era absolutamente ilegal, no entanto por excesso de zelo requer a juntada da alteração contratual da outorgante, apresentada como anexo (SEI 3464530).

1.7. ***Decisão de Segunda Instância Administrativa***

Em 19/11/2019, conforme Decisão Monocrática de 2ª Instância nº 1504/2019 (SEI nº 3675920), com base no Parecer nº 1333/2019/JULG ASJIN/ASJIN (SEI nº 3667071), o setor competente de segunda instância anulou a decisão de primeira instância proferida em 14/06/2019 (SEI nº 2452349), cancelou a multa aplicada, determinando o retorno do processo à primeira instância para nova decisão.

Em 09/12/2019, foi emitido o Despacho ASJIN 3816454, que encaminha o processo ao setor competente de primeira instância da Superintendência de Aeronavegabilidade - SAR.

Em 09/12/2019, com o intuito de notificar o interessado acerca da decisão de segunda instância proferida, foi lavrado Ofício nº 10975/2019/ASJIN-ANAC (SEI 3816495), recebido pelo interessado em 11/12/2019 (SEI 3934137).

O processo foi encaminhado à Superintendência de Padrões Operacionais por meio de Despacho (SEI nº 4897633), de 15/10/2020, em razão de alteração de competência.

1.8. ***Nova Decisão de Primeira Instância***

Em 07/04/2021, conforme Decisão de Primeira Instância nº 96/2021/CJAC/GNOS/SPO, a autoridade competente, após apontar a presença de defesa, decidiu pela aplicação, com atenuante prevista no inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 ("a inexistência de aplicação definitiva de sanções nos 12 (doze) meses anteriores à data do cometimento da infração em julgamento") e sem agravante, de multa no valor total de R\$ 47.476,31 (quarenta e sete mil quatrocentos e setenta e seis reais e trinta e um centavos) para as 46 infrações de natureza continuada descritas no AI nº 004791/2018 – SEI nº 5530011.

Consta nos autos o Ofício nº 2854/2021/ASJIN-ANAC, documento assinado eletronicamente em 12/04/2021 (SEI nº 5577210), informando o Interessado acerca da aplicação de penalidade de multa (crédito de multa nº 671.321/21-1), abrindo prazo para interposição de recurso.

1.9. ***Recurso do Interessado***

Tendo tomado conhecimento da decisão em 12/04/2021, por meio da Certidão de Intimação (SEI nº 5586117), o Interessado apresentou recurso em 22/04/2021 (SEI nº 5629998).

Em suas razões, requer o reconhecimento da prescrição da pretensão punitiva com base no art. 1º da Lei 9.873/99, sob alegação que, em 19/11/2019, o setor competente de segunda instância anulou a decisão de primeira instância, tornando o processo ao “STATUS QUO ANTE”. Apresenta seu entendimento que “*todos os atos supostamente infracionais consoante em voos realizados foram no mês de maio de 2015, ou seja, a anulação do julgamento de primeira instância se deu quando já transcorridos mais de 05 (cinco) anos.*”

Aduz quanto aos conceitos de interrupção e suspensão da contagem de prazo.

Afirma que “*a interrupção do prazo se verifica quando, depois de iniciado seu curso, em decorrência de um fato previsto em lei (art. 2º da Lei 9.873/1999), tal prazo se reinicia, ou seja, todo o prazo decorrido até então é desconsiderado*”. Quanto à suspensão, afirma que “*o prazo para de correr, fica paralisado, mas, com o fim da suspensão, este retoma seu curso e deve ser considerado em seu cômputo o prazo anteriormente decorrido*”. Alega que essa modalidade não se aplica à contagem prescricional da intenção punitiva da Autarquia, exceto nos termos do art. 3º da Lei.

Afirma que “*a anulação de um ato administrativo provoca, em geral, efeitos ex tunc, ou seja, retroage à data da prática do ato, fazendo com que sejam fulminados eventuais efeitos que o ato nulo tenha gerado*”. Menciona entendimentos de autores e STJ sobre a matéria e ainda orientações da PGF-CGCOB em Pareceres e Notas.

Ao final, requer que seja acolhida sua alegação preliminar de prescrição contida no art. 319 do CBAER em homenagem aos princípios da Razoabilidade e da Finalidade, julgando-se improcedente a Autuação da Infração, com identificação da prescrição da pretensão punitiva.

Em 26/04/2021, o Interessado apresentou Petição (SEI nº 5638690), Contrato Social (SEI nº 5638691 e Procuração (SEI nº 5638692)

Tempestividade do recurso certificada em 28/04/2021 – SEI nº 5651378.

1.10. ***Outros Atos Processuais e Documentos***

Em 27/09/2019, foi emitido o Despacho ASJIN 3547867, que conhece do recurso SEI nº 3192326 e determina sua distribuição a membro julgador da segunda instância.

Consta aos autos o Despacho da Secretaria da ASJIN, documento assinado eletronicamente em 28/04/2021 (SEI nº 5651378), aferindo a tempestividade e encaminhando o processo para análise e deliberação.

Anexados aos autos os Extratos de Lançamento do Sistema SIGEC (SEI nº 3139356, 3813087, 5573350, 5895453).

É o relatório.

2. PRELIMINARES

Destaca-se que as alegações preliminares de nulidade do auto de infração devido à incompetência do autuante e ocorrência de prescrição intercorrente foram devidamente abordadas e afastadas em decisão de primeira instância no documento SEI nº 5530011.

2.1. *Da Alegação da Ocorrência de Prescrição*

Em suas alegações, o Interessado requer que seja reconhecida a ocorrência de prescrição da pretensão punitiva, devendo ser julgado improcedente o auto de infração em tela.

Primeiramente, ressalta-se que a Lei nº 9.873, de 23/11/1999 estabelece prazo de prescrição para o exercício de ação punitiva pela Administração Pública Federal, direta e indireta, e dá outras providências, apresentando, seu artigo 1º, conforme disposto *in verbis*:

Lei nº 9.873/99

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

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

(...)

Cabe mencionar que o art. 2º do mesmo diploma normativo prevê como marcos interruptivos do prazo prescricional a citação ou notificação do infrator, qualquer ato inequívoco que importe apuração do fato e a decisão condenatória recorrível. **Vale notar, ainda, que a interrupção importa em reinício da contagem do prazo.**

Lei nº 9.873/99

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

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

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

III – pela decisão condenatória recorrível.

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

(grifo nosso)

Por fim, o artigo 8º da Lei revoga as disposições em contrário, “ainda que constantes de lei especial”:

Lei nº 9.873/99

Art. 8º Ficam revogados o art. 33 da Lei nº 6.385, de 1976, com a redação dada pela Lei nº 9.457, de 1997, o art. 28 da Lei nº 8.884, de 1994, e demais disposições em contrário, ainda que constantes de lei especial.

Ainda, frisa-se que o tema já foi exaustivamente analisado pela Procuradoria Federal junto à ANAC nos Pareceres nº 0158/2015/DDA/PFANAC/PGF/AGU, 0347/2016/PROT/PFANAC/PGF/AGU e

01/2015/PROT/PFANAC/PGF/AGU. Assim, com base na referida Lei e nesses Pareceres, pode-se afirmar o seguinte:

Destaca-se que o setor competente em primeira instância afastou devidamente a alegação de prescrição, conforme exposto no item 2.1.2 da Decisão de Primeira Instância nº 96/2021/CJAC/GNOS/SPO (SEI nº 5530011).

No caso em tela, as infrações imputadas ocorreram entre 29/04/2015 a 30/05/2015, sendo o auto de infração nº 004791/2018 lavrado em 21/05/2018 (SEI nº 1838632). O Autuado foi notificado das infrações em 29/05/2018 (SEI nº 1938221). Verifica-se, ainda, que houve a decisão de primeira instância prolatada em 14/06/2019 (SEI nº 2452349), sendo esta anulada pelo setor competente em segunda instância em 19/11/2019 (SEI nº 3675920 e 3667071) e retornando o processo para setor competente. A nova decisão e primeira instância foi prolatada em 07/04/2021 (SEI nº 5530011).

Conforme o art. 2º da Lei nº 9.873/99, a prescrição da ação punitiva é **interrompida** conforme disposto em seus incisos, reiniciando, assim, a contagem do prazo. Observa-se que a decisão de primeira instância válida ocorreu em 07/04/2021 (SEI nº 5530011), ou seja, em menos de cinco anos da data da notificação das infrações (29/05/2018, SEI nº 1938221).

Ou seja, verifica-se que houve marco interruptivo do prazo prescricional, o que nos leva a concluir que se encontra dentro do lapso temporal disposto no *caput* do artigo 1º da Lei nº 9.873/99, afastando-se, portanto, a alegação do Interessado quanto à prescrição quinquenal.

Importante apontar que não houve a prescrição intercorrente, conforme estabelecida no §1º do art. 1º da Lei nº 9.873/99, conforme verificação dos autos, a qual segue:

1. Os fatos geradores ocorreram entre 29/04/2015 a 30/05/2015, sendo lavrado o Auto de Infração com o início do processos administrativo em 21/05/2018 (SEI nº1838632);
2. O Interessado foi notificado da lavratura do Auto de Infração em 29/05/2018 (SEI nº 1938221), tendo apresentado sua defesa em 11/06/2018 (SEI nº 1909270);
3. Em 14/06/2019 (SEI nº 2452349), autoridade competente de primeira instância decide aplicar multa ao interessado;
4. Embora não exista comprovação de ciência do interessado acerca da decisão de primeira instância proferida, em 28/06/2019, o mesmo requer vistas do processo (SEI nº 3185439), a qual foi concedida em 01/07/2019 (SEI nº 3185447);
5. Em 02/07/2019, o Interessado protocolou seu recurso nesta Agência (SEI nº 3192326);
6. O interessado foi notificado acerca da necessidade de saneamento de seu recurso em 30/08/2019 (SEI nº 3568148), tendo protocolado nova manifestação nesta Agência em 05/09/2019 (SEI nº 3464528);
7. A Tempestividade do recurso foi reconhecida em 27/09/2019 e o processo foi encaminhado para julgamento da segunda instância administrativa (SEI nº 3547867);
8. Em 19/11/2019, com base no Parecer nº 1333/2019/JULG ASJIN/ASJIN, o setor competente de segunda instância anulou a decisão de primeira instância, cancelou a multa aplicada, determinando o retorno do processo à primeira instância para nova decisão (SEI nº 3675920 e 3667071);
9. Em 09/12/2019, a Secretaria da Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância (ASJIN) encaminha o processo ao setor competente para julgamento em primeira instância para nova decisão (SEI nº 3816454);
10. O interessado foi notificado da decisão de segunda instância em 11/12/2019 (SEI nº 3934137), por meio do Ofício nº 10975/2019/ASJIN-ANAC (SEI nº 3816495).
11. O processo foi remetido em 15/10/2020 à Coordenação de Julgamento de Aeronavegabilidade Continuada, da Superintendência de Padrões Operacionais (SEI nº 4897633);

12. A nova decisão de primeira instância foi prolatada em 07/04/2021 (SEI nº 5530011);
13. Notificado da decisão em 12/04/2021 (SEI nº 5586117), o interessado apresenta recurso em 22/04/2021 (SEI nº 5629998), sendo a tempestividade do recurso certificada em 28/04/2021 (SEI nº 5651378).

Diante do exposto, não houve interrupção em seu processamento em prazo igual ou superior a 3 (três) anos, não incidindo a prescrição intercorrente em nenhum momento, não cabendo, portanto, o requerido pelo interessado.

Dessa maneira afasta-se alegação de ocorrência de prescrição ou excesso do prazo de julgamento, visto que o presente processo foi analisado e julgado dentro dos prazos previstos na Lei nº 9.873/99.

2.2. *Das Alegações de Ilegalidade da Notificação de Decisão, Falta de Motivação e Cerceamento de Defesa*

Em manifestação apresentada no primeiro recurso, o Interessado alega cerceamento de defesa e do direito ao contraditório, afirmando que foi surpreendido com a Notificação de Decisão que não apresenta qualquer informação sobre a tipificação da suposta infração, os fatos ou qualquer outra informação que possa indicar os motivos da sanção. Aponta ainda suposta falta de motivação e ilegalidade da Notificação de Decisão, tendo disposto a recorrente que não há qualquer indício sobre que fato ou conduta executada pelo Recorrente foi considerada infracional, entendendo que a sanção imposta não atende ao disposto no art. 50, II, §1º da Lei 9.784/99.

Contudo, cabe ressaltar que o Interessado foi comunicado de todos os atos processuais em observância ao art. 26 da Lei nº 9.784/1999, Resolução ANAC nº 25/2008 e Instrução Normativa nº 08/2008 (normas da ANAC vigentes à época) e atualmente Resolução ANAC nº 472/2018.

Conforme se verifica nos autos, o interessado foi regularmente notificado quanto às infrações imputadas, dispondo os Autos de Infração, expressamente, os atos infracionais praticados, as descrições das infrações e sua fundamentação, bem como concedendo-lhe o prazo de 20 (vinte) dias para, querendo, apresentar defesa. A peça de defesa foi devidamente apresentada pelo Autuado, conforme descrito no Relatório desta Proposta.

Cabe mencionar que as Notificações de Decisão foram emitidas por servidor público competente desta ANAC (vide Portal da Transparência, endereço <http://www.portaltransparencia.gov.br/servidores/>), apresentando as informações do Interessado, número do processo administrativo, número do Auto de Infração, número do crédito de multa e valor da multa aplicada, cumprindo, portanto, com o disposto no art. 26 da Lei 9.784/1999.

No presente caso, verifica-se que o Interessado foi comunicado de todos os atos e prazos do processo conforme se estabelece na Seção V da Resolução ANAC nº 472/2018. Ainda, ressalta-se que as cópias das decisões de primeira instância foram encaminhadas em anexo às notificações para o Interessado.

Assim, verifica-se que as notificações atingiram o seu objetivo, na medida em que o Interessado foi notificado das decisões proferidas pelo setor de decisão de primeira e segunda instância, apresentando, inclusive, os seus tempestivos recursos.

Cabe citar que o Interessado ou seu representante poderia ter diligenciado nesta ANAC e ter tido ciência de inteiro teor do processo, tendo em vista que o processo administrativo se encontra disponível em meio eletrônico no Sistema Eletrônico de Informações – SEI! desta Agência.

Diante do exposto, não se prospera a alegação da parte interessada quanto à ilegalidade da notificação e falta de motivação, afastando-se as alegações quanto à inobservância de seu direito à ampla defesa e contraditório ou qualquer ocorrência de cerceamento de defesa.

2.3. *Da Regularidade Processual*

De acordo com o exposto no Relatório do presente Parecer, atentando-se para as datas dos trâmites e documentos, aponto a regularidade processual nos presentes autos visto que foram preservados os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitados os princípios da Administração Pública, em especial, o contraditório e a ampla defesa, estando, assim, pronto para, agora, receber uma decisão em segunda instância administrativa por parte desta Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância (ASJIN).

3. **FUNDAMENTAÇÃO - MÉRITO E ANÁLISE DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO**

3.1. *Da materialidade infracional*

Conforme disposto no Auto de Infração nº 004791/2018, foi verificado pela fiscalização que a Diretriz de Aeronavegabilidade AD 88-26-01R2, emitida pela Autoridade de Aviação Civil do Estado de Projeto (Federal Aviation Administration - FAA) da aeronave Robinson R22, foi cumprida para aeronave PP-ATZ em 12/02/2014, pela empresa NAT, quando a aeronave possuía 2700 horas; posteriormente, a diretriz foi novamente cumprida em 01/06/2015, pela empresa HELIMAR, quando a aeronave possuía 3231,4 horas.

Conforme já exposto em decisão de primeira instância, a Diretriz de Aeronavegabilidade é repetitiva e deve ser cumprida a cada 500 horas, assim, verifica-se que, após 12/02/2014, essa DA deveria ser novamente cumprida antes que a aeronave alcançasse 3200 horas. Contudo, essa foi cumprida novamente somente com 3231,4 horas, ficando, portanto, vencida por 31,4 horas de operação.

Diante dos fatos, a fiscalização desta ANAC identificou que durante essas 31,4 horas de operação com a referida Diretriz de Aeronavegabilidade vencida foram realizadas 46 (quarenta e seis) operações com a aeronave, registrados nas páginas 275 a 281 do Diário de Bordo nº 08/PPATZ/2015. Essas operações foram devidamente descritas nos dados complementares do Auto de Infração em tela.

Diante das infrações do processo administrativo em questão, a autuação foi realizada com fundamento na alínea 'e' do inciso III do art. 302 do CBA, que dispõe o seguinte:

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;

O RBHA 91 dispõe que o proprietário ou operador de uma aeronave é primariamente responsável pela conservação dessa aeronave em condições aeronavegáveis, conforme seu parágrafo 91.403(a) a seguir:

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).

(...)

Com relação aos efeitos legais devido ao não cumprimento de uma Diretriz de Aeronavegabilidade (DA), o enquadramento legal foi complementado com a seção 39.7(a) do RBAC 39, conforme redação a seguir:

RBAC 39

39.7 Efeitos legais decorrentes do não cumprimento de uma Diretriz de Aeronavegabilidade

Qualquer pessoa que opere um produto que não cumpre com os requisitos de uma Diretriz de Aeronavegabilidade está infringindo o disposto nesta seção e estará sujeita a multa, suspensão ou cassação do certificado de aeronavegabilidade de sua aeronave, entre outras penalidades cabíveis.

Diante do exposto, verifica-se a subsunção dos fatos descritos no AI nº 004791/2018 ao enquadramento previsto na alínea "e" do inciso III do artigo 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA c/c parágrafo 91.403(a) do RBHA 91 c/c parágrafo 39.7(a) do RBAC 39.

3.2. *Das Alegações do Interessado*

Diante das alegações apresentadas pelo interessado em defesa (SEI nº 1909270) e recurso (SEI nº 3192326), verifica-se que o setor competente em primeira instância considerou a legislação vigente à época dos fatos, fazendo menção corretamente das irregularidades imputadas e sua fundamentação e, ainda, rebatendo as alegações manifestadas pelo Interessado.

Assim, tendo em vista as conclusivas informações trazidas na decisão de primeira instância pela Superintendência de Padrões Operacionais – SPO, apostas no documento Decisão de Primeira Instância nº 96/2021/CJAC/GNOS/SPO (SEI nº 5530011), reporto-me ao disposto pelo §1º do artigo 50 da Lei nº. 9.784/99, o qual dispõe que a motivação do ato administrativo, que venha a decidir recursos administrativos (inciso V deste mesmo artigo), pode “consistir em declaração de concordância com fundamentos de anteriores pareceres, informações ou propostas, que neste caso, serão parte integrante do ato”. Assim, declaro, expressamente, concordar integralmente com as fundamentações e contra-argumentações expostas em decisão de primeira instância pela Superintendência de Padrões Operacionais – SPO as quais, neste ato, passam a fazer parte das razões desta proposta.

Em grau recursal, após nova decisão de primeira instância, o Interessado apresenta recurso (SEI nº 5629998), no qual alega ocorrência de prescrição da pretensão punitiva, questão esta afastada preliminarmente nesta proposta.

O Recorrente alega desproporcionalidade, irrazoabilidade e ilegalidade do valor da multa aplicada, afirmando que o disposto no art. 299 da Lei nº 7.565/1986 não pode ser alterado por resolução, além de questionar a competência legal, os parâmetros e estudos para que a ANAC pudesse atualizar os valores das multas. Contudo, deve-se esclarecer que não há o que se falar em ilegalidade com a edição da Resolução ANAC nº 25/2008, e alterações.

Cabe ressaltar que compete à União, por intermédio da ANAC, regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, em conformidade com o disposto no artigo 2º da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005 – Lei da ANAC.

Conforme o art. 5º da Lei nº 11.182/2005, a ANAC atua como autoridade de aviação civil, sendo asseguradas as prerrogativas necessárias ao exercício adequado de sua competência.

Lei nº 11.182/2005

Art. 5º A ANAC atuará como autoridade de aviação civil, assegurando-se-lhe, nos termos desta Lei, as prerrogativas necessárias ao exercício adequado de sua competência.

Assim, conforme a Lei nº 11.182/2005, foi criada a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, autarquia federal submetida a regime especial, à qual foram atribuídos poderes regulatório/normativo e fiscalizador sobre as atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária (art. 2º),

restando tais competências delineadas nos termos do artigo 8º do referido diploma legal.

Lei nº 11.182/2005

Art. 8º Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:

(...)

X – regular e fiscalizar os serviços aéreos, os produtos e processos aeronáuticos, a formação e o treinamento de pessoal especializado, os serviços auxiliares, a segurança da aviação civil, a facilitação do transporte aéreo, a habilitação de tripulantes, as emissões de poluentes e o ruído aeronáutico, os sistemas de reservas, a movimentação de passageiros e carga e as demais atividades de aviação civil;

XI – expedir regras sobre segurança em área aeroportuária e a bordo de aeronaves civis, porte e transporte de cargas perigosas, inclusive o porte ou transporte de armamento, explosivos, material bélico ou de quaisquer outros produtos, substâncias ou objetos que possam pôr em risco os tripulantes ou passageiros, ou a própria aeronave ou, ainda, que sejam nocivos à saúde;

(...)

XXI – regular e fiscalizar a infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, com exceção das atividades e procedimentos relacionados com o sistema de controle do espaço aéreo e com o sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos;

(...)

XXVIII - fiscalizar a observância dos requisitos técnicos na construção, reforma e ampliação de aeródromos e aprovar sua abertura ao tráfego;

(...)

XXX – expedir normas e estabelecer padrões mínimos de segurança de voo, de desempenho e eficiência, a serem cumpridos pelas prestadoras de serviços aéreos e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, inclusive quanto a equipamentos, materiais, produtos e processos que utilizarem e serviços que prestarem;

(...)

XXXV – reprimir infrações à legislação, inclusive quanto aos direitos dos usuários, e aplicar as sanções cabíveis;

(...)

De acordo com o aludido dispositivo e seus incisos, cumpre à mencionada autarquia federal, portanto, regular e fiscalizar, competindo-lhe consequentemente editar normas que regrem o setor de aviação civil e zelar pelo seu devido atendimento.

Assim, cabe à entidade autárquica atuar de modo a garantir a observância do marco regulatório, o que lhe impõe a adoção de medidas repressivas, corretivas e punitivas em desfavor daqueles que infringem as normas de regência da atividade.

Importante mencionar que, não obstante o poder regulatório legalmente atribuído à Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC já lhe permita não apenas editar regras de conduta para os regulados, como também estabelecer sanções administrativas para o eventual caso de descumprimento daquelas, objetivando assegurar a sua efetividade, a imposição de penalidade pecuniária.

A lei de criação da ANAC, além de estabelecer expressamente sua competência para reprimir infrações à legislação, inclusive quanto aos direitos dos usuários, e aplicar as sanções cabíveis, lhe assegura, na qualidade de autoridade de aviação civil, as prerrogativas necessárias ao exercício adequado de sua competência, conforme exposto anteriormente.

Assim, com a promulgação da Lei nº 11.182/2005, a ANAC tão somente substituiu o parâmetro de multiplicação do valor de referência para um valor fixo em moeda corrente, sem agravamento da sanção ou indevida inovação na ordem jurídica. É inclusive o entendimento já pacificado na jurisprudência:

TRF-2 - AC APELAÇÃO CIVEL AC 201051015247810 (TRF-2)

Data de publicação: 11/02/2014

Ementa: ADMINISTRATIVO - EMBARGOS À EXECUÇÃO FISCAL - MULTA - COMPANHIA AÉREA - EXTRAVIO DE BAGAGEM - LEGALIDADE - RECURSO DESPROVIDO. 1 - A hipótese é de apelação interposta por TAP - TRANSPORTES AÉREOS PORTUGUESES S.A. em face de sentença proferida pelo Juízo da 3ª Vara Federal de Execução Fiscal do Rio de Janeiro que julgou improcedentes os embargos à execução, nos termos do art. 269, do CPC, determinando o prosseguimento da execução promovida pela Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, com fulcro na Certidão da Dívida Ativa lastreada por auto de infração lavrado em virtude de extravio de bagagens. 2 - A multa aplicada tem como fundamento o art. 302, III, u, da Lei nº 7.565 /86, regulamentado pela Portaria nº 676/GC-05/2000, que especifica as chamadas - condições gerais de transporte - e as obrigações das companhias aéreas diante de atrasos e cancelamentos de voo. 3 - O Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº 7.565 /86), base legal para a sanção questionada, previa a imposição de multa com base em multiplicador de valor de referência (até mil vezes esse valor - art. 299). A ANAC, no uso de suas atribuições legais e do poder regulamentar que lhe foram conferidos pela Lei nº 11.182 /2005, apenas substituiu tal parâmetro por valor fixo em moeda corrente, nos termos da Resolução nº 25/2008 e respectivos anexos. 4 - A infração se configura com o simples extravio da bagagem, independentemente da causa do extravio ou das providências adotadas para a localização e entrega da bagagem. Assim, incumbe à infratora comprovar que não ocorreu o extravio, ou eventual excludente de sua responsabilidade. 5 - Recurso desprovido. Sentença confirmada.

Além disso, no processo administrativo sancionatório impera o livre convencimento do Fiscal-Regulador dentro da discricionariedade motivada e cotejo para com a finalidade específica a ser atingida com a eventual sanção a ser aplicada caso-a-caso.

Esta finalidade, por sua vez, posta-se adstrita aos patamares firmados por norma de aplicação cogente e *erga omnes*, qual seja, à época a tabela de valores dos Anexos da Resolução ANAC nº 25/2008. Dispõe o Anexo II, Tabela III, código NON, da Resolução ANAC nº 25/2008, os valores da multa à pessoa jurídica no tocante ao ato de infringir as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves (infração capitulada na alínea 'e' do Inciso III do art. 302 do CBA).

É incoerente, portanto, falar em desproporcionalidade ou falta de fundamentação do quantum da fixação da base da sanção, uma vez que o próprio fundamento para a aplicação da sanção foi a própria prática, por parte do autuado, de atos infracionais previstos na legislação (devidamente constatados/apurados no caso, como bem mostram os autos). A partir disso, a dosimetria pode ser entendida como ato vinculado aos valores e patamares estabelecidos no anexo da Resolução ANAC nº 25/2008 e dali a Administração não pode extrapolar, vez que subjugada ao princípio constitucional da estrita legalidade. É dizer que em razão da taxatividade da norma e pelo fato de a Administração Pública pautar-se pelo princípio da legalidade, impossível que a Agência determine o valor da sanção de forma arbitrária, já que deve o autuado se adequar aos requisitos da norma.

Ainda cabe dizer que a atividade sancionadora cumpre a relevante função de desestimular condutas nocivas ao interesse público, revestindo-se do caráter de atividade vinculada. Em outras palavras, ante a constatação do descumprimento de um dever imposto por norma vigente, surge para a ANAC o dever de apurar a conduta e aplicar a sanção cabível, isto é, aquela prevista na norma.

Assim, como o ato administrativo deve seguir o princípio da legalidade, deve ser observado pelos administrados e, principalmente, por seus agentes no exercício de suas competências, assim, na qualidade de servidor público desta ANAC, o cumprimento das leis, normas e regulamentos desta Agência.

Conclui-se, portanto, que não deve prosperar a argumentação de desproporcionalidade, irrazoabilidade e ilegalidade nos critérios de aplicação da multa, uma vez que a determinação dos valores das sanções está estritamente vinculada ao normativo previsto na Resolução ANAC nº 25/2008, em vigor à época dos atos infracionais.

Quanto ao mérito, no presente caso, conforme apontado no Auto de Infração e demonstrado nos documentos comprobatórios anexados aos autos, o Interessado operou a aeronave PP-ATZ com a Diretriz de Aeronavegabilidade AD 88-26-01R2 vencida.

Verifica-se que, conforme registros da aeronave, a diretriz foi executada em 12/02/2014 e 01/06/2015. Contudo, quando ocorreu a execução em 01/06/2015, o prazo já tinha expirado em 31,4 horas e nesse

intervalo, foi constatada a realização de quarenta e seis operações irregulares com a referida aeronave, essas foram registradas nas páginas 275 a 281 do Diário de Bordo nº 08/PPATZ/2015.

Corroborar-se com o setor de primeira instância administrativa no sentido que cada operação irregular efetuada pela aeronave PP-ATZ se caracteriza como infração, e em consonância com a seção 39.9 do RBAC 39, "*se os requisitos de uma Diretriz de Aeronavegabilidade não forem cumpridos, a seção 39.7 será infringida a cada vez que a aeronave é operada (...)*". Portanto, restaram configuradas as quarenta e seis infrações.

Sobre a Nota Técnica nº 13/2016/ACPI/SPO, de 29/08/2016 e Memorando nº 12/2018/CCPI/SPO, de 15/03/2018, cumpre informar que esta ASJIN não corrobora com entendimento apresentado, tendo em vista que a legislação aplicável sempre indicou que o registro no diário de bordo deveria ser realizado por etapa de voo.

Quanto à citação da Nota Técnica nº 10/2016/ACPI/SPO, de 16/06/2016, cabe dizer que tal nota trata da aplicação do princípio da razoabilidade para análise dos processos referentes ao descumprimento da legislação com fundamento na seção 135.63 (d) do RBAC 135, que versa sobre porte e conservação do manifesto. Ou seja, a referida Nota Técnica refere-se a matéria completamente diversa da ora analisada no presente processo.

Registra-se que esta ASJIN entende que as Notas Técnicas não têm valor de normativo, veja que uma nota técnica é apenas um instrumento de manifestação de entendimento de quem a assina e não tem competência para suprimir um requisito legal. Conforme determinado na Instrução Normativa ANAC nº 23/2009, que estabelece a relação dos documentos oficiais e normativos da ANAC, a Nota Técnica é o documento de responsabilidade do servidor público cuja a finalidade é expor, constatar e analisar tecnicamente e, quando for necessário, propor solução ou encaminhamento. Em adição, os atos normativos devem ser elaborados e aprovados em consonância com o Regimento Interno desta ANAC e seguir os procedimentos de divulgação de matérias, conforme estabelecidos na IN ANAC nº 001/2006. Desta forma, reforça-se o carácter não vinculante nem normativo.

Ao fazer referência ao mérito, em recurso (SEI nº 3192326), o recorrente afirma que "*não pode desenvolver uma ampla defesa e o contraditório, via recurso, tendo em vista todos os vícios apresentados*".

Contudo, conforme já exposto nesta proposta, entende-se que o presente processo não apresenta qualquer vício de competência ou de legalidade que importe na anulação do auto de infração, cancelamento de multa e arquivamento dos autos.

Importante observar que o Interessado teve oportunidade de se manifestar nos autos, garantindo, portanto, seu direito ao contraditório e ampla defesa.

Cabe ressaltar que a parte Interessada não traz aos autos qualquer comprovação que evidencie o cumprimento da Diretriz de Aeronavegabilidade AD 88-26-01R2 antes das operações indicadas no Auto de Infração nº 004791/2018 ou que a aeronave PP-ATZ não tenha sido operada com a Diretriz de Aeronavegabilidade vencida nas datas indicadas no referido AI.

Assim, verifica-se que as alegações do Interessado não têm o condão de afastar os atos infracionais praticados, tendo em vista que o Recorrente não trouxe aos autos qualquer prova de que, de fato, não descumpriu a legislação vigente.

Diante de todo o exposto, verifica-se que, de fato, a empresa AERO RECREIO ESCOLA DE AVIAÇÃO CIVIL LTDA descumpriu a legislação vigente, quando constatadas as quarenta e seis operações da aeronave PP-ATZ descritas no Auto de Infração nº 004791/2018 com Diretriz de Aeronavegabilidade – AD 88-26-01R2 vencida, no período de 29/04/2015 a 30/05/2015, restando, portanto, configurados os 46 (quarenta e seis) atos infracionais pelo descumprimento do parágrafo 91.403(a) do RBHA 91 c/c parágrafo 39.7(a) do RBAC 39.

Destaca-se, ainda, que as afirmativas da fiscalização desta ANAC possuem presunção de legitimidade e certeza, as quais devem ser afastadas apenas com as necessárias comprovações da parte interessada, o que, no caso em tela, não ocorreu.

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.

Isto posto, diante a comprovação dos quarenta e seis atos infracionais pelo descumprimento da legislação vigente à época dos fatos, restaram configuradas as irregularidades apontadas no AI nº 004791/2018, de 21/05/2018, ficando o Interessado sujeito a aplicação de sanção administrativa.

4. **DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO**

Pelo exposto, houve, de fato, violação à legislação, com a prática das condutas infracionais fundamentadas na alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA c/c parágrafo 91.403(a) do RBHA 91 c/c parágrafo 39.7(a) do RBAC 39, restando analisar a adequação do valor da multa aplicada como sanção administrativa.

Com relação à dosimetria da sanção, cabe observar que o Código Brasileiro de Aeronáutica dispõe, em seu art. 295, que a multa será imposta de acordo com a gravidade da infração.

Cumpre mencionar que, em 04/12/2018, entrou em vigor a Resolução ANAC nº 472, de 06 de junho de 2018, que estabelece providências administrativas decorrentes do exercício das atividades de fiscalização sob competência da ANAC. Essa Resolução atualizou as providências administrativas sob competência da ANAC e revogou a Resolução ANAC nº 25/2008 e a Instrução Normativa nº 08/2008.

Assim, a Resolução ANAC nº 472/2008 apresenta, em suas Seções VIII e IX, respectivamente, sobre as sanções aplicáveis e sua graduação. Conforme o disposto no art. 34 da Resolução ANAC nº 472/2018, a sanção de multa será expressa em moeda corrente e calculada a partir do valor intermediário constante das tabelas aprovadas em anexo a esta Resolução, salvo existência de previsão em legislação específica.

Quanto à graduação da sanção, a referida Resolução, em seu art. 36, indica que sejam consideradas as circunstâncias agravantes e atenuantes na dosimetria da aplicação de sanções. Ainda, de acordo com o §3º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018, quando inexistentes causas atenuantes ou agravantes ao caso ou quando elas se compensem deve ser aplicada a sanção no patamar médio da tabela anexa à Resolução.

Conforme entendimento sobre a dosimetria da sanção desta ASJIN e da Procuradoria junto à ANAC, a aplicação das sanções deve se dar de acordo com os valores da norma em vigência na data do cometimento do ato infracional, no entanto, os critérios de dosimetria a serem observados são os dispostos na Resolução ANAC nº 472/2018 atualmente em vigor.

No presente caso, para cada infração, deve ser aplicado o valor disposto para alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA no Anexo II, pessoa jurídica, da Resolução ANAC nº 25/2008 (norma em vigor à época dos fatos): R\$ 4.000 (grau mínimo), R\$ 7.000 (grau médio) ou R\$ 10.000 (grau máximo).

4.1. ***Das Circunstâncias Atenuantes***

Quanto à circunstância atenuante prevista no art. 36, §1º, inciso I da Resolução ANAC nº 472/2018 (“o reconhecimento da prática da infração”), entende-se que o ente regulado deve reconhecer não só a prática do ato, mas também o fato de que essa conduta infringiu norma de competência da Autoridade de Aviação Civil, ou seja, o Autuado deve manifestar expressamente que reconhece o cometimento da conduta infracional.

Segundo entendimento desta ASJIN, a apresentação de argumentos contraditórios ao reconhecimento da prática da infração, em qualquer fase do processo, como, por exemplo, excludente de responsabilidade

pelo cometimento do ato infracional, ausência de razão para manutenção da penalidade aplicada, pedido de afastamento de penalidade, cancelamento da multa ou anulação do auto de infração, impossibilita a concessão da atenuante em questão.

Cumpra mencionar a Súmula Administrativa aprovada pela Diretoria desta Agência, conforme Decisão nº 73, de 24 de maio de 2019, e publicada no Diário Oficial da União em 30 de maio de 2019, Seção 1, p. 52, conforme redação que segue:

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.

Cabe ressaltar que as alegações trazidas pelo Interessado, em defesa e recurso, são incompatíveis com o reconhecimento da prática da infração. Dessa forma, entende-se que não consta nos autos qualquer evidência que justifique a aplicação da circunstância atenuante de “*reconhecimento da prática da infração*”, devendo, portanto, ser afastada a sua incidência.

Quanto à aplicação de atenuante “*a adoção voluntária de providências eficazes para evitar ou amenizar as consequências da infração antes de proferida a decisão*”, com fundamento no art. 36, §1º, inciso II da Resolução ANAC nº 472/2018 (anteriormente prevista no art. 22, §1º, inciso II da Resolução ANAC nº 25/2008, há o entendimento desta ASJIN que o cumprimento das obrigações previstas em legislação, por si só, mesmo que em momento posterior, não pode ser considerado como uma circunstância atenuante.

Também é requisito para concessão da referida atenuante que as providências tenham sido tomadas antes de proferida a decisão de primeira instância administrativa. Ainda, a aplicação da referida atenuante se faz somente quando há nos autos comprovação de que a adoção tomada pelo Interessado foi voluntária e eficaz para evitar ou amenizar as consequências da infração.

Assim, caberia ao Interessado, por iniciativa própria, adotar providências concretas e eficazes, não provenientes do cumprimento de obrigação normativa, comprovando-as de forma documental nos autos do processo.

Dessa maneira, diante dos documentos acostados aos autos, não é possível aplicar a circunstância atenuante disposta no inciso II do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018.

Para a análise da circunstância atenuante prevista no artigo 36, §1º, inciso III, da Resolução ANAC nº 472/2018 (“a inexistência de aplicação definitiva de sanções nos 12 (doze) meses anteriores à data do cometimento da infração em julgamento”), é necessária pesquisa no Sistema Integrado de Gestão de Crédito (SIGEC) para identificar existência de aplicação de penalidade ao ente regulado.

Em consulta ao Sistema Integrado de Gestão de Crédito (SIGEC), conforme documento SEI nº 5895453, verifica-se que não existe penalidade aplicada em definitivo ao interessado no último ano contado da data do ato infracional.

Portanto, verifica-se a possibilidade de manutenção somente da circunstância atenuante com base no inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018.

Contudo, diante dos documentos acostados aos autos, entendo não ser possível aplicar quaisquer das outras circunstâncias atenuantes, das dispostas nos incisos do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018.

4.2. *Das Circunstâncias Agravantes*

No caso em tela, diante dos documentos acostados aos autos, entendo não ser possível aplicar quaisquer das circunstâncias agravantes dispostas nos incisos do §2º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018.

4.3. *Da Sanção a Ser Aplicada em Definitivo*

Observa-se que o setor técnico competente em primeira instância fundamenta sua decisão e aplica a multa no valor total de R\$ 47.476,31 (quarenta e sete mil quatrocentos e setenta e seis reais e trinta e um centavos), considerando a caracterização de quarenta e seis infrações administrativas de natureza continuada.

Deve-se registrar que a Resolução ANAC nº 566/2020 entrou em vigor em 1º de julho de 2020, alterando a Resolução ANAC nº 472/2018 com a inclusão de dispositivos sobre Infração Administrativa de Natureza Continuada.

Os artigos 37-A e 37-B da Resolução ANAC nº 472/2018 dispõem o seguinte:

Resolução ANAC nº 472/2018

Da Infração Administrativa de Natureza Continuada

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.

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.

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:

Valor total da multa = valor da multa unitária * quantidade de ocorrências^{1/f}

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

f1 = 1,85 quando não verificada qualquer circunstância descrita nos incisos I a V do § 2º do art. 36 desta Resolução.

f2 = 1,5 quando verificada ao menos uma das circunstâncias descrita nos incisos I a V do § 2º do art. 36 desta Resolução.

f3 = 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 f1, f2 e f3 poderão ser definidos em Resolução específica que disciplina a matéria objeto da autuação.” (NR)

(...)

Cabe ainda mencionar o que consta do art. 2º da Resolução ANAC nº 566/2020, exposto a seguir:

Resolução ANAC nº 566/2020

Art. 2º Esta Resolução entra em vigor em 1º de julho de 2020 e terá aplicabilidade imediata a todos os processos administrativos sancionadores em que não tenha ocorrido o trânsito em julgado administrativo, na forma do art. 49 da Resolução nº 472, de 6 de junho de 2018.

Analisando o exposto acima, verifica-se que no art. 37-A da Resolução ANAC nº 472/2018 é estabelecido que pode ser caracterizada como infração continuada a prática de ação de natureza idêntica, apuradas em uma mesma oportunidade fiscalizatória.

No processo em análise, observa-se que as práticas têm a mesma natureza, sendo esta operar aeronave com Diretriz de Aeronavegabilidade - AD vencida, incorrendo em quarenta e seis infrações imputadas à AERO RECREIO ESCOLA DE AVIAÇÃO CIVIL LTDA, descumprindo o parágrafo 91.403(a) do RBHA 91 e c/c parágrafo 39.7(a) do RBAC 39, infrações imputadas pela inobservância das normas e regulamentos relativos à operação das aeronaves (alínea 'e' do inciso III do art. 302 do CBA). Além disso,

verifica-se que as práticas irregulares foram apuradas em uma mesma oportunidade fiscalizatória).

Desta forma, corrobora-se com o setor competente em primeira instância e consideram-se configuradas as condições necessárias para a caracterização da infração administrativa de natureza continuada, cabendo a aplicação dos parâmetros estabelecidos no art. 37-B da Resolução ANAC nº 472/2018 para o cálculo do valor total da multa.

No presente processo, confirmou-se a caracterização de quarenta e seis atos infracionais de natureza continuada. Portanto, considera-se a 'quantidade de ocorrências' igual a 46 (quarenta e seis).

Ainda, faz-se necessário calcular o valor da variável "f" a ser aplicado na fórmula. Assim, diante a ausência nos autos de quaisquer das circunstâncias agravantes previstas nos incisos I a V do §2º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018, então, tem-se $f_1=1,85$. Conforme §1º da art. 37-B da mesma Resolução, diante a verificação de circunstância atenuante descrita nos incisos I a III incorre no acréscimo 0,15 ao valor da variável "f". No presente caso, verifica-se a possibilidade de aplicação do Inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018. Portanto, no caso em tela, o valor de "f" calculado a ser aplicado é igual a 2,00.

Observa-se que o caput do art. 37-B da Resolução ANAC nº 472/2018 estabelece que será aplicada multa, considerando-se o patamar médio da tabela constante na Resolução específica vigente à época da infração. Assim, no caso em análise, o 'valor da multa unitária' a ser considerado é R\$ 7.000,00, por ser este o patamar médio previsto na alínea 'e' do inciso III do art. 302 do CBA.

Assim, o valor da multa a ser aplicada será de acordo com a seguinte fórmula:

Valor total da multa = valor da multa unitária * quantidade de ocorrências ^{1/f}

Substituindo-se os valores na fórmula, calcula-se o valor da multa a ser imposta:

Valor total da multa = R\$ 7.000,00 * 46^{1/2}

Valor total da multa = R\$ 47.476,31 (quarenta e sete mil quatrocentos e setenta e seis reais e trinta e um centavos)

Dessa forma, considerando-se a incidência de infração administrativa de natureza continuada e aplicação de multas sob o crédito 671.321/21-1, entendo que cabe a manutenção da multa total no valor de **R\$ 47.476,31 (quarenta e sete mil quatrocentos e setenta e seis reais e trinta e um centavos)** referente aos quarenta e seis atos infracionais praticados.

5. CONCLUSÃO

Pelo exposto, sugiro por NEGAR PROVIMENTO ao recurso, MANTENDO-SE a multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa (crédito nº 671.321/21-1) no valor de **R\$ 47.476,31 (quarenta e sete mil quatrocentos e setenta e seis reais e trinta e um centavos)**, referente às 46 (quarenta e seis) infrações de natureza continuada confirmadas.

É a Proposta de Decisão. Submete-se ao crivo do decisor.

Rio de Janeiro, 30 de junho de 2021.

RENATA DE ALBUQUERQUE DE AZEVEDO

Especialista em Regulação de Aviação Civil

SIAPE 1766164



Documento assinado eletronicamente por **Renata de Albuquerque de Azevedo, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 30/06/2021, às 22:44, 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 **5895456** e o código CRC **06AB2B0E**.

Referência: Processo nº 00065.024559/2018-16

SEI nº 5895456



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
CJIN - CJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 144/2021

PROCESSO Nº 00065.024559/2018-16

INTERESSADO: AERO RECREIO ESCOLA DE AVIAÇÃO CIVIL LTDA

Brasília, 02 de julho de 2021.

Trata-se de Recurso Administrativo interposto por AERO RECREIO ESCOLA DE AVIAÇÃO CIVIL LTDA, CNPJ 15.531.488/0001-50, contra Decisão de 1ª Instância da Superintendência de Padrões Operacionais – SPO, proferida em 07/04/2021, que aplicou multa no valor de R\$ 47.476,31 (quarenta e sete mil quatrocentos e setenta e seis reais e trinta e um centavos), pelo cometimento das quarenta e seis infrações identificadas no Auto de Infração nº 004791/2018, pela prática de operar aeronave com Diretriz de Aeronavegabilidade - AD vencida. As infrações de natureza continuada foram capituladas na alínea 'e' do inciso III do art. 302 do CBA c/c parágrafo 91.403(a) do RBHA 91 c/c parágrafo 39.7(a) do RBAC 39.

A materialidade infracional restou bem configurada ao logo de todo o certame, tendo sido as razões de defesa insuficientes para afastá-la. À luz do art. 36 da Lei 9.784/1999, faliu o interessado em trazer provas cabais e suficientes para afastar a ocorrência da infração. Não apresentou nas razões recursais qualquer argumento ou prova capaz de desconstituir a infração imposta na decisão recorrida. Assim, 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 nº 167/2021/CJIN/ASJIN – SEI nº 5895456].

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

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 e atribuições dispostas no art. 8º da Portaria nº 4.790/ASJIN, de 12/04/2021, monocraticamente, DECIDO:

- por conhecer, **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso interposto por AERO RECREIO ESCOLA DE AVIAÇÃO CIVIL LTDA, CNPJ 15.531.488/0001-50, ao entendimento de que restou configurada a prática das quarenta e seis infrações descritas no Auto de Infração nº 004791/2018, capituladas na alínea 'e' do inciso III do art. 302 do CBA c/c parágrafo 91.403(a) do RBHA 91 c/c parágrafo 39.7(a) do RBAC 39, e por **MANTER** a multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa no valor **R\$ 47.476,31** (quarenta e sete mil quatrocentos e setenta e seis reais e trinta e um centavos), considerando-se a incidência de infração administrativa de natureza continuada, referente ao Processo Administrativo Sancionador nº 00065.024559/2018-16 e ao Crédito de Multa 671.321/21-1.

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

Publique-se.

Notifique-se.

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



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 02/07/2021, às 18:27, 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 **5895459** e o código CRC **D300831F**.

Referência: Processo nº 00065.024559/2018-16

SEI nº 5895459