



**PARECER N°** 223/2021/CJIN/ASJIN  
**PROCESSO N°** 00065.016109/2020-66  
**INTERESSADO:** PASSAREDO TRANSPORTES AEREOS S.A

## **PROPOSTA DE DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA – ASJIN**

**Auto de Infração:** 001220/2020 **Lavratura do Auto de Infração:** 24/04/2020

**Crédito de Multa (SIGEC):** 671.164/21-2

**Infrações:** operação das aeronaves sem seguir as condições e limitações contidas na Lista de Equipamentos Mínimos (MEL) aprovada pela ANAC (sem instalação de placar exigido pela MEL)

**Enquadramento:** alínea 'e' do inciso III do art. 302 do CBA c/c item 121.628 (b)(5) do RBAC 121 e da MEL em vigor

**Datas das infrações:** conforme Anexo 9 voos da aeronave PP-PTP (SEI nº 4278072) e Anexo 10 voos da aeronave PP-PTQ (SEI nº 4278078)

**Proponente:** Renata de Albuquerque de Azevedo – SIAPE 1766164 – Membro Julgador (Portaria ANAC nº 626, de 27/04/2010), conforme atribuições dispostas no art. 9º da Portaria ANAC nº 4.790, de 14/04/2021

### 1. **RELATÓRIO**

#### 1.1. **Introdução**

Trata-se de recurso interposto por PASSAREDO TRANSPORTES AEREOS S. A. em face da decisão proferida no curso do Processo Administrativo nº 00065.016109/2020-66, 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 671.164/21-2.

O Auto de Infração nº 001220/2020, que deu origem ao presente processo, foi lavrado em 24/04/2020, 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 item 121.628 (b)(5) do RBAC 121 e da MEL em vigor, descrevendo-se o seguinte (SEI nº 4278034):

No dia 28/08/2019 durante inspeção de trânsito no aeroporto de Goiânia, foi identificada a rede de proteção de carga danificada na aeronave PP-PTP, que foi liberada MEL 25-54-23 (Anexo 1) sem a colocação do placar previsto na MEL (Anexo 2). A base não possuía nenhum tipo de placar que fosse aplicável a esta liberação. No dia 29, o mesmo ocorreu com a aeronave PP-PTQ (Anexo 3). A MEL do modelo ATR 72 em vigor na ocasião, Revisão 01 de 16/05/2018, prevê a colocação de placar ao se fazer a liberação conforme o item 6 da página 19 (Anexo 4). Ao ser questionada, a empresa respondeu como Causa Raiz, de que houve "Falha do mecânico que efetuou a liberação MEL em identificar a falta do placar e fazer a instalação do mesmo" (Anexo 5). Essa justificativa não seria possível, já que a base não possuía nenhum tipo de placar que

pudesse ser utilizado pelo mecânico. Para tanto, foi emitida uma Circular Interna CI-CTQ004/19 somente em 12/12/2019 (Anexo 6) que buscou mitigar o problema em ocorrências futuras. A rede foi substituída em 29/08/2019 na aeronave PP-PTP (Anexo 7) e em 03/09/2019 na aeronave PP-PTQ (Anexo 8). Durante o período de liberação MEL ambas aeronaves operaram sem os respectivos placares. Neste período foram contabilizados 7 voos realizados pela aeronave PP-PTP entre o período de abertura e fechamento do item MEL (Anexo 9) e 42 voos realizados pela aeronave PP-PTQ (Anexo 10), totalizando 49 voos, não observando o previsto no requisito 121.628 (b)(5) do RBAC 121 e da MEL em vigor, incorrendo em infração ao previsto na Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1.986, Código Brasileiro de Aeronáutica, Artigo 302, inciso III, alínea (e) por não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção das aeronaves PR-TTP e PR-TTQ.

Observa-se um erro de digitação das marcas da aeronave apenas na última linha do histórico do auto de infração ("*manutenção das aeronaves PR-TTP e PR-TTQ*"), sendo o equívoco convalidado, posteriormente, em decisão de primeira instância. As marcas das aeronaves encontram-se mencionadas corretamente no mesmo histórico e também nos documentos comprobatórios anexados aos autos.

Os Anexos 9 e 10 apresentam as tabelas dos 49 voos realizados com as aeronaves PP-PTP e PP-PTQ em condição irregular (SEI nº 4278072 e 4278078), sendo essas reproduzidas as seguir:

#### VOOS REALIZADOS - PP-PTP - ANO 2019

#	Data	ORIGEM	DESTINO	Página do Diário de Bordo
1	28/ago	SBGO	SBPJ	101613
2	28/ago	SBPJ	SWG N	101613
3	28/ago	SWG N	SBPJ	101613
4	28/ago	SBPJ	SBGO	101613
5	28/ago	SBGO	SBRP	101614
6	28/ago	SBRP	SBGR	101614
7	29/ago	SBGR	SBRP	101614

#### VOOS REALIZADOS - PP-PTQ - ANO 2019

#	Data	ORIGEM	DESTINO	Página do Diário de Bordo
1	29/ago	SBGO	SBPJ	101755
2	29/ago	SBPJ	SWG N	101755
3	29/ago	SWG N	SBPJ	101755
4	29/ago	SBPJ	SBGO	101755
5	29/ago	SBGO	SBRP	101756
6	29/ago	SBRP	SBGR	101756
7	29/ago	SBGR	SBRP	101756
8	29/ago	SBRP	SBGO	101757
9	30/ago	SBGO	SBRP	101758
10	30/ago	SBRP	SBBR	101759
11	30/ago	SBBR	SNBR	101759
12	30/ago	SNBR	SBSV	101759
13	30/ago	SBSV	SBVC	101760
14	30/ago	SBVC	SBSV	101760
15	30/ago	SBSV	SBVC	101760
16	30/ago	SBVC	SBSV	101760
17	31/ago	SBSV	SBVC	101761

18	31/ago	SBVC	SBSV	101761
19	31/ago	SBSV	SBPL	101761
20	31/ago	SBPL	SBSV	101761
21	31/ago	SBSV	SNBR	101762
22	31/ago	SNBR	SBBR	101762
23	01/set	SBBR	SNBR	101763
24	01/set	SNBR	SBSV	101763
25	01/set	SBSV	SBPL	101764
26	01/set	SBPL	SBSV	101764
27	01/set	SBSV	SBVC	101764
28	01/set	SBVC	SBSV	101764
29	02/set	SBSV	SBVC	101765
30	02/set	SBVC	SBSV	101765
31	02/set	SBSV	SNBR	101765
32	02/set	SNBR	SBBR	101765
33	02/set	SBBR	SWG N	101766
34	02/set	SWG N	SBBR	101766
35	03/set	SBBR	SBSR	101767
36	03/set	SBSR	SBBR	101768
37	03/set	SBBR	SNBR	101769
38	03/set	SNBR	SBSV	101769
39	03/set	SBSV	SBPL	101770
40	03/set	SBPL	SBSV	101770
41	03/set	SBSV	SBVC	101770
42	03/set	SBVC	SBSV	101770

## 1.2. *Relatório de Ocorrência*

Consta nos autos documento referente à fiscalização realizada, Relatório de Ocorrência nº 13/RJ/GTAR/GAEM/GGAC/SAR/2020, de 24/04/2020, em que são apontadas as irregularidades constatadas – SEI nº 4278038.

Anexados aos autos os seguintes documentos pela fiscalização:

Anexo 1 – Relatório de Voo – Situação Técnica aeronave PP-PTP item nº 59464 (SEI nº 4278049), registrando a abertura da discrepância "MNT ENTRY - CARGO RESTRAINT SYSTEM INOP. FWD LH", da aeronave PP-PTP, no dia 28/08/2019, após voo 2316. No campo "Maintenance Action" consta o registro da postergação da correção utilizando o item 25-54-23 da Lista de Equipamentos Mínimos (MEL), em 28/08/2019;

Anexo 2 – página nº 7, da "ATA 25 EQUIPAMENT", da Lista de Equipamentos Mínimos (MEL) da aeronave modelo ATR 72-212A, em sua revisão 01 de 16/05/2018, contendo o item 25-54-23, objeto do Auto de Infração;

Anexo 3 – Relatório de Voo – Situação Técnica aeronave PP-PTQ item nº 60118 (SEI nº 4278054), registrando a abertura da discrepância "MNT ENTRY - CARGO DOOR FWD LH INOP (RESTRAINT)", da aeronave PP-PTQ, no dia 29/08/2019, após voo 2316. No campo "Maintenance Action" consta o registro da postergação da correção utilizando o item 25-54-23 da Lista de Equipamentos Mínimos (MEL), em 29/08/2019;

Anexo 4 - página nº 19, "PREAMBLE - GENERAL", da Lista de Equipamentos Mínimos (MEL), descrevendo o procedimento aplicável quando indicado "PLACARD: YES" no item da lista;

Anexo 5 – FOP 123 Resposta de Não-Conformidades de Inspeção, nº ENG-102019-005, de 18/10/2019

apresentado pela empresa, visando a correção e encerramento da não conformidade verificada durante inspeção realizada pela equipe da ANAC, referente ao objeto de apuração do Auto de Infração (SEI nº 4278063):

CAUSA RAIZ: Falha do mecânico que efetuou a liberação MEL em identificar a falta do placar e fazer a instalação do mesmo;

SOLUÇÃO DA CAUSA RAIZ: realização de reunião com todos os mecânicos e inspetores sobre liberação de item MEL a fim de esclarecer dúvidas enfatizar sobre a necessidade de cumprimento com os requisitos da MEL (solicitamos prazo adicional até 10/12/2019 para demonstração);

SOLUÇÃO DA NÃO CONFORMIDADE: Os itens MEL em questão foram devidamente encerrados no tempo regulamentar, encerrando assim a não-conformidade;

IDENTIFICAÇÃO DA DETERIORAÇÃO DOS NÍVEIS DE SEGURANÇA NAS ÁREAS AFETADAS: Não houve, já que o compartimento de carga associado não foi utilizado.

AÇÕES OCRRETIVAS PARA RESTAURAÇÃO DOS NÍVEIS DE SEGURANÇA DAS ÁREAS AFETADAS: N/A.

Anexo 6 – cópia da "CIRCULAR INTERNA" emitido pela parte autuada, visando instruir os mecânicos quanto à "Aplicação de Placards em itens liberados em MEL", datado de "Dezembro-12-2019", após a referida inspeção realizada pela ANAC (SEI nº 4278064);

Anexo 7 – Relatório de Voo – Situação Técnica aeronave PP-PTP item nº 59466 (SEI nº 4278067), registrando o encerramento da discrepância aberta no item nº 59464, da aeronave PP-PTP, no dia 29/08/2019, após voo 2262, constando a seguinte ação corretiva: "REPLACED FWD LH NET IAW AMM JIC 25-54-23 RAI 10000-006 REV. 20 DEC/01/2018";

Anexo 8 – Relatório de Voo – Situação Técnica aeronave PP-PTQ item nº 60129 (SEI nº 4278069), registrando o encerramento, no dia 04/09/2019, da discrepância aberta no item nº 60118, da aeronave PP-PTQ após voo 2245, constando a seguinte ação corretiva: "REPLACED FWD LH NET IAW AMM JIC 25-54-23 RAI 10000-006 REV. 20 DEC 01-2018";

Anexo 9 e 10 – Tabelas de voos realizados - ANO 2019 (SEI nº 4278072 e 4278078), relatórios dos voos realizados pela parte autuada, utilizando as aeronaves PP-PTP e PP-PTQ, entre as datas das aberturas das discrepâncias com correspondente liberação da aeronave, utilizando a Lista de Equipamentos Mínimos (MEL), e as datas registrando os encerramentos das discrepâncias após ações corretivas.

### 1.3. *Defesa do Interessado*

Por meio do Ofício nº 3200/2020/ASJIN-ANAC, de 27/04/2020 (SEI nº 4281701), o Autuado foi notificado da lavratura do Auto de Infração em 28/07/2020, conforme Certidão de Intimação (SEI nº 4586642).

O Interessado apresentou defesa em 17/08/2020 (SEI nº 4664034), conforme Recibo Eletrônico de Protocolo SEI nº 4664055.

No documento, o Interessado apresenta uma breve síntese dos fatos. Afirma que “*não há que se falar em violação das normas supratranscritas pela PASSAREDO, razão pela qual não pode a presente autuação subsistir*”.

Alega nulidade do auto de infração e apresenta suas considerações sobre a validade do mesmo. Menciona o art. 15 da Resolução ANAC nº 472/2018 e art. 2º da Lei nº 9.784/1999 e indica que o art. 18 da Resolução ANAC nº 472/2018 apresenta os requisitos essenciais do auto de infração.

Aduz que o órgão Regulador deixou de observar os requisitos essenciais de validade previstos na legislação, indicando que no histórico da ocorrência foi mencionada as aeronaves PR-TTP e PR-TTQ. Alega que as referidas aeronaves não são aeronaves da autuada Passaredo e não se relacionam com o presente processo/auto de infração. Argumenta que essa situação impede seu exercício regular do direito de defesa.

Entende que o vício apresentado não é sanável e sua garantia da ampla defesa restou prejudicada, requerendo, assim, que seja declarada a nulidade do auto de infração por inobservância aos requisitos essenciais de validade.

Apresenta suas razões de defesa do auto de infração, afirmando que cumpre com todas as normas previstas no item 121.628 do RBAC 121. Entende que inexistente qualquer infração, alegando que *“suas aeronaves operam segundo todas as condições e limitações contidas na MEL e nas instruções que autorizam a sua utilização”*.

Afirma que adota procedimento de forma a manter a *“análise continuada da execução e eficácia de suas manutenções”*.

Sobre o item da MEL em questão, argumenta que *“o manual referente não indica qual é o placar que teria que ser colocado no local (diferente do exemplo utilizado na CI, que indica exatamente o que deve estar escrito), porém o placar padrão a ser colocado seria com os dizeres INOP e no presente caso, a ideia do placar é para que não seja colocada nenhuma carga em referido porão, fato não relatado no relatório de ocorrência, já que não havia qualquer tipo de carga alocada naquele local, tal como previsto pela MEL”*.

Alega que *“o objetivo do placar é de que ninguém coloque carga dentro deste porão”* e declara que *“apesar de a autuada não ter o placar alocado na porta do porão de carga, todas as áreas de interesse do mesmo são notificadas diariamente de que existe uma restrição de utilização do porão de carga”*

Argumenta que o Despacho Operacional não utiliza o porão para a alocação de carga e e-mail e documentos são enviados aos setores avisando sobre a restrição, cumprindo, segundo a autuada, *“de forma alternativa”*, o intuito do placar INOP na porta do porão.

Informa que todas as bases possuem computador com impressora e justifica que, se necessário, o placar pode ser impresso e com fita adesiva colado na aeronave.

Alega que *“no cockpit não há qualquer indicação sobre o status de rede de carga, conseqüentemente não haveria como colocar este placar no cockpit e a MEL não diz onde o placar deve ser colocado”*.

Afirma que *“o piloto tinha ciência que o item estava inoperante através da Lista de Itens em ACR que é colocada diariamente no Technical Logbook da aeronave, sendo parte do checklist pré-voos de todo piloto verificar esta listagem, além disso, todas as áreas da empresa recebem a lista de itens MEL da frota diariamente e sempre que a mesma sofre alteração”*.

Aduz que não seria possível instalar o placar no cockpit, por esse não possuir indicação para rede de carga. Observa que o compartimento de carga deve permanecer vazio e conclui seu entendimento que a aeronave cumpria os itens do RBAC 121.

Declara ter adotado *“as devidas medidas corretivas no prazo estipulado nos manuais, constatando-se do próprio Auto que a rede foi substituída em 29/08/2019 na aeronave PP-PTP e em 03/09/2019 na aeronave PP-PTQ, solucionando definitivamente o problema”*.

Alega ser *“inconsistente o auto de infração lavrado em desfavor da Passaredo”*, afirmando que inexistente razão para imposição de sanção em desfavor da Passaredo diante ausência de prática de qualquer ato infracional.

Alega que a decisão é arbitrária, com finalidade claramente confiscatória, e violada os princípios da proporcionalidade e da razoabilidade.

Afirma que *“a Passaredo adota, sistematicamente, e principalmente após a constatação de falhas, medidas que visam à segurança de voos de suas aeronaves, bem como a estrita observância aos processos, normas e exigências estabelecidas pela Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC”*.

Ao final, em seu pedido, requer que seja reconhecida a nulidade suscitada, para que seja desconstituído o presente auto de infração, com seu conseqüente arquivamento, ou, o recebimento, processamento e acolhimento do presente recurso, para reconhecer a ausência de violação das normas supratranscritas pela autuada, julgando-se insubsistente o auto de infração, com seu conseqüente arquivamento. Caso

entendimento contrário, requer que seja aplicada apenas a pena de advertência, considerando não ter a Autuada agido com dolo ou má-fé, bem assim a ausência de reincidência, ou, na pior das hipóteses, multa no patamar mínimo, em face das circunstâncias atenuantes.

Junta os seguintes documentos em anexo: 'Documento relatório' (SEI nº 4664035), 'Documento relatório' (SEI nº 4664036), 'Documento email' (SEI nº 4664039), 'Documento email' (SEI nº 4664041), 'Documento SEI' (SEI nº 4664042), 'Documento FOP 125' (SEI nº 4664043), 'Documento FOP 111' (SEI nº 4664044) e 'Documento SEI' (SEI nº 4664048), Estatuto Social Estatuto Social (SEI nº 4664050), Ata (SEI nº 4664052), Procuração (SEI nº 4664053).

Emitido o Despacho à instância competente para análise da manifestação Juntada (SEI nº 4778682).

Consta nos autos o Despacho à Secretaria da ASJIN, referente à tramitação de processos por alteração de competência, devendo o julgamento do feito ser de competência da SPO (SEI nº 4897770).

#### 1.4. ***Decisão de Primeira Instância***

Com base na Análise de Primeira Instância nº 128/2021/CJAC/GNOS/SPO (SEI nº 5488875), em 18/03/2021, a autoridade competente decidiu pela convalidação do Auto de Infração, para que onde se lê "PR-TTP e PR-TTQ", leia-se "PP-PTP e PP-PTQ", com base no disposto no § 2º do art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018.

Ainda, considerando os 49 atos infracionais descritos no Auto de Infração nº 001220/2020 de natureza continuada, a autoridade competente em primeira instância decidiu pela aplicação, sem atenuante e/ou agravante, de multa no valor total de R\$ 57.374,32 (cinquenta e sete mil trezentos e setenta e quatro reais e trinta e dois centavos) – SEI nº 5488876.

Consta nos autos o Ofício nº 2528/2021/ASJIN-ANAC, de 26/03/2021 (SEI nº 5525425), informando o Interessado acerca da aplicação de penalidade de multa (crédito de multa nº 671.164/21-2), abrindo prazo para interposição de recurso.

#### 1.5. ***Recurso do Interessado***

Tendo tomado conhecimento da decisão em 29/03/2021, conforme Certidão de Intimação (SEI nº 5536285), o Interessado apresentou recurso em 08/04/2021 (SEI nº 5575275), conforme Recibo Eletrônico de Protocolo SEI nº 5575276.

Em suas razões, o Interessado reitera a breve síntese dos fatos e atos processuais. Alega que a decisão de primeira instância deve ser totalmente reformada.

Requer a concessão de efeito suspensivo ao recurso, conforme parágrafo único do art. 61 da Lei nº 9.784/99.

Reforça suas alegações apresentadas em defesa de nulidade do auto de infração e de mérito.

Aduz quanto ao valor da multa aplicada, afirmando que o setor competente em decisão de primeira instância aplicou a multa em valor exacerbado, não seguindo o princípio da razoabilidade. Entende que deve ser provido o presente recurso, de forma a reduzir a multa ante a ocorrência da suposta infração.

Alega necessidade de exame das circunstâncias atenuantes para efeito de aplicação de penalidade, tal como preceitua o artigo 22, § 1º, incisos I, II e III, da Resolução da ANAC nº 25, de 25 de abril de 2008. Menciona o §1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008. Declara que “*a empresa recorrente adota, sistematicamente, medidas que visam resguardar a segurança de voo de suas aeronaves, bem como a estrita observância aos processos, normas e exigências estabelecidas pela Agência Reguladora*”.

Ao final, em seu pedido, requer que seja reconhecida a nulidade suscitada, para que seja desconstituído o presente auto de infração, com seu consequente arquivamento, ou, o recebimento, processamento e acolhimento do presente recurso, para reconhecer a ausência de prática de ato infracional por parte da recorrente, julgando-se insubsistente o auto de infração, com seu consequente arquivamento. Caso

entendimento contrário, requer que seja aplicada apenas a pena de advertência, considerando não ter a recorrente agido com dolo ou má-fé, bem assim a ausência de reincidência, ou, na pior das hipóteses, que seja reduzida a multa no patamar mínimo, em face das circunstâncias atenuantes.

Tempestividade do recurso certificada em 27/04/2021 – SEI nº 5644788.

## 1.6. ***Outros Atos Processuais e Documentos***

Registro de Análise Processual GTAR/SAR emitido em 24/04/2020 (SEI nº 4278037).

Consta o Despacho emitido pela ASJIN em 27/04/2020, informando a suspensão dos prazos processuais, conforme determinava o art. 6º-C da Lei nº 13.979/2020, e determinando o sobrestamento da notificação do interessado (SEI nº 4281700).

Emitido o Despacho em 28/07/2020, removendo o sobrestamento do presente processo, em razão da perda de eficácia da Medida Provisória 928/2020, que suspendia os prazos processuais (SEI nº 4581618).

Anexados aos autos os Extratos de Lançamento do Sistema SIGEC (SEI nº 5497399 e 5494513).

É o relatório.

## 2. **PRELIMINARES**

### 2.1. ***Da Solicitação de Aplicação do Efeito Suspensivo***

Em recurso, o Interessado requer a aplicação de efeito suspensivo ao recurso, nos termos do §1º, art. 38 da Resolução ANAC 472/2018 c/c parágrafo único do art. 61 da Lei nº 9.784/99:

Resolução ANAC nº 472/2018

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

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

Lei nº 9.784/1999

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

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

Cabe dizer que o referido parágrafo único do artigo 61, da Lei nº 9.784/1999, invocado pelo autuado, estabelece que havendo justo receio de prejuízo de difícil ou incerta reparação decorrente da execução, a autoridade recorrida ou a imediatamente superior poderá, de ofício ou a pedido, dar efeito suspensivo ao recurso.

Sobre os efeitos dos recursos administrativos, transcrevo abaixo a lição do autor João Trindade Cavalcante Filho, em "Processo administrativo, 3ª Edição, Editora Jus PODIVM, página 92:

Efeitos dos recursos administrativos: em regra, o recurso tem efeito apenas devolutivo (devolve-se a matéria à apreciação da Administração); em casos de fundado receio de dano irreversível ou de difícil reparação, pode-se conceder também efeito suspensivo (suspende-se a execução da decisão recorrida até a análise do mérito recursal). Exemplo: decisão que determina a demolição de uma casa. Se o interessado apresentar recurso, normalmente esse apelo não impede a

demolição, pois os recursos têm, em regra, apenas efeito devolutivo. No entanto, como se trata de decisão praticamente irreversível, a autoridade pode (a pedido ou de ofício) conceder efeito suspensivo, determinando que a decisão só seja executada após a análise do recurso.

Observa-se que a Diretoria desta ANAC já se posicionou em processos administrativos quanto à possibilidade de atribuição de efeito suspensivo ao recurso, a exemplo, processo administrativo nº 00065.038340/2018-96 (Despacho Decisório 33 – SEI nº 2837918).

Em relação à inscrição do débito em Dívida Ativa, importa esclarecer que a referida inscrição ocorrerá somente após 75 (setenta e cinco) dias a contar do recebimento da notificação da presente decisão de segunda instância - DC2; e só em caso de inadimplência, isto é, caso a autuada não realize o pagamento do referido débito. Desta forma, ressalta-se que esse é o efeito devolutivo e não suspensivo da apresentação do recurso em segunda instância no âmbito da ANAC após a edição da Resolução ANAC nº 472, de 2008.

Cabe mencionar que o efeito devolutivo do recurso garante a ampla defesa e o contraditório em segunda instância administrativa e a garantia de que a respectiva inscrição do débito em dívida somente ocorrerá após o julgamento do recurso - e apenas no caso em que permaneça a condição de inadimplência.

Por fim, cumpre alertar que, embora não ocorra a inscrição em dívida ativa até o julgamento do recurso apresentado em segunda instância, o efeito não suspensivo do recurso importa em acrescentar ao valor do débito original juros e multa de mora, de acordo com o Parágrafo único do artigo 34 da Resolução ANAC nº 472, de 2018, desde a data de vencimento, estabelecida na decisão de primeira instância, até a data do pagamento.

No presente caso, entendo que não é possível depreender dos autos a existência de prejuízo de difícil ou incerta reparação à Recorrente apto a justificar a concessão do pretendido efeito suspensivo. Além disso, nos termos do parágrafo único do artigo 61 da Lei nº 9.784/99, o eventual prejuízo existente deve ser de difícil ou incerta reparação, o que não se verifica no caso, uma vez que num eventual provimento ao recurso importará em restituição dos valores ao Autuado, devidamente corrigidos.

Diante o exposto, entende-se como recurso conhecido e recebido **sem efeito suspensivo**, vez que apresentado na vigência do art. 38 da Resolução ANAC nº 472, de 2018.

## 2.2. *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 de 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*

Quanto ao presente fato, as infrações imputadas à Autuada consistem em permitir a operação das aeronaves PP-PTP e PP-PTQ conforme registradas nos Anexos 9 e 10 (SEI nº 4278072 e 4278034), sem seguir as condições e limitações contidas na Lista de Equipamentos Mínimos (MEL) aprovada pela ANAC.

Quanto à quantidade de ocorrências, deve ser observado que no Auto de Infração nº 001220/2020 são descritas 07 (sete) irregularidades, referentes às operações irregulares da aeronave PP-PTP, enumeradas no ‘Anexo 9 (4278072)’ e 42 (quarenta e duas) irregularidades, referentes às operações irregulares da aeronave PP-PTQ, enumeradas no ‘Anexo 10 (4278078)’, totalizando 49 (quarenta e nove) ocorrências.

Diante da infração do processo administrativo em questão, a autuação foi realizada com fundamento na alínea 'e' do inciso III do art. 302 do CBA, 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;

A fiscalização aponta a legislação complementar infringida, sendo essa o parágrafo 121.628(b)(5) do RBAC 121:

RBAC 121

121.628 Instrumentos e equipamentos inoperantes

(...)

(b) Ninguém pode decolar com um avião que tenha instrumentos ou equipamentos inoperantes instalados, a menos que sejam atendidas as seguintes condições:

(...)

(5) o avião seja operado segundo todas as condições e limitações contidas na MEL e nas instruções que autorizam a sua utilização.

### 3.2. ***Das Alegações do Interessado***

Quanto às alegações do interessado em defesa, tendo em vista as conclusivas informações trazidas na proposta de decisão pela Superintendência de Padrões Operacionais – SPO, apostas nos documentos SEI nº 5488875 e 5488876, 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.

Diante das alegações apresentadas pelo Interessado, em defesa e recurso, cabe acrescentar as seguintes considerações e conclusões sobre o fato em questão:

Quanto à alegação sobre as marcas das aeronaves “PR-TTP e PR-TTQ”, com a afirmação que estas não são aeronaves da Recorrente, corrobora-se com a decisão de primeira instância, sendo digitadas as marcas de forma equivocada somente na última frase do histórico do auto de infração. Cabe observar que em todo o restante do Histórico do Auto de Infração nº 001220/2020 (SEI nº 4278034), no Relatório de Ocorrência nº 13/RJ/GTAR/GAEM/GGAC/SAR/2020 (SEI nº 4278038) e demais documentos comprobatórios anexados aos autos pela fiscalização são mencionadas corretamente as marcas de nacionalidade e matrícula das aeronaves objeto da fiscalização realizada pela ANAC, ou seja, PP-PTP e PP-PTQ.

Ao constatar apenas o erro tipográfico no encerramento da descrição do histórico no auto de infração, sem potencial para prejudicar o direito de defesa do autuado, houve a convalidação do texto “PR-TTP e PR-TTQ” do auto de infração pelo setor competente em primeira instância, conforme pode ser notado nos documentos SEI nº 5488875 e 5488876.

Dessa maneira, quanto à alegação do Recorrente de nulidade do auto de infração, cabe ressaltar que esta ASJIN, assim como toda a Agência, busca agir sempre guiada pela legalidade, respeitando as normas na análise de seus processos.

Importante mencionar que a Lei nº 9.784/99, que regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal, em seu art. 55, prevê a figura da convalidação:

Lei nº 9.784/99

Art. 55. Em decisão na qual se evidencie não acarretarem lesão ao interesse público nem prejuízo a terceiros, os atos que apresentarem defeitos sanáveis poderão ser convalidados pela própria Administração.

Ainda, a Instrução Normativa ANAC nº 08/2008, norma desta Agência em vigor até 04/12/2018, assim previa, *in verbis*:

IN ANAC nº 08/2008 (alterada pela IN ANAC nº 76/2014)

Art. 7º Os vícios processuais meramente formais do AI são passíveis de convalidação.

§ 1º - Para efeito do caput, são considerados vícios formais, dentre outros:

I – omissão ou erro no enquadramento da infração, desde que a descrição dos fatos permita identificar a conduta punível;

II – inexatidão no nome da empresa ou piloto;

III – erro na digitação do CNPJ ou CPF do autuado

IV – descrição diferente da matrícula da aeronave;

V – erro na digitação do endereço do autuado;

VI – erro de digitação ao descrever o local, data ou hora da ocorrência do fato.

§ 2º Nas hipóteses do § 1º, inciso I, deste artigo, será concedido prazo de 5 (cinco) dias para a manifestação do interessado. (Redação dada pela Instrução Normativa nº 76, de 25 de fevereiro de 2014)

§ 3º Verificada a existência de vício insanável deverá ser declarada a nulidade do auto de infração e emitido novo auto.

§ 4º No prazo da manifestação do §2º, o interessado poderá requerer o benefício do art. 61, § 1º, desta Instrução Normativa, desde que o processo não esteja em fase recursal. (Incluído pela Instrução Normativa nº 76-A, de 25 de fevereiro de 2014)

Como pode ser observado, a norma anterior desta ANAC já previa a possibilidade de convalidação do Auto de Infração, sem qualquer necessidade de anulação deste ou mesmo da decisão proferida.

A Resolução ANAC nº 472/2018, de 06 de junho de 2018, norma em vigor, que estabelece providências administrativas decorrentes do exercício das atividades de fiscalização sob competência da ANAC, dispõe, em seu art. 19, sobre a possibilidade de convalidação dos vícios meramente formais ou processuais presentes no auto de infração. Ainda, conforme dispõe o art. 22, inciso III, desta Resolução, o Interessado deve ser intimado nos casos previstos no art. 19, §1º da mesma norma, conforme redação a seguir:

Resolução ANAC nº 472/2018

Art. 19. Os vícios processuais meramente formais ou de competência presentes no auto de infração são passíveis de convalidação em qualquer fase do processo, por ato da autoridade competente para julgamento, com indicação do vício e da respectiva correção.

§ 1º No caso de convalidação dos vícios meramente formais que tenham potencial para prejudicar o direito de defesa, será concedido novo prazo de defesa ou de recurso ao autuado, conforme a fase processual, para a manifestação.

§ 2º No caso de convalidação de vícios processuais que não tenham potencial para prejudicar o direito de defesa do autuado, inclusive os de competência, não será concedido prazo do § 1º deste artigo.

(...)

Art. 22. O autuado será intimado sobre todos os atos do PAS que resultem em imposição de obrigações positivas ou negativas, ônus, sanções ou restrição ao exercício de direitos e atividades e os atos de outra natureza, de seu interesse, especialmente sobre:

I - a lavratura de auto de infração;

II - a juntada de elementos probatórios aos autos, aptos a influenciar na decisão da autoridade competente;

III - a convalidação de vícios, na forma do art. 19, § 1º, desta Resolução; e

IV - a prolação de decisão.

Ressalta-se que a convalidação do referido Auto de Infração nº 001220/2020 apenas corrigiu o erro de digitação do texto final do histórico do Auto de Infração (“PR-TTP e PR-TTQ”), situação realizada dentro nas normas e legislação desta ANAC.

Cabe reiterar que as marcas da aeronave do caso em questão – PP-PTP e PP-PTQ – já estavam apresentadas e digitadas corretamente no mesmo campo do Histórico do Auto de Infração, bem como nos outros documentos comprobatórios anexados aos autos. Portanto, a descrição do referido auto de infração manteve-se a mesma, não tendo causado prejuízos de defesa ao interessado.

Frisa-se que os autos do presente processo sempre estiveram disponíveis ao Interessado, sendo, atualmente, os processos administrativos disponibilizados em meio eletrônico no Sistema Eletrônico de Informações – SEI! desta Agência.

Importante, ainda, reforçar que o presente processamento oportunizou ao interessado a defesa e o recurso, em atenção ao princípio do contraditório e da ampla defesa, caracterizando a regularidade do processo.

Assim, resta comprovado que o Interessado fora notificado acerca de todos os atos processuais, sendo disponibilizados os devidos prazos para resistência, assim como todas as informações necessárias à identificação dos atos infracionais.

Cumpra mencionar que, em defesa e recurso, o Interessado se defende corretamente dos fatos, apresentando argumentos quanto ao mérito da questão. Desse modo, entende-se que o Recorrente tinha conhecimento das condutas imputadas no auto de infração e sabia exatamente de que fato deveria se defender quanto ao ocorrido com as aeronaves de marca PP-PTP e PP-PTQ, tendo, portanto, seu direito de defesa e contraditório respeitado.

Por todo exposto, não se verifica qualquer vício de legalidade que importe na anulação dos atos administrativos ou do auto de infração em questão.

Quanto ao mérito, a Interessada se defende afirmando que segue corretamente as condições e limitações contidas na Lista de Equipamentos Mínimos (MEL) e que possui o entendimento contrário ao setor responsável pela fiscalização, quanto à aplicação de "PLACARD", não existindo, segundo a Recorrente, ato infracional.

Contudo, no presente caso, cabe ressaltar que a não conformidade apontada pela fiscalização desta ANAC se originou porque não teria sido encontrado o placar requerido pelo item MEL 25- 54-23.

Conforme documentação apresentada pela fiscalização desta ANAC em anexo aos autos e mencionada no Relatório desse Parecer, infere-se que os componentes inoperantes devem estar claramente identificados no cockpit.

Em recurso, o Interessado reitera suas alegações de mérito apresentadas em defesa. Corrobora-se com o exposto em decisão de primeira instância, sendo as questões de defesa do Interessado enfrentadas no documento SEI nº 5488875, conforme redação que segue:

Diante do argumento apresentado, resta verificar a existência de exigência de colocação de um placar, indicando a inoperância da referida seção de carga das aeronaves afetadas.

A postergação de uma ação corretiva, utilizando-se o item 25-54-23 da Lista de Equipamentos Mínimos (MEL), aplicável às aeronaves PP-PTP e PP-PTQ, exige a condição "May be inoperative provided relevant section of the cargo compartment remains empty" e indica o campo "PLACARD" preenchido com a informação "YES". Nota-se, inicialmente, que a condição logo

abaixo do item, por si só, não exige a colocação de qualquer aviso de inoperância da seção de carga.

Toma-se necessário, portanto, a verificação do significado da indicação "YES" ou "NO" do campo "PLACARD" do item 25-54-23 da Lista de Equipamentos Mínimos (MEL). A página nº 19, "PREAMBLE - GENERAL", da Lista de Equipamentos Mínimos (MEL), com cópia em "Anexo 4 (4278058)", informa a definição "YES: The Dispatch Condition may require that an inoperative components to be clearly placarded in the cockpit" e "NO: No Placard is Required".

Nota-se, pela tradução dessa definição constante no preâmbulo, que a única opção que isenta o operador aéreo em instalar um *placard* seria se no campo "PLACARD" do item da MEL estivesse preenchido com a opção "NO", fato que não ocorre com o item 25-54-23 da Lista de Equipamentos Mínimos (MEL) aplicável às aeronaves PP-PTP e PP-PTQ.

Quando o preâmbulo da MEL dispõe que a condição de despacho pode requerer, para um componente inoperante, que seja afixado um *placard* no *cockpit*, isso não significa que, para todos os itens nos quais é previsto um *placard*, tenham o aviso afixado no *cockpit*. Essa parte do preâmbulo apenas exemplifica que essa possibilidade pode existir para alguns desses itens. Assim, cabe ao operador aéreo utilizar o *placard* em lugar e com o texto que julgar pertinente nos casos em que a MEL não especificar sua localização e conteúdo para todos os itens preenchidos com "YES" no campo "PLACARD", o que, na condição da liberação pelo item 25-54-23 da Lista de Equipamentos Mínimos (MEL), seria um *placard* na seção de carga, indicando a obrigatoriedade em se manter o local vazio. Diante disso, afasto essa alegação.

Cabe ressaltar que a própria defesa prévia apresentada pela parte autuada menciona a importância em se comunicar a restrição quanto ao uso da seção de carga, aos "setores da empresa" e "áreas de interesse", de forma alternativa à existência do *placard* requerido, demonstrando assim o reconhecimento da necessidade em se instruir a equipe em evitar e proibir a utilização da área afetada:

(...)

Diante o exposto, afasto a alegação da parte autuada quanto à ausência de exigência ou necessidade na colocação de aviso de inoperância da seção de carga, em forma de *placard*. Resta claro que a postergação de manutenção utilizando o item 25-54-23 da Lista de Equipamentos Mínimos (MEL) requer a colocação de *placard*, a ser colocado na seção de carga, de forma a evitar que a equipe da empresa descumpra as condições e limitações contidas na MEL.

Adicionalmente, a defesa prévia argumenta que, havendo a necessidade de utilizar o referido *placard*, a equipe técnica localizada na base pode realizar a impressão desse, colando-o na aeronave com fita adesiva. Entretanto, o fato do *placard* não estar prontamente disponível para a equipe técnica pode contribuir para uma possível liberação da aeronave sem o *placard* exigido. Apesar de ser um ponto importante a ser considerado pelo regulado, na organização e planejamento de sua manutenção, a inexistência do *placard* em solo, no estoque da equipe técnica, não é fato objeto de apuração do presente Auto de Infração. Diante disso, afasto essa alegação.

Portanto, afasta-se a alegação do Recorrente quanto à ausência de exigência e inexistência dos atos infracionais.

Adicionalmente, o fato alegado pela Autuada quanto à possibilidade de impressão do 'placard' não tem o condão de afastar as irregularidades constatadas pela fiscalização, tendo em vista que tal ação não indica que o referido 'placard' está prontamente disponível para a equipe técnica conforme estabelecido em legislação.

Dessa forma, restaram configuradas as infrações expostas no presente processo, diante as operações das aeronaves não observando o previsto no requisito 121.628 (b)(5) do RBAC 121 e da MEL em vigor.

Em grau recursal, o Interessado alega a necessidade de exame das circunstâncias atenuantes para efeito de aplicação de penalidade, tal como preceitua o artigo 22, § 1º, incisos I, II e III, da Resolução da ANAC nº 25, de 25 de abril de 2008.

Contudo, resta esclarecer que a Resolução da ANAC nº 25/2008 foi revogada pela Resolução ANAC nº 472, de 06 de junho de 2018, entrando em vigor em 04 de dezembro de 2018. Assim, cabe mencionar que a possibilidade de aplicação das circunstâncias atenuantes com base nos incisos do §1º do art. 36 da

Resolução ANAC nº 472, de 06 de junho de 2018 será abordada em dosimetria da pena nesta proposta.

Sobre a solicitação do Recorrente para que seja aplicada apenas a pena de advertência, cabe observar que o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA) indica, no seu artigo 289, as providências administrativas que a autoridade aeronáutica poderá tomar de acordo com a redação que segue:

CBA

Art. 289. Na infração aos preceitos deste Código ou da legislação complementar, a autoridade aeronáutica poderá tomar as seguintes providências administrativas:

I - multa;

II - suspensão de certificados, licenças, concessões ou autorizações;

III - cassação de certificados, licenças, concessões ou autorizações;

IV - detenção, interdição ou apreensão de aeronave, ou do material transportado;

V - intervenção nas empresas concessionárias ou autorizadas.

Verifica-se que a sanção de advertência não se encontra entre as providências administrativas previstas no art. 289 da Lei nº 7.565/86.

Importante observar ainda o previsto no parágrafo único do art. 3º da Resolução ANAC nº 472/2018:

Resolução ANAC nº 472/2018

Art. 3º O resultado da fiscalização desencadeará a adoção de providência administrativa, caso constatada infração durante ou após a fiscalização.

Parágrafo único. As providências administrativas de que tratam o caput deste artigo classificam-se em preventiva, sancionatória e acautelatória.

Conforme a Portaria nº 1.031/SPO/SAR, de 13 de abril de 2018, e o Compêndio de Elementos de Fiscalização - CEF RBAC nº 121, que determina qual a providência administrativa a ser tomada no caso de uma tipificação de não conformidade cometida pelo regulado, tem-se definida a providência administrativa sancionatória para o enquadramento normativo presente na capitulação do AI nº 001220/2020, em seu CEF nº 121032, com a tipificação coerente com o fato objeto do Auto de Infração.

Assim, corroborando com o setor de primeira instância, não se verifica a possibilidade na atual legislação a classificação da infração ora em tela como providências administrativas preventivas, assim, não há que se falar na emissão Aviso de Condição Irregular - ACI - ao invés da adoção de providência administrativa sancionatória.

Dessa forma, no presente caso, não se verifica a possibilidade de aplicação de sanção de advertência, visto que a irregularidade constatada se trata de um cristalino ato infracional, sendo cabível, no presente caso, a aplicação de multa, conforme o inciso I do art. 289 do CBA.

Quanto à alegação da violação dos princípios da razoabilidade e da proporcionalidade, 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.

Ainda, não obstante ao pedido e alegações do Recorrente, não se pode afrontar o princípio constitucional da legalidade, visto que a aplicação de multas e os valores das multas são estabelecidos conforme legislação vigente à época do fato (Resolução ANAC nº 472/2018).

Vale ainda ressaltar que o ato administrativo deve seguir o princípio da legalidade, devendo 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.

Outro ponto a se considerar quanto a esta alegação é que, na verdade, não cabe a este servidor questionar a normatização própria desta ANAC, mas, sim, cumpri-la, não sendo esta a via própria para se alegar a ilegalidade das normas vigentes à época do fato e as atuais.

Por fim, cumpre esclarecer que a possível ação tomada pelo Autuado em momento posterior de forma modificar a situação irregular apresentada, tal fato não tem o condão de afastar os atos infracionais praticados pelo Interessado. Portanto, no presente caso, entende-se que procede a autuação.

Verifica-se que as alegações do Interessado não têm o condão de afastar o ato infracional praticado, tendo em vista que o Recorrente não trouxe aos autos qualquer prova de que, de fato, não descumpriu a legislação vigente.

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.

No mesmo sentido dispõe o art. 27 da Resolução ANAC nº 472/2018, *in verbis*:

Resolução ANAC nº 472/2018

Art. 27. Cabe ao autuado a prova dos fatos que tenha alegado devendo oferecê-la concomitantemente à apresentação de defesa.

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

Diante de todo o exposto, diante das evidências e documentos comprobatórios anexados aos autos do presente processo administrativo, restou comprovado que o Interessado operou as aeronaves PP-PTP e PP-PTQ (tabelas de voos nos anexos SEI nº 4278072 e 4278078) sem seguir todas as condições contidas na MEL, sendo comprovado o cometimento das quarenta e nove infrações descritas no AI nº 001220/2020 pelo descumprimento da item 121.628 (b)(5) do RBAC 121 e da MEL em vigor.

Isto posto, diante a comprovação dos atos infracionais pelo descumprimento da legislação vigente à época dos fatos, restaram configuradas as irregularidades apontadas no AI nº 001220/2020, de 24/04/2020, 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 infrações fundamentadas na alínea 'e' do inciso III do art. 302 do CBA c/c item 121.628 (b)(5) do RBAC 121 e da MEL em vigor, 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.

Cumprir 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.

No presente caso, é válido observar que os valores de multa previstos para alínea 'e' do inciso III do art. 302 do CBA, no Anexo II, pessoa jurídica, da Resolução ANAC nº 472/2018 (norma em vigor à época dos fatos) são: 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 ou anulação do auto de infração, impossibilita a concessão da atenuante em questão.

Cumprir 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 com fundamento no art. 36, §1º, inciso II da Resolução ANAC nº 472/2018 (“a adoção voluntária de providências eficazes para evitar ou amenizar as consequências da infração antes de proferida a decisão”), 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 5494513, verifica-se que existe penalidade aplicada em definitivo ao interessado no último ano contado da data do ato infracional.

Assim, no caso em tela, diante dos documentos acostados aos autos, entendo não ser possível aplicar quaisquer das 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\$ 57.374,32 (cinquenta e sete mil trezentos e setenta e quatro reais e trinta e dois centavos), considerando a caracterização de quarenta e nove 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<sup>1/f</sup>

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 em liberar aeronave pela MEL sem instalação de placar exigido pela MEL para empresa regida pelo RBAC 121, incorrendo em quarenta e nove infrações imputadas à PASSAREDO TRANSPORTES AEREOS S. A., descumprindo o item 121.628 (b)(5) do RBAC 121 e da MEL em vigor, infrações imputadas pela inobservância das normas e regulamentos relativos à manutenção e 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 nove atos infracionais de natureza continuada. Portanto, considera-se a 'quantidade de ocorrências' igual a 49 (quarenta e nove).

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  $f=1,85$ . 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 caso em tela, não se verifica a possibilidade de aplicação de quaisquer circunstâncias atenuantes e/ou agravantes. Portanto, o valor de "f" calculado a ser aplicado é igual a 1,85.

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 <sup>1/f</sup>

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

Valor total da multa = R\$ 7.000,00 \*  $49^{1/1,85}$

Valor total da multa = R\$ 57.374,32 (cinquenta e sete mil trezentos e setenta e quatro reais e trinta e dois centavos)

Dessa forma, considerando-se a incidência de infração administrativa de natureza continuada e aplicação de multas sob o crédito 671.164/21-2, entendo que cabe a manutenção da multa total no valor de R\$ 57.374,32 (cinquenta e sete mil trezentos e setenta e quatro reais e trinta e dois centavos) referente aos quarenta e nove 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 671.164/21-2) no valor de **R\$ 57.374,32 (cinquenta e sete mil trezentos e setenta e quatro reais e trinta e dois centavos)**, referente às 49 (quarenta e nove) infrações de natureza continuada confirmadas.

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

Rio de Janeiro, 31 de agosto 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 31/08/2021, às 13:30, 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 **6122592** e o código CRC **CAEA9551**.

Referência: Processo nº 00065.016109/2020-66

SEI nº 6122592



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL  
CJIN - CJIN

**DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 186/2021**

PROCESSO Nº 00065.016109/2020-66

INTERESSADO: PASSAREDO TRANSPORTES AEREOS S.A

Brasília, 31 de agosto de 2021.

Trata-se de Recurso Administrativo interposto por PASSAREDO TRANSPORTES AEREOS S. A., CNPJ 00.512.777/0001-35, contra Decisão de 1ª Instância da Superintendência de Padrões Operacionais – SPO, proferida em 18/03/2021, que aplicou multa total no valor de R\$ 57.374,32 (cinquenta e sete mil trezentos e setenta e quatro reais e trinta e dois centavos), pelo cometimento das quarenta e nove infrações identificadas no Auto de Infração nº 001220/2020, pela prática de liberar aeronave pela MEL sem instalação de placar exigido pela MEL para empresa regida pelo RBAC 121. As infrações foram capituladas na alínea 'e' do inciso III do art. 302 do CBA c/c item 121.628 (b)(5) do RBAC 121 e da MEL em vigor.

Considerando que o Recorrente não apresentou nas razões recursais qualquer 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 [Parecer nº 223/2021/CJIN/ASJIN – SEI nº 6122592].

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

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 14/04/2021, monocraticamente, DECIDO:

- por conhecer, NEGAR PROVIMENTO ao recurso interposto por PASSAREDO TRANSPORTES AEREOS S. A., CNPJ 00.512.777/0001-35, ao entendimento de que restou configurada a prática das quarenta e nove infrações descritas no Auto de Infração nº 001220/2020, capituladas na alínea 'e' do inciso III do art. 302 do CBA c/c item 121.628 (b)(5) do RBAC 121 e da MEL em vigor, e por MANTER a multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa no valor R\$ 57.374,32 (cinquenta e sete mil trezentos e setenta e quatro reais e trinta e dois centavos), considerando-se a incidência de infração administrativa de natureza continuada, referente ao Processo Administrativo Sancionador nº 00065.016109/2020-66 e ao Crédito de Multa 671.164/21-2.

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 01/09/2021, às 21:52, 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 **6122595** e o código CRC **7BB504AF**.

