

VOTO
PROCESSO: 00066.052932/2012-15
INTERESSADO: NHR TÁXI AÉREO LTDA
DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA ADMINISTRATIVA
460ª SESSÃO DE JULGAMENTO DA ASJIN - DATA: 17/08/2017
AI: conforme Tabela 1 **Crédito de Multa nº:** conforme Tabela 1

Infrações: (i) utilização de aeronave PT-SHY com a DA 82-11-04 vencida (números 1 a 29 da Tabela 1);

(ii) utilização de aeronave PT-SHY com a DA 82-11-04 e inspeções de 300 e 600 horas vencidas (números 30 a 122 da Tabela 1);

(iii) utilização de aeronave PT-SHY com a DA 82-11-04, inspeções de 300 e 600 horas e DA 91-07-01 vencidas (números 123 a 150 da Tabela 1);

(iv) utilização de aeronave PT-SHY com itens de lubrificação de 125 horas vencidos (números 151 a 176 da Tabela 1).

Enquadramento: alínea 'e' do inciso III do art. 302 do CBA c/c seção 39.3 (a) do RBHA 39 e seções 135.25 (a) (2) e 135.425 do RBHA 135

Relatora e Membro Julgador da ASJIN: Renata de Albuquerque de Azevedo - SIAPE 1766164 - Portaria ANAC nº 626, de 27/04/2010

RELATÓRIO
INTRODUÇÃO

Conforme os autos do processo nº 00066.052932/2012-15, registrado no Sistema Eletrônico de Informações desta Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC (pastas I, II e III, volumes de processo I a 45, SEI nº 0704852, 0704858, 0704861, 0704864, 0704865, 0704868, 0704871, 0704872, 0702786, 0702791, 0702796, 0702800, 0702820, 0702828, 0702838, 0702860, 0702873, 0702916, 0702945, 0702952, 0703015, 0703035, 0703052, 0703101, 0703156, 0703191, 0703234, 0703310, 0703352, 0703409, 0703459, 0703488, 0703549, 0704083, 0704114, 0704130, 0704168, 0704190, 0704207, 0704221, 0704305, 0704306, 0704343, 0704352, 0704354), foram emitidos 176 autos de infração em face do interessado NHR TAXI AEREO LTDA., um para cada voo supostamente irregular, e cada um desses autos de infração deu origem a um processo de apuração de infração (ver Tabela 1).

Tabela 1: Processos apensados ao processo sob o nº 00066.052932/2012-15:

Número do Processo neste voto	Número do Processo Instaurado	AI	Crédito de Multa	Data da operação	Hora da operação	Trecho voado	Número do diário de bordo	Página do diário de bordo
1	00066.052935/2012-59	00066.052286/2012-96	-	29/12/2007	14:25	SBGR - SBCF	38/PT-SHY/2007	1891
2	00066.052942/2012-51	00066.052287/2012-31	-	29/12/2007	17:25	SBCF - SBUL	38/PT-SHY/2007	1891
3	00066.052943/2012-03	00066.052289/2012-20	-	30/12/2007	21:05	SBUL - SDCO	38/PT-SHY/2007	1892
4	00066.052944/2012-40	00066.052291/2012-07	-	02/01/2008	19:15	SDCO - SBCT	38/PT-SHY/2007	1893
5	00066.052945/2012-94	00066.052293/2012-98	-	02/01/2008	21:25	SBCT - SBGR	38/PT-SHY/2007	1893
6	00066.052946/2012-39	00066.052294/2012-32	-	03/01/2008	02:05	SBGR - SBFI	38/PT-SHY/2007	1894
7	00066.052947/2012-83	00066.052295/2012-87	-	03/01/2008	04:55	SBFI - SAAR	38/PT-SHY/2007	1894
8	00066.052948/2012-28	00066.052297/2012-76	-	03/01/2008	08:55	SAAR - SBCT	38/PT-SHY/2007	1894
9	00066.052949/2012-72	00066.052303/2012-95	-	04/01/2008	00:25	SBCT - SBGR	38/PT-SHY/2007	1895
10	00066.052950/2012-05	00066.052305/2012-84	-	04/01/2008	06:55	SBGR - SBCT	38/PT-SHY/2007	1896
11	00066.052951/2012-41	00066.052309/2012-62	-	04/01/2008	19:10	SBCT - SDRS	38/PT-SHY/2007	1896
12	00066.052952/2012-96	00066.052311/2012-31	-	04/01/2008	21:40	SDRS - SDCO	38/PT-SHY/2007	1896
13	00066.052953/2012-31	00066.052312/2012-86	-	05/01/2008	01:05	SDCO - SBCT	38/PT-SHY/2007	1897
14	00066.052954/2012-85	00066.052315/2012-10	-	05/01/2008	03:10	SBCT - SBGR	38/PT-SHY/2007	1897
15	00066.052955/2012-20	00066.052317/2012-17	-	05/01/2008	07:00	SBGR - SBCT	38/PT-SHY/2007	1897
16	00066.052956/2012-74	00066.052319/2012-06	-	08/01/2008	00:00	SBCT - SBGR	38/PT-SHY/2007	1898
17	00066.052958/2012-63	00066.052320/2012-22	-	08/01/2008	07:05	SBGR - SBCT	38/PT-SHY/2007	1899
18	00066.052959/2012-16	00066.052322/2012-11	-	08/01/2008	12:25	SBCT - SDCO	38/PT-SHY/2007	1899
19	00066.052960/2012-32	00066.052323/2012-66	-	08/01/2008	14:35	SDCO - SBMT	38/PT-SHY/2007	1899

20	00066.052961/2012-87	00066.052328/2012-99	-	08/01/2008	19:05	SBMT - SBSV	38/PT-SHY/2007	1899
21	00066.052962/2012-21	00066.052329/2012-33	-	09/01/2008	00:35	SBSV - SBCF	38/PT-SHY/2007	1900
22	00066.052963/2012-76	00066.052330/2012-68	-	09/01/2008	03:55	SBCF - SBGR	38/PT-SHY/2007	1900
23	00066.052964/2012-11	00066.052335/2012-91	-	09/01/2008	07:25	SBGR - SBCF	38/PT-SHY/2007	1900
24	00066.052965/2012-65	00066.052340/2012-01	-	10/01/2008	00:35	SBCF - SBGR	39/PT-SHY/2007	1901
25	00066.052966/2012-18	00066.052343/2012-37	-	10/01/2008	07:15	SBGR - SBCF	39/PT-SHY/2007	1901
26	00066.052967/2012-54	00066.052355/2012-61	-	11/01/2008	00:25	SBCF - SBBH	39/PT-SHY/2007	1902
27	00066.052969/2012-43	00066.052360/2012-74	-	11/01/2008	02:35	SBBH - SBSV	39/PT-SHY/2007	1902
28	00066.052970/2012-78	00066.052372/2012-07	-	11/01/2008	06:25	SBSV - SBGL	39/PT-SHY/2007	1902
29	00066.052971/2012-12	00066.052374/2012-98	-	11/01/2008	12:35	SBGL - SBSV	39/PT-SHY/2007	1902
30	00066.052972/2012-67	00066.052412/2012-11	-	11/01/2008	16:55	SBSV - SBMO	39/PT-SHY/2007	1902
31	00066.052973/2012-10	00066.052414/2012-00	-	11/01/2008	18:35	SBMO - SBSV	39/PT-SHY/2007	1902
32	00066.052974/2012-56	00066.052416/2012-91	-	11/01/2008	20:45	SBSV - SBCF	39/PT-SHY/2007	1902
33	00066.052975/2012-09	00066.052418/2012-80	-	12/01/2008	00:45	SBCF - SBGL	39/PT-SHY/2007	1903
34	00066.052976/2012-45	00066.052419/2012-24	-	12/01/2008	02:55	SBGL - SDCO	39/PT-SHY/2007	1903
35	00066.052977/2012-90	00066.052421/2012-01	-	14/01/2008	04:15	SDCO - SBBR	39/PT-SHY/2007	1904
36	00066.052978/2012-34	00066.052424/2012-37	-	14/01/2008	07:50	SBBR - SBCF	39/PT-SHY/2007	1904
37	00066.052979/2012-89	00066.052426/2012-26	643.121/14-6	15/01/2008	00:25	SBCF - SBVT	39/PT-SHY/2007	1905
38	00066.052980/2012-11	00066.052427/2012-71	643.122/14-4	15/01/2008	02:30	SBVT - SBGR	39/PT-SHY/2007	1905
39	00066.052981/2012-58	00066.052428/2012-15	643.123/14-2	15/01/2008	07:15	SBGR - SBCF	39/PT-SHY/2007	1905
40	00066.052982/2012-01	00066.052430/2012-94	643.124/14-0	16/01/2008	00:40	SBCF - SBGR	39/PT-SHY/2007	1906
41	00066.052984/2012-91	00066.052432/2012-83	643.125/14-9	16/01/2008	07:15	SBGR - SBCF	39/PT-SHY/2007	1906
42	00066.052985/2012-36	00066.052434/2012-72	643.126/14-7	16/01/2008	18:35	SBCF - SBMT	39/PT-SHY/2007	1906
43	00066.052986/2012-81	00066.052435/2012-17	643.127/14-5	16/01/2008	21:20	SBMT - SBBH	39/PT-SHY/2007	1906
44	00066.052987/2012-25	00066.052436/2012-61	643.128/14-3	16/01/2008	22:30	SBBH - SBCF	39/PT-SHY/2007	1906
45	00066.052988/2012-70	00066.052437/2012-14	643.129/14-1	17/01/2008	00:25	SBCF - SBGR	39/PT-SHY/2007	1907
46	00066.052989/2012-14	00066.052438/2012-51	643.130/14-5	17/01/2008	07:10	SBGR - SBCF	39/PT-SHY/2007	1907
47	00066.052990/2012-49	00066.052439/2012-03	643.131/14-3	17/01/2008	15:25	SBCF - SBMT	39/PT-SHY/2007	1907
48	00066.052992/2012-38	00066.052440/2012-20	643.132/14-1	17/01/2008	17:45	SBMT - SBBH	39/PT-SHY/2007	1907
49	00066.052993/2012-82	00066.052441/2012-74	643.133/14-0	17/01/2008	23:05	SBBH - SBCF	39/PT-SHY/2007	1907
50	00066.052994/2012-27	00066.052443/2012-63	643.134/14-8	18/01/2008	00:20	SBCF - SBGR	39/PT-SHY/2007	1908
51	00066.052995/2012-71	00066.052444/2012-16	643.135/14-6	18/01/2008	08:55	SBGR - SBCT	39/PT-SHY/2007	1909
52	00066.052996/2012-16	00066.052445/2012-52	643.136/14-4	18/01/2008	13:10	SBCT - SDCO	39/PT-SHY/2007	1910
53	00066.052997/2012-61	00066.052447/2012-41	643.137/14-2	19/01/2008	01:35	SDCO - SBGR	39/PT-SHY/2007	1911
54	00066.052998/2012-13	00066.052448/2012-96	643.138/14-0	19/01/2008	04:05	SBGR - SBFI	39/PT-SHY/2007	1911
55	00066.053000/2012-90	00066.052451/2012-18	643.139/14-9	19/01/2008	08:30	SBFI - SAAR	39/PT-SHY/2007	1911
56	00066.053001/2012-34	00066.052452/2012-54	643.140/14-2	19/01/2008	13:10	SAAR - SBPA	39/PT-SHY/2007	1911
57	00066.053002/2012-89	00066.052453/2012-07	643.141/14-0	19/01/2008	17:10	SBPA - SDCO	39/PT-SHY/2007	1911
58	00066.053003/2012-23	00066.052454/2012-43	643.142/14-9	21/01/2008	19:20	SDCO - SBGR	39/PT-SHY/2007	1912
59	00066.053004/2012-78	00066.052455/2012-98	643.143/14-7	21/01/2008	23:25	SBGR - SBPA	39/PT-SHY/2007	1912
60	00066.053005/2012-12	00066.052456/2012-32	643.144/14-5	22/01/2008	03:30	SBPA - SAAR	39/PT-SHY/2007	1913
61	00066.053006/2012-67	00066.052459/2012-76	643.145/14-3	22/01/2008	07:45	SAAR - SBPA	39/PT-SHY/2007	1913
62	00066.053007/2012-10	00066.052460/2012-09	643.146/14-1	22/01/2008	12:10	SBPA - SDCO	39/PT-SHY/2007	1913
63	00066.053009/2012-09	00066.052461/2012-45	643.147/14-0	22/01/2008	18:50	SDCO - SBGR	39/PT-SHY/2007	1914
64	00066.053010/2012-25	00066.052465/2012-23	643.148/14-8	22/01/2008	21:40	SBGR - SBFI	39/PT-SHY/2007	1914
65	00066.053011/2012-70	00066.052466/2012-78	643.149/14-6	23/01/2008	01:20	SBFI - SAAR	39/PT-SHY/2007	1915
66	00066.053012/2012-14	00066.052467/2012-12	643.150/14-0	23/01/2008	06:00	SAAR - SBPA	39/PT-SHY/2007	1915
67	00066.053013/2012-69	00066.052469/2012-10	643.151/14-8	23/01/2008	10:25	SBPA - SDCO	39/PT-SHY/2007	1915
68	00066.053014/2012-11	00066.052471/2012-81	643.152/14-6	23/01/2008	19:30	SDCO - SDCO	39/PT-SHY/2007	1916
69	00066.053032/2012-95	00066.052472/2012-25	643.153/14-4	23/01/2008	21:05	SDCO - SBGR	39/PT-SHY/2007	1916
70	00066.053033/2012-30	00066.052476/2012-11	643.154/14-2	23/01/2008	23:30	SBGR - SBFI	39/PT-SHY/2007	1916
71	00066.053034/2012-84	00066.052478/2012-01	643.155/14-0	24/01/2008	02:50	SBFI - SAAR	39/PT-SHY/2007	1917
72	00066.053035/2012-29	00066.052479/2012-47	643.156/14-9	24/01/2008	06:55	SAAR - SBPA	39/PT-SHY/2007	1917
73	00066.053036/2012-73	00066.052480/2012-71	643.157/14-7	24/01/2008	11:20	SBPA - SDCO	39/PT-SHY/2007	1917
74	00066.053037/2012-18	00066.052481/2012-16	643.158/14-5	24/01/2008	19:48	SDCO - SBGR	39/PT-SHY/2007	1918
75	00066.053038/2012-62	00066.052482/2012-61	643.159/14-3	24/01/2008	22:40	SBGR - SBPA	39/PT-SHY/2007	1918
76	00066.053039/2012-15	00066.052483/2012-13	643.160/14-7	25/01/2008	02:10	SBPA - SAAR	39/PT-SHY/2007	1919
77	00066.053040/2012-31	00066.052485/2012-02	643.161/14-5	25/01/2008	06:45	SAAR - SBPA	39/PT-SHY/2007	1919
78	00066.053041/2012-86	00066.052487/2012-93	643.162/14-3	25/01/2008	10:50	SBPA - SDCO	39/PT-SHY/2007	1919
79	00066.053042/2012-21	00066.052488/2012-38	643.163/14-1	26/01/2008	05:50	SDCO - SBGR	39/PT-SHY/2007	1920
80	00066.053043/2012-75	00066.052489/2012-82	643.164/14-0	26/01/2008	07:05	SBGR - SBCF	39/PT-SHY/2007	1920
81	00066.053044/2012-10	00066.052491/2012-51	643.165/14-8	26/01/2008	09:25	SBCF - SDCO	39/PT-SHY/2007	1920
82	00066.053045/2012-64	00066.052492/2012-04	643.166/14-6	26/01/2008	18:45	SDCO - SBGR	39/PT-SHY/2007	1921
83	00066.053046/2012-17	00066.052494/2012-95	643.167/14-4	26/01/2008	21:00	SBGR - SBFI	39/PT-SHY/2007	1921
84	00066.053047/2012-53	00066.052495/2012-30	643.168/14-2	27/01/2008	00:20	SBFI - SAAR	39/PT-SHY/2007	1922
85	00066.053048/2012-06	00066.052496/2012-84	643.169/14-0	27/01/2008	04:35	SAAR - SBPA	39/PT-SHY/2007	1922
86	00066.053049/2012-42	00066.052497/2012-29	643.170/14-4	27/01/2008	08:35	SBPA - SDCO	39/PT-SHY/2007	1922
87	00066.053050/2012-77	00066.052499/2012-18	643.171/14-2	27/01/2008	14:15	SDCO - SBGR	39/PT-SHY/2007	1923
88	00066.053051/2012-11	00066.052501/2012-59	643.172/14-0	27/01/2008	16:35	SBGR - SBFI	39/PT-SHY/2007	1923
89	00066.053052/2012-66	00066.052503/2012-48	643.173/14-9	27/01/2008	19:45	SBFI - SAAR	39/PT-SHY/2007	1923
90	00066.053053/2012-19	00066.052505/2012-37	643.174/14-7	28/01/2008	00:00	SAAR - SBPA	39/PT-SHY/2007	1924
91	00066.053054/2012-55	00066.052506/2012-81	643.175/14-5	28/01/2008	03:55	SBPA - SDCO	39/PT-SHY/2007	1924
92	00066.053055/2012-08	00066.052508/2012-71	643.176/14-3	28/01/2008	19:35	SDCO - SBGR	39/PT-SHY/2007	1925
93	00066.053056/2012-44	00066.052509/2012-15	643.177/14-1	28/01/2008	21:35	SBGR - SBFI	39/PT-SHY/2007	1925
94	00066.053057/2012-99	00066.052510/2012-40	643.178/14-0	29/01/2008	00:45	SBFI - SAAR	39/PT-SHY/2007	1926
95	00066.053058/2012-33	00066.052511/2012-94	643.179/14-8	29/01/2008	04:40	SAAR - SBPA	39/PT-SHY/2007	1926
96	00066.053059/2012-88	00066.052512/2012-39	643.180/14-1	29/01/2008	08:29	SBPA - SDCO	39/PT-SHY/2007	1926
97	00066.053060/2012-11	00066.052513/2012-83	643.181/14-0	31/01/2008	06:10	SDCO - SBGR	39/PT-SHY/2007	1927
98	00066.053061/2012-57	00066.052514/2012-28	643.182/14-8	31/01/2008	07:15	SBGR - SBCT	39/PT-SHY/2007	1928

99	00066.053062/2012-00	00066.052515/2012-72	643.183/14-6	01/02/2008	00:05	SBCT - SBGR	39/PT-SHY/2007	1929
100	00066.053063/2012-46	00066.052516/2012-17	643.184/14-4	01/02/2008	07:00	SBGR - SBCT	39/PT-SHY/2007	1929
101	00066.053064/2012-91	00066.052517/2012-61	643.185/14-2	02/02/2008	23:55	SBCT - SBGR	39/PT-SHY/2007	1930
102	00066.053065/2012-35	00066.052519/2012-51	643.186/14-0	02/02/2008	07:10	SBGR - SBCF	39/PT-SHY/2007	1931
103	00066.053066/2012-80	00066.052520/2012-85	643.187/14-9	02/02/2008	09:40	SBCF - SBGL	39/PT-SHY/2007	1931
104	00066.053067/2012-24	00066.052521/2012-20	643.188/14-7	02/02/2008	12:15	SBGL - SBVT	39/PT-SHY/2007	1931
105	00066.053068/2012-79	00066.052522/2012-74	643.189/14-5	02/02/2008	14:40	SBVT - SBGL	39/PT-SHY/2007	1931
106	00066.053069/2012-13	00066.052523/2012-19	643.190/14-9	02/02/2008	17:05	SBGL - SDCO	39/PT-SHY/2007	1931
107	00066.053070/2012-48	00066.052525/2012-16	643.191/14-7	06/02/2008	05:05	SDCO - SBBR	39/PT-SHY/2007	1932
108	00066.053071/2012-92	00066.052526/2012-52	643.192/14-5	06/02/2008	08:15	SBBR - SBCF	39/PT-SHY/2007	1932
109	00066.053072/2012-37	00066.052527/2012-05	643.193/14-3	07/02/2008	00:45	SBCF - SBGR	39/PT-SHY/2007	1933
110	00066.053073/2012-81	00066.052528/2012-41	643.194/14-1	07/02/2008	07:05	SBGR - SBCF	39/PT-SHY/2007	1933
111	00066.053074/2012-26	00066.052529/2012-96	643.195/14-0	08/02/2008	00:15	SBCF - SBGR	39/PT-SHY/2007	1934
112	00066.053075/2012-71	00066.052530/2012-11	643.196/14-8	08/02/2008	07:15	SBGR - SBCF	39/PT-SHY/2007	1935
113	00066.053076/2012-15	00066.052532/2012-18	643.197/14-6	08/02/2008	12:40	SBCF - SBGL	39/PT-SHY/2007	1935
114	00066.053077/2012-60	00066.052534/2012-07	643.198/14-4	08/02/2008	14:50	SBGL - SBCP	39/PT-SHY/2007	1935
115	00066.053078/2012-12	00066.052535/2012-43	643.199/14-2	08/02/2008	16:35	SBCP - SBGL	39/PT-SHY/2007	1935
116	00066.053079/2012-59	00066.052536/2012-98	643.200/14-0	08/02/2008	18:20	SBGL - SBCF	39/PT-SHY/2007	1935
117	00066.053081/2012-28	00066.052537/2012-32	643.201/14-8	09/02/2008	00:40	SBCF - SBGR	39/PT-SHY/2007	1936
118	00066.053082/2012-72	00066.052538/2012-87	643.202/14-6	09/02/2008	07:25	SBGR - SBCF	39/PT-SHY/2007	1936
119	00066.053083/2012-17	00066.052539/2012-21	643.203/14-4	09/02/2008	09:45	SBCF - SDCO	39/PT-SHY/2007	1936
120	00066.053084/2012-61	00066.052540/2012-56	643.204/14-2	11/02/2008	20:30	SDCO - SDJD	39/PT-SHY/2007	1937
121	00066.053085/2012-14	00066.052541/2012-09	643.205/14-0	11/02/2008	21:10	SDJD - SBCT	39/PT-SHY/2007	1937
122	00066.053086/2012-51	00066.052543/2012-90	643.206/14-9	12/02/2008	00:30	SBCT - SBGR	39/PT-SHY/2007	1938
123	00066.053087/2012-03	00066.052545/2012-89	643.207/14-7	12/02/2008	07:20	SBGR - SBCT	39/PT-SHY/2007	1938
124	00066.053088/2012-40	00066.052546/2012-23	643.208/14-5	13/02/2008	01:10	SBCT - SBGR	39/PT-SHY/2007	1939
125	00066.053089/2012-94	00066.052547/2012-78	643.209/14-3	13/02/2008	07:25	SBGR - SBCT	39/PT-SHY/2007	1939
126	00066.053090/2012-19	00066.052548/2012-12	643.210/14-7	14/02/2008	00:30	SBCT - SBGR	39/PT-SHY/2007	1940
127	00066.053101/2012-63	00066.052550/2012-91	643.211/14-5	14/02/2008	07:35	SBGR - SBCT	39/PT-SHY/2007	1941
128	00066.053092/2012-16	00066.052552/2012-81	643.212/14-3	15/02/2008	00:20	SBCT - SBGR	39/PT-SHY/2007	1942
129	00066.053099/2012-20	00066.052553/2012-25	643.213/14-1	15/02/2008	07:45	SBGR - SBCT	39/PT-SHY/2007	1942
130	00066.053100/2012-16	00066.052554/2012-70	643.214/14-0	16/02/2008	00:25	SBCT - SBGR	39/PT-SHY/2007	1943
131	00066.053101/2012-61	00066.052555/2012-14	643.215/14-8	16/02/2008	08:20	SBGR - SBCT	39/PT-SHY/2007	1943
132	00066.053102/2012-13	00066.052556/2012-69	643.216/14-6	16/02/2008	10:20	SBCT - SDCO	39/PT-SHY/2007	1943
133	00066.053103/2012-50	00066.052558/2012-58	643.217/14-4	18/02/2008	22:35	SDCO - SBCF	39/PT-SHY/2007	1945
134	00066.053104/2012-02	00066.052559/2012-01	643.218/14-2	19/02/2008	01:40	SBCF - SBGR	39/PT-SHY/2007	1946
135	00066.053105/2012-49	00066.052561/2012-71	643.219/14-0	19/02/2008	08:10	SBGR - SBCF	39/PT-SHY/2007	1946
136	00066.053106/2012-93	00066.052562/2012-16	643.220/14-4	20/02/2008	01:35	SBCF - SBGR	39/PT-SHY/2007	1947
137	00066.053107/2012-38	00066.052563/2012-61	643.221/14-2	20/02/2008	04:05	SBGR - SDCO	39/PT-SHY/2007	1947
138	00066.053108/2012-82	00066.052564/2012-13	643.222/14-0	22/02/2008	06:45	SDCO - SBGR	39/PT-SHY/2007	1948
139	00066.053109/2012-27	00066.052565/2012-50	643.223/14-9	22/02/2008	08:25	SBGR - SBCT	39/PT-SHY/2007	1949
140	00066.053110/2012-51	00066.052567/2012-49	643.224/14-7	23/02/2008	01:25	SBCT - SBGR	39/PT-SHY/2007	1950
141	00066.053111/2012-04	00066.052568/2012-93	643.225/14-5	23/02/2008	08:10	SBGR - SBCT	39/PT-SHY/2007	1950
142	00066.053112/2012-41	00066.052569/2012-38	643.226/14-3	23/02/2008	10:10	SBCT - SDCO	39/PT-SHY/2007	1950
143	00066.053113/2012-95	00066.052570/2012-62	643.227/14-1	25/02/2008	09:00	SDCO - SBGR	40/PT-SHY/2007	1951
144	00066.053114/2012-30	00066.052571/2012-15	643.228/14-0	25/02/2008	11:40	SBGR - SBSV	40/PT-SHY/2007	1951
145	00066.053115/2012-84	00066.052572/2012-51	643.229/14-8	25/02/2008	17:00	SBSV - SBGR	40/PT-SHY/2007	1951
146	00066.053116/2012-29	00066.052573/2012-04	643.230/14-1	25/02/2008	22:20	SBGR - SBCT	40/PT-SHY/2007	1951
147	00066.053117/2012-73	00066.052574/2012-41	643.231/14-0	26/02/2008	01:00	SBCT - SBGR	40/PT-SHY/2007	1952
148	00066.053118/2012-18	00066.052576/2012-30	643.232/14-8	26/02/2008	08:20	SBGR - SBCF	40/PT-SHY/2007	1953
149	00066.053119/2012-62	00066.052577/2012-84	643.233/14-6	27/02/2008	01:35	SBCF - SBGR	40/PT-SHY/2007	1954
150	00066.053120/2012-97	00066.052578/2012-29	643.234/14-4	27/02/2008	05:15	SBGR - SDCO	40/PT-SHY/2007	1954
151	00066.053121/2012-31	00066.052579/2012-73	-	28/04/2008	15:35	SBPA - SJRG	40/PT-SHY/2007	1977
152	00066.053122/2012-86	00066.052580/2012-06	-	28/04/2008	16:50	SJRG - SBPK	40/PT-SHY/2007	1977
153	00066.053123/2012-21	00066.052581/2012-42	-	28/04/2008	17:45	SBPK - SBPA	40/PT-SHY/2007	1977
154	00066.053124/2012-75	00066.052582/2012-97	-	28/04/2008	19:50	SBPA - SJRG	40/PT-SHY/2007	1977
155	00066.053125/2012-10	00066.052584/2012-86	-	28/04/2008	20:50	SJRG - SBPK	40/PT-SHY/2007	1977
156	00066.053127/2012-17	00066.052585/2012-21	-	28/04/2008	21:45	SBPK - SBPA	40/PT-SHY/2007	1977
157	00066.053129/2012-06	00066.052586/2012-75	-	29/04/2008	14:10	SBPA - SBNM	40/PT-SHY/2007	1978
158	00066.053130/2012-22	00066.052587/2012-10	-	29/04/2008	16:00	SBNM - SSZR	40/PT-SHY/2007	1978
159	00066.053132/2012-11	00066.052588/2012-64	-	29/04/2008	16:35	SSZR - SBNM	40/PT-SHY/2007	1978
160	00066.053133/2012-66	00066.052590/2012-33	-	29/04/2008	17:25	SBNM - SBPA	40/PT-SHY/2007	1978
161	00066.053136/2012-08	00066.052592/2012-22	-	29/04/2008	21:30	SBPA - SBCT	40/PT-SHY/2007	1978
162	00066.053138/2012-99	00066.052593/2012-77	-	30/04/2008	12:15	SBCT - SBCT	40/PT-SHY/2007	1979
163	00066.053139/2012-33	00066.052594/2012-11	-	30/04/2008	13:25	SBCD - SSJA	40/PT-SHY/2007	1979
164	00066.053140/2012-68	00066.052595/2012-66	-	30/04/2008	14:10	SSJA - SBLJ	40/PT-SHY/2007	1979
165	00066.053141/2012-11	00066.052597/2012-55	-	30/04/2008	15:00	SBLJ - SBFL	40/PT-SHY/2007	1979
166	00066.053142/2012-57	00066.052598/2012-08	-	30/04/2008	17:35	SBFL - SBCM	40/PT-SHY/2007	1979
167	00066.053143/2012-00	00066.052600/2012-31	-	30/04/2008	18:35	SBCM - SBFL	40/PT-SHY/2007	1979
168	00066.053144/2012-46	00066.052601/2012-85	-	30/04/2008	20:05	SBFL - SBLJ	40/PT-SHY/2007	1979
169	00066.053145/2012-91	00066.052602/2012-20	-	30/04/2008	20:50	SBLJ - SSJA	40/PT-SHY/2007	1979
170	00066.053146/2012-35	00066.052603/2012-74	-	30/04/2008	22:00	SSJA - SBCD	40/PT-SHY/2007	1980
171	00066.053147/2012-80	00066.052604/2012-19	-	30/04/2008	22:30	SBCD - SBCT	40/PT-SHY/2007	1980
172	00066.053148/2012-24	00066.052605/2012-63	-	01/05/2008	00:25	SBCT - SDCO	40/PT-SHY/2007	1980
173	00066.053149/2012-79	00066.052606/2012-16	-	01/05/2008	07:15	SDCO - SBBR	40/PT-SHY/2007	1981
174	00066.053150/2012-01	00066.052607/2012-52	-	01/05/2008	12:00	SBBR - SBRP	40/PT-SHY/2007	1981
175	00066.053151/2012-48	00066.052608/2012-05	-	01/05/2008	20:15	SBRP - SBUR	40/PT-SHY/2007	1981
176	00066.053152/2012-92	00066.052622/2012-09	-	01/05/2008	21:10	SBUR - SDCO	40/PT-SHY/2007	1981

Os 176 processos mencionados na Tabela 1 acima podem ser subdivididos em quatro grupos, de acordo com os tipos infracionais descritos em seus Autos de Infração conforme Tabela 2 a seguir:

Tabela 2: Grupos de processos apensados ao processo sob o nº 00066.052932/2012-15:

Grupos	Números dos Processos neste voto (Tabela 1)	Infração
1	1 a 29	(i) utilização de aeronave PT-SHY com a DA 82-11-04 vencida
2	30 a 122	(ii) utilização de aeronave PT-SHY com a DA 82-11-04 e inspeções de 300 e 600 horas vencidas
3	123 a 150	(iii) utilização de aeronave PT-SHY com a DA 82-11-04, inspeções de 300 e 600 horas e DA 91-07-01 vencidas
4	151 a 176	(iv) utilização de aeronave PT-SHY com itens de lubrificação de 125 horas vencidos

As descrições das infrações dos processos administrativos são apresentadas a seguir conforme os grupos acima referidos. Nota-se que os termos entre colchetes na descrição indicam as informações referentes a cada um desses autos de infração dispostas conforme dados da Tabela 1 (data da operação, trecho voado, hora da operação, página do diário de bordo, número do diário de bordo).

Os Autos de Infração do Grupo 1 (processos 1 a 29 da Tabela 1) imputam ao interessado as condutas de utilizar, em diferentes voos, a aeronave PT-SHY com a DA 82-11-04 vencida, irregularidades capituladas na alínea 'e' do inciso III do art. 302 do CBA - Código Brasileiro de Aeronáutica c/c seção 39.3 (a) do RBHA 39, descrevendo-se o seguinte (volumes de processo 1 e 2, SEI nº 0704852 e 0704858):

Descrição da ocorrência: Utilização de aeronave em condição irregular de manutenção, violando normas de manutenção e operação de aeronaves (DA vencida).

HISTÓRICO: A Diretriz de Aeronavegabilidade - DA 82-11-04, cuja repetitividade é de 250h, venceu em 29/12/2007, quando a aeronave PT-SHY completou TSN 14218,7h, pois o cumprimento anterior desta havia sido em 29/11/2007 (quando a aeronave tinha TSN 13968,7h). Entretanto, a DA em questão só teve novo cumprimento em 09/04/2008 (TSN 14478,5).

Por isso, a utilização da aeronave em [data da operação], no trecho [trecho voado], às [hora da operação]h (conforme registro na página [página do diário de bordo] do Diário de Bordo [número do diário de bordo]) caracteriza utilização de aeronave em condição irregular de manutenção, por descumprimento de Diretriz de Aeronavegabilidade.

Os Autos de Infração do Grupo 2 (processos 30 a 122 da Tabela 1) imputam ao interessado as condutas de utilizar, em diferentes voos, a aeronave PT-SHY não apenas com a DA 82-11-04 vencida e inspeções de 300 e 600 horas vencidas, irregularidades capituladas na alínea 'e' do inciso III do art. 302 do CBA - Código Brasileiro de Aeronáutica c/c seção 39.3 (a) do RBHA 39 e seções 135.25 (a) (2) e 135.425 do RBHA 135, descrevendo-se o seguinte (volumes de processo 2 a 6, SEI nº 0704858, 0704861, 0704864, 0704865 e 0704868):

Descrição da ocorrência: Utilização de aeronave em condição irregular de manutenção, violando normas de manutenção e operação de aeronaves (DA vencida e inspeções de 300h e 600h vencidas).

HISTÓRICO: A Diretriz de Aeronavegabilidade - DA 82-11-04, cuja repetitividade é de 250h, venceu em 29/12/2007, quando a aeronave PT-SHY completou TSN 14218,7h, pois o cumprimento anterior desta havia sido em 29/11/2007 (quando a aeronave tinha TSN 13968,7h). Entretanto, a DA em questão só teve novo cumprimento em 09/04/2008 (TSN 14478,5).

Ademais, as inspeções de 300 e 600 horas, previstas no programa de manutenção da aeronave, estavam vencidas desde 11/01/2008, quando a aeronave completou TSN 14268,7 (para a inspeção de 300h) e 14271,2 (para a inspeção de 600h). A inspeção de 300 horas havia sido cumprida anteriormente em 29/11/2007 (TSN 13968,7) e a inspeção de 600 horas em 11/08/2007 (TSN 13671,2). Ambas as inspeções só voltaram a ser executadas em 09/04/2008 (TSN 14478,5).

Por isso, a utilização da aeronave em [data da operação], no trecho [trecho voado], às [hora da operação]h (conforme registro na página [página do diário de bordo] do Diário de Bordo [número do diário de bordo]) caracteriza utilização de aeronave em condição irregular de manutenção, por descumprimento de Diretriz de Aeronavegabilidade e vencimento do prazo para realização das inspeções de 300h e 600h previstas no programa de manutenção da aeronave.

Os Autos de Infração do Grupo 3 (processos número 123 a 150 da Tabela 1) imputam ao interessado as condutas de utilizar, em diferentes voos, a aeronave PT-SHY não apenas com a DA 82-11-04 vencida e inspeções de 300 e 600 horas vencidas, e ainda, com a DA 91-07-01 vencida, irregularidades capituladas na alínea 'e' do inciso III do art. 302 do CBA - Código Brasileiro de Aeronáutica c/c seção 39.3 (a) do RBHA 39 e seções 135.25 (a) (2) e 135.425 do RBHA 135, descrevendo-se o seguinte (volumes de processo 6 e 7, SEI nº 0704868 e 0704871):

Descrição da ocorrência: Utilização de aeronave em condição irregular de manutenção, violando normas de manutenção e operação de aeronaves (DAs vencidas e inspeções de 300h e 600h vencidas).

HISTÓRICO: A Diretriz de Aeronavegabilidade - DA 82-11-04, cuja repetitividade é de 250h, venceu em 29/12/2007, quando a aeronave PT-SHY completou TSN 14218,7h, pois o cumprimento anterior desta havia sido em 29/11/2007 (quando a aeronave tinha TSN 13968,7h). Entretanto, a DA em questão só teve novo cumprimento em 09/04/2008 (TSN 14478,5).

Ademais, as inspeções de 300 e 600 horas, previstas no programa de manutenção da aeronave, estavam vencidas desde 11/01/2008, quando a aeronave completou TSN 14268,7 (para a inspeção de 300h) e 14271,2 (para a inspeção de 600h). A inspeção de 300 horas havia sido cumprida anteriormente em 29/11/2007 (TSN 13968,7) e a inspeção de 600 horas em 11/08/2007 (TSN 13671,2). Ambas as inspeções só voltaram a ser executadas em 09/04/2008 (TSN 14478,5).

Some-se a isso o fato de que a DA 91-07-01, cuja repetitividade é de 300 h, venceu em 12/02/2008, quando a aeronave completou TSN 14433,7, pois o cumprimento anterior desta havia sido em 19/12/2007 (TSN 14133,7). A DA em questão teve novo cumprimento apenas em

09/04/2008 (TSN 14478,5).

Por isso, a utilização da aeronave em [data da operação], no trecho [trecho voado], às [hora da operação]h (conforme registro na página [página do diário de bordo] do Diário de Bordo [número do diário de bordo]) caracteriza utilização de aeronave em condição irregular de manutenção, por descumprimento de Diretrizes de Aeronavegabilidade e vencimento do prazo para realização das inspeções de 300h e 600 h previstas no programa de manutenção da aeronave.

Por fim, os Autos de Infração do Grupo 4 (processos número 151 a 176 da Tabela 1) imputam ao interessado as condutas de utilizar, em diferentes voos, a aeronave PT-SHY com itens de lubrificação de 125 horas vencidos, irregularidades capituladas na alínea 'e' do inciso III do art. 302 do CBA - Código Brasileiro de Aeronáutica c/c seções 135.25 (a) (2) e 135.425 do RBHA 135, descrevendo-se o seguinte (volumes de processo 7 e 8, SEI nº 0704871 e 0704872):

Descrição da ocorrência: Utilização de aeronave em condição irregular de manutenção, violando normas de manutenção e operação de aeronaves (itens de lubrificação de 125h vencidos).

HISTÓRICO: Em 28/04/2008, quando a aeronave PT-SHY completou TSN 14603,5h, ocorreu o vencimento de Item de lubrificação de 125 horas, previsto no Programa de Manutenção da Aeronave, e cujo cumprimento anterior havia sido em 09/04/2008 (TSN 14478,5). O Item de lubrificação de 125 horas apenas voltou a ser cumprido em 03/05/2008 (TSN 14624,7).

Por isso, a utilização da aeronave em [data da operação], no trecho [trecho voado], às [hora da operação]h (conforme registro na página [página do diário de bordo] do Diário de Bordo [número do diário de bordo]) caracteriza utilização de aeronave em condição irregular de manutenção, pelo vencimento dos itens de lubrificação de 125h desde 28/04/2008.

RELATÓRIO DE FISCALIZAÇÃO

O 'Relatório de Fiscalização' nº 5/2012/AMI/SAR/ANAC, de 06/12/2012, encontra-se disposto no volume de processo 9, SEI nº 0702786, fls. 01 a 03, no qual o INSPAC descreve que no curso dos processos de apuração de infração nº 60800.54722/2008-56, 60800.54726/2008-34, 60800.051060/2008-62, 60800.054739/2008-11 e 60800.054731/2008-47 (inaugurados pelos Autos de Infração nº 32 a 37/AIR135/2008) foram noticiadas possíveis irregularidades relativas à utilização da aeronave PT-SHY em condição não aeronavegável.

Em resposta aos Autos de Infração nº 32 a 37/AIR135/2008, peça protocolada na ANAC sob o número 60800.051060/2008-62, a autuada afirma que os atrasos no cumprimento de itens indicados foram ocasionados por mudanças em seu Sistema Informatizado de Controle de Manutenção.

Relata-se que, então, diante de indícios da existência de diversas infrações – diversos voos em condições irregulares – não tendo sido essas infrações individualizadas nos referidos Autos de Infração, aqueles foram anulados com fundamento no art. 7º, §3º da Instrução Normativa ANAC nº 08/2008, por não individualizarem a conduta e violarem o art. 10 da Resolução ANAC nº 25/2008.

O referido Relatório informa que o Ofício nº 117/2011/SAR-ANAC foi encaminhado ao interessado, solicitando a apresentação dos registros de manutenção e de voo relacionados às supostas infrações, mas que em resposta, a autuada teria apenas apresentado parte dos documentos pertinentes. Esses consistiam em cópias das páginas de caderneta de célula e de diário de bordo da aeronave que traziam registro de cada uma das ações de manutenção realizadas, mas não documentavam cada voo realizado em condição irregular.

Visando a identificar os voos irregulares, nova comunicação teria sido encaminhada ao interessado, por meio do Ofício nº 43/2012/AMI/SAR-ANAC, solicitando a apresentação de todas as páginas do diário de bordo da aeronave relativas ao período de operação supostamente irregular, e estabelecendo prazo de vinte dias para resposta. Essa solicitação não teria sido respondida até a elaboração do relatório.

O relatório apresentou o que pôde ser inferido a partir dos documentos encaminhados até então pelo autuado: que as operações irregulares teriam ocorrido em dois períodos, determinados em termos de horas de voo da aeronave desde sua fabricação (*Time Since New* – TSN): entre TSN 14218,7 e 14478,5; e entre TSN 14603,5 e 14624,7.

No primeiro período (entre TSN 14218,7 e 14478,5), a aeronave PT-SHY estaria em condição irregular de manutenção devido ao vencimento das seguintes ações: (i) Vencimento da DA 82-11-04 R2; (ii) Vencimento de itens de inspeção de 125/250 horas, previstos no Programa de Manutenção da Aeronave; (iii) Vencimento da inspeção de 300 horas, prevista no Programa de Manutenção da Aeronave; (iv) Vencimento da inspeção de 600 horas, prevista no Programa de Manutenção da Aeronave; e (v) Vencimento da DA 91-07-01. Todas as irregularidades supostamente deflagradas neste período teriam como data de correção 09/04/2008 (TSN 14478,5).

No segundo período (entre TSN 14603,5 e 14624,7), a aeronave PT-SHY estaria em condição irregular de manutenção devido ao vencimento de item de lubrificação de 125 horas.

Narra então o Relatório que foram enviados Inspectores de Aviação Civil – INSPAC da DAR/RJ à sede da NHR TAXI AEREO LTDA., e que estes obtiveram cópias dos diários de bordo relativos aos períodos 23/12/2007 a 09/04/2008 e 14/04/2008 a 03/05/2008. A partir desse material teria sido identificada a realização de 150 voos irregulares no primeiro período (TSN 14218,7 a 14478,5) e 26 voos irregulares no segundo (TSN 14603,5 a 14624,7).

Anexos ao Relatório de Fiscalização nº 5/2012/AMI/SAR/ANAC:

1. Extrato do Sistema Integrado de Aviação Civil – SACI com informações sobre a aeronave PT-SHY, e em que se destaca seu modelo (EMB-110P1) – (volume de processo 9, SEI nº 0702786, fl. 04);
2. Cópia dos Autos de Infração nº 32/AIR135/2008 a 37/AIR135/2008 (volume de processo 9, SEI nº 0702786, fls. 05 a 10);
3. Cópia de defesa apresentada pela autuada, datada de 29/07/2008, referente aos autos de infração

supracitados (protocolo ANAC 60800.051060/2008-62) – (volume de processo 10, SEI nº 0702791, fls. 11);

4. Extratos do Programa de Manutenção do tipo de aeronave EMB 110P1, indicando a periodicidade das inspeções programadas a serem executadas em aeronaves desse modelo (volume de processo 10, SEI nº 0702791, fls. 12 a 14v);

5. Diretriz de Aeronavegabilidade 82-11-04 efetiva em 24/11/1982, que determina a execução de procedimentos visando a solucionar condição insegura (risco de trinca ou falha na coluna do manche) e aplicável a todas as aeronaves EMB 110 equipadas com a coluna do manche P/N 4A-500-10-01-20 que ainda não tivessem cumprido o Boletim de Serviço de Alerta nº 110-27-A59 (volume de processo 10, SEI nº 0702791, fls. 15 e 15v). A DA prevê a realização de inspeção visual à busca de trincas na coluna do manche, a ser repetida a cada 200/250 horas enquanto não for encontrada nenhuma trinca (e outras medidas a serem adotadas caso alguma trinca seja encontrada);

6. Diretriz e Aeronavegabilidade 91-07-01, efetiva em 23/08/1991, que determina a execução de procedimentos visando a solucionar condição insegura (risco de fortes vibrações no sistema de lemes de aeronaves EMB 110 levarem o sistema e seus componentes a ultrapassar os limites de resistência estrutural) aplicável a todas as aeronaves EMB 110 de todos os modelos em operação (volume de processo 10, SEI nº 0702791, fls. 16 a 16v). Os procedimentos previstos consistem na substituição do atuador do compensador do leme e introdução de reforços nos suportes do atuador. É previsto pela DA que o novo atuador deve ser inspecionado a cada inspeção “B2”;

7. Cópia do Ofício 117/2011/SAR/ANAC (protocolo ANAC 60800.147537/2011-18), que solicita à autuada a apresentação de documentos (folhas de diário de bordo e registros de manutenção) visando à instrução dos processos instaurados pelos Autos de Infração 32/AIR135/2008 a 37/AIR135/2008 (Volume de processo 10, SEI nº 0702791, fls. 17 a 18v). Foram solicitadas as páginas de diário de bordo correspondentes aos períodos em que a aeronave estaria afetada por não conformidades listadas no Resumo das Não Conformidades – RNC relativo à auditoria de 10 a 13/06/2008 (juntado como anexo do Ofício), especificamente as aludidas nos itens 3, 4, 5, 6, 21, 25 e 26 do documento;

8. Cópia do Doc. Nº 004/CTM/09/11 e seus anexos (protocolo ANAC 60800.183829/2011-14, emitido pela autuada, e seus anexos, encaminhando parte da documentação solicitada no Ofício 117/2011/SAR/ANAC (volume de processo 10, SEI nº 0702791, fls. 19 a 39). As folhas de diário de bordo encaminhadas não contemplam a totalidade das operações realizadas em cada período indicado naquele ofício;

9. Cópia do Ofício nº 43/2012/AMI/SAR/ANAC (protocolo ANAC 00066.022983/2012-12), que solicita novamente à autuada o encaminhamento de todas as páginas de diário de bordo da aeronave PT-SHY correspondentes aos períodos em questão (volume de processo 10, SEI nº 0702791, fl. 40);

10. Cópia do Aviso de Recebimento relativo ao Ofício nº 43/2012/AMI/SAR/ANAC, comprovando a ciência da autuada a respeito do documento em 30/05/2012 (volume de processo 10, SEI nº 0702791, fl. 41);

11. Cópia de e-mail enviado a Márcio da Silva Santos, então Gerente Técnico de Aeronavegabilidade da Unidade Regional de São Paulo – URSP desta Agência, em que se solicita apoio na obtenção de cópias de folhas de diário de bordo da aeronave PT-SHY (volume de processo 10, SEI nº 0702791, fl. 42);

12. Cópia do Memorando nº 376/2012/DAR/SAR/UR/SÃO PAULO, em que a URSP encaminha à Assessoria de Multas e Infrações – AMI cópias de diários de bordo da aeronave PT-SHY (volume de processo 10, SEI nº 0702791, fl. 43);

13. Cópia dos Diários de Bordo relativos aos períodos de suposta utilização irregular da aeronave em questão (volume de processo 10 a 12, SEI nº 0702791, 0702796, 0702800, fls. 44 a 111);

14. Planilha indicativa que apresenta as irregularidades que se teriam verificado em cada voo documentado nos diários de bordo supracitados (volume de processo 12, SEI nº 0702800, fls. 112 a 115).

APENSAÇÃO DOS PROCESSOS

O Despacho nº 140/2012/AMI/SAR determina a apensação dos 176 processos instaurados a partir dos Autos de Infração acima descritos na Tabela 1, visando a uma análise coerente e uniforme destes, considerando-se que tratam de fatos conexos (volume de processo 12, SEI nº 0702800, fls. 116 a 119)

Às fls. 120/120v do volume de processo 12, consta o Termo de Juntada por Apensação, de 13/12/2012 (SEI nº 0702800).

NOTIFICAÇÃO DA AUTUAÇÃO

O Interessado foi notificado quanto às 176 autuações entre os dias 11 e 13/12/2012, conforme Avisos de Recebimento juntados aos autos (volume de processo 12, SEI nº 0702800, fls. 121 a 136).

REQUISIÇÃO DE VISTAS

Em 27/12/2012, Interessado protocolou documentos nesta ANAC requerendo vistas aos autos (volume de processo 13, SEI nº 0702820, fls. 137 a 158).

Nos documentos protocolados nesta Agência em 28/12/2012, o interessado reitera o pedido e solicita, ainda, a prorrogação do prazo para apresentação de defesa, uma vez que considera ter sido prejudicado o exercício de seus direitos ao contraditório e à ampla defesa por não ter lhe sido oportunizada a vista aos processos quando de seu pedido original (volumes de processo 13 a 16, SEI nº 0702820, 0702828,

0702838 e 0702860, fls. 159 a 335).

Consta nos autos Despacho nº 01/2013/AMI/SAR, de 03/01/2013 (volume de processo 17, SEI nº 0702873, fls. 336 a 337v), no qual se defere o pedido do Interessado, concedendo prorrogação de sete dias (correspondentes ao prazo que restava para a apresentação de defesa pela autuada na data em que protocolou seu primeiro pedido de vista), a contar da notificação do interessado a respeito do deferimento.

A notificação do deferimento do pedido e da disponibilidade dos processos para vista se deu por meio do Ofício nº 01/2013/AMI/SAR-ANAC, de 04/01/2013 (volume de processo 17, SEI nº 0702873, fls. 338 a 339v).

O Interessado foi notificado do referido Ofício em 10/01/2013, conforme Aviso de Recebimento dos Correios (volume de processo 43, SEI nº 0704343, fl. 5363).

DEFESA DO INTERESSADO

Em 02/01/2013, o Autuado protocolou 150 peças de defesa referentes aos Autos de Infração dos processos mencionados de número **1 ao 150** da Tabela 1, nas quais requer o arquivamento dos autos de infração, entendendo haver a presença de vícios e afirma que não foram ofertadas vistas aos autos (fls. 340 a 4296, nos volumes de processo 17 ao 38).

Cabe mencionar que todas essas peças possuem essencialmente o mesmo teor. Em suas razões, resumidamente, o Autuado alega: (a) obtenção de provas de forma ilícita; (b) continuidade do delito infracional; (c) Princípio *non bis in idem* e sua adequação ao caso concreto; e (d) vícios processuais, aduzindo ausência de numeração sequencial do auto de infração e da inexistência de relatório de fiscalização. No mérito, alega ausência dos motivos determinantes para a prática do ato no que se refere à DA 82-11-04, aduzindo inaplicabilidade da referida DA.

Cumpram-se mencionar que, em defesa apresentada para os processos de nº 1 ao 5 da Tabela 1 (esses referentes aos Autos de Infração nº 00066.052286/2012-96, 00066.052287/2012-31, 00066.052289/2012-20, 00066.052291/2012-07 e 00066.052293/2012-98), o Autuado acrescenta a alegação de incidência da prescrição quinquenal nos termos do art. 1º da Lei nº 9.873/1994.

Em anexo às defesas e em peças apresentadas em complementação de defesa dos processos de números 1 a 150 da Tabela 1 deste voto (fls. 5026 a 5362, volumes de processos 42 e 43), conforme Despacho nº 02/2013/AMI/SAR à fl. 5025, volume 42, o Interessado apresenta as cópias dos seguintes documentos, exceto para o AI nº 00066.052294/2012-32: a) Declaração de Cláudio da Silva Lago, INSPAC desta ANAC; b) Declaração de Carlo Kain, Diretor Administrativo da NHR, datada de 28/11/2012; c) Página inicial da DA 82-11-04; d) Páginas 01 e 02 do Boletim de Serviço nº 110-27-059; e e) Folha de rosto e página 2-17 do Catálogo Ilustrado de Peças – Comandos de Voo, para aeronaves EMB-110K1, EMB-110P1, EMB-110P2.

Cumpram-se observar que o interessado equivoca-se ao mencionar o número do Auto de Infração nas peças relativas aos Autos de Infração nº 00066.052319/2012-06 (volume de processo 42, SEI nº 0704306, fls. 5116 a 5121) e 00066.052570/2012-62 (volume de processo 43, SEI nº 0704343, fls. 5309 a 5314). Contudo, verifica-se que as mesmas mencionam os números de protocolo inicial compatível com a defesa do AI apresentada inicialmente, respectivamente, protocolo nº 00065.000355.2013-77 (volume de processo 19, SEI nº 0702945, fls. 695 a 717) e 00065.000338/2013-30 (volume de processo 37, 0704168, fls. 4115 a 4137).

Em 02/01/2013, o Autuado protocolou 26 peças de defesa referentes aos Autos de Infração de número **151 a 176** listados na Tabela 1 deste voto, todas as peças com o mesmo teor, nas quais o Interessado repete seu pedido de arquivamento dos autos de infração e apresenta as mesmas alegações (a), (b), (c) e (d) citadas acima (volumes de processo 38 a 41, fls. 4297 a 5018).

No mérito, em relação a esses 26 processos, o Autuado alega ausência dos motivos determinantes para a prática do ato no que se refere à tarefa de lubrificação de 125h, afirmando que inexistia previsão do item lubrificação no Programa de Manutenção da aeronave.

Em anexo às defesas dos processos de nº 151 a 176 da Tabela 1 deste voto, o interessado apresenta o registro de troca de e-mails entre Fabiana Kain, identificada como Diretora de Manutenção da empresa aérea, e Bruno Franco, identificado como funcionário da EMBRAER S/A, com cargo identificado como "Latin America Customer Support".

DOCUMENTOS ANEXADOS AOS AUTOS

Após peças de defesa do Interessado, constam ainda dos autos, os seguintes documentos:

- a) cópia completa do Boletim de Serviço 110-27-059 EMBRAER (volume de processo 43, SEI nº 0704343, fls. 5364 a 5369);
- b) cópias legíveis da capa, figura 5-4 ("Manche, Conjunto"), e página 2-17 do Catálogo Ilustrado de Peças – Comandos de voo, para aeronaves EMB-110K1, EMB-110P1, EMB-110P2, referência O.T. 1C95A-4-5 (volume de processo 43, SEI nº 0704343, fls. 5370 a 5372);
- c) páginas diversas do Programa de Manutenção emitido pelo fabricante da aeronave (volumes de processo 43 e 44, SEI nº 0704343 e 0704352, fls. 5373 a 5394);
- d) folha inicial da seção IV ("Lubrificação") do manual de manutenção do EMB-110 ref. O.T. 1C95-2-2 (volume de processo 44, SEI nº 0704352, fl. 5395);
- e) Extrato do Sistema de Gestão de Créditos – SIGEC, referente ao autuado (volume de processo 44, SEI nº 0704352, fl. 5396).

DECISÃO DE PRIMEIRA INSTÂNCIA

Em 13/08/2014, a autoridade competente, após apontar a presença de defesa, decidiu:

- i) pelo arquivamento dos processos de número 1 a 36 e 151 a 176 da Tabela 1, afastando a ocorrência de ato infracional em cada um dos referidos processos; e
- ii) pela aplicação, sem atenuante e com agravante baseada no inciso IV do §2º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008 ("exposição ao risco da integridade física de pessoas"), de multa no valor de R\$ 10.000,00 (dez mil reais) para cada um dos 114 atos infracionais descritos nos AIs dos processos de número 37 a 150 da Tabela 1, totalizando o valor de multa de R\$1.140.000,00 (um milhão cento e quarenta mil reais) – volume de processo 44, SEI nº 0704352, fls. 5397 a 5409.

NOTIFICAÇÃO DA DECISÃO DE PRIMEIRA INSTÂNCIA

A notificação de decisão referente ao arquivamento de cada um dos processos de número 1 a 36 e 151 a 176 da Tabela 1 foi emitida em 14/08/2014 (volume de processo 44, SEI nº 0704352, fls. 5410 e 5411).

Às fls. 5412 a 5416 (volume de processo 44, SEI nº 0704352), notificação de decisão de primeira instância, datada de 14/08/2014, informando o Interessado acerca da aplicação de penalidade de multa, abrindo prazo para interposição de recurso.

Em Despacho, de 14/08/2014, o processo foi encaminhado à extinta Junta Recursal, atual ASJIN.

RECURSO DO INTERESSADO

Tendo tomado conhecimento da decisão em 22/08/2014 (volume de processo 44, SEI nº 0704352, fl. 5418), o Interessado protocolou recurso nesta Agência em 01/09/2014 (volumes de processo 44 e 45, SEI nº 0704352 e 0704354, fls. 5419 a 5452), por meio do qual pede o arquivamento dos autos de infração.

Em suas razões, resumidamente, o Interessado reitera suas alegações apresentadas em defesa sobre: (a) obtenção de provas de forma ilícita; (b) continuidade do delito infracional; (c) Princípio *non bis in idem* e sua adequação ao caso concreto; (d) Incidência de prescrição quinquenal; e acrescenta suas considerações e alegações sobre: (e) instrução de defesa; (f) legalidade administrativa; e (g) nulidade processual e do vício de legalidade/capitulação.

Tempestividade do recurso certificada em 15/10/2014 (volume de processo 45, SEI nº 0704354, fl. 5453).

DILIGÊNCIA

Em 24/07/2014, esta Relatora e Membro Julgador desta Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância (ASJIN) solicitou diligência, por meio da Gerência de Gestão da Informação, à Superintendência de Aeronavegabilidade para acesso aos documentos da NHR TAXI AEREO LTDA. presentes no arquivo desta ANAC (SEI nº 0942825).

Em virtude da resposta à diligência, considerando os documentos encaminhados pela Gerência de Gestão da Informação em 25/07/2017, foram anexados aos autos os documentos pertinentes: a) SEGVOO 107 nº 0204/NHR/2004 DATA: 23/03/2004; e b) cópias das páginas 1, 2, 3, 17 e 18 do Programa de Manutenção EMB-110 Bandeirante – Modelos EMB 110P1 – Original – fevereiro 2004 (SEI nº 0942828).

Emitido Despacho, em 02/08/2017, reportando a diligência solicitada e a juntada de documentação pertinente aos autos (SEI nº 0925805).

OUTROS ATOS PROCESSUAIS E DOCUMENTOS

Termo de Encerramento de Trâmite Físico assinado eletronicamente em 12/06/2017 (SEI nº 0705145).

Emitida a Certidão e assinada em 12/06/2017 (SEI nº 0705257), na qual o Secretário da ASJIN certifica que estão juntados, por anexação, aos autos do processo nº 00066.052932/2012-15, os expedientes relacionados no referido documento (processos constantes na Tabela 1 deste voto).

Consta aos autos o Despacho da Secretaria da ASJIN, documento assinado eletronicamente em 12/06/2017 (SEI nº 0760578), sendo o presente expediente distribuído à Relatoria para apreciação e proposição de voto em 12/06/2017.

Anexado aos autos Extrato de Lançamento do Sistema SIGEC (SEI nº 0946156).

É o relatório.

VOTO DA RELATORA

1. PRELIMINARES

1.1. **Das irregularidades quanto à utilização de aeronave PT-SHY com a DA 82-11-04**

Quanto às irregularidades de utilização da aeronave com a Diretriz de Aeronavegabilidade 82-11-04 vencida, conforme decisão de primeira instância, o interessado argumenta que a referida DA não seria aplicável à aeronave PT-SHY, que a aeronave já incorporaria, como se poderia verificar por seu número de série, modificação equivalente à DA. Acrescenta que a coluna de manche instalada na aeronave tinha P/N 110 500 10 01 50 e não 110 500 10 01 20. Cita o Boletim de Serviço nº 110-27-059 emitido pela EMBRAER, que seria detentora do certificado de tipo correspondente e o Catálogo Ilustrado de peças

A decisão de primeira instância conclui que, de fato, a DA 82-11-04, de acordo com seu próprio texto (volume de processo 10, SEI nº 0702791, fls. 15 e 15v) é aplicável a todas as aeronaves EMB 110 equipadas com a coluna do manche P/N 4A-500-10-01-20 **que ainda não tivessem cumprido o Boletim de Serviço de Alerta nº 110-27-A59**. Por outro lado, esse boletim (volume de processo 43, SEI nº 0704343, fls. 5364 a 5369) esclarece que as aeronaves de número de série 110323, 110344, 110351, 110352, 110355, 110359, 110363, 110366, 110372 a 110374, 110377 a 110379, 110381, **110383 e seguintes** recebem, de fábrica, modificação equivalente à apresentada por ele.

Assim, considerando-se que o número de série da aeronave em questão é **110470** (conforme fl. 04, volume de processo 9, SEI nº 0702786), foi concluído, pelo setor de primeira instância administrativa, que a aeronave PT-SHY saiu de fábrica com modificação equivalente ao Boletim de Serviço de Alerta nº 110-27-A59 e que, portanto, a DA 82-11-04 não é aplicável a ela, conforme defende a autuada.

Diante do exposto, foram **afastadas as ocorrências dos atos infracionais** nos fatos descritos nos Autos de Infrações referentes aos processos listados do número **1 a 29** da Tabela 1 deste voto, que tratam da operação da aeronave PT-SHY com uma única irregularidade, referente ao atraso na aplicação da referida DA, conforme decisão de primeira instância.

1.2. **Da tolerância para vencimento das inspeções de 300 e 600 horas**

De acordo com os programas de manutenção da aeronave emitidos pelo fabricante (fl. 14, volume de processo 10, SEI nº 0702791) e pela NHR (SEI nº 0942828), as inspeções de periodicidade de 300 horas previa uma tolerância de 5%, ou seja, total de 15 horas de tolerância.

Assim, conforme os registros de manutenção juntados aos autos, a aeronave teria sofrido inspeção de 300 horas quando contava com TSN 13968,7 horas, de forma que se concluiu que essa inspeção teria vencido quando a aeronave contava com TSN 14283,7 horas (ou seja, 315 horas de voo depois, considerada a referida tolerância).

Da mesma forma, a inspeção de 600 horas teria, conforme o mesmo trecho dos Programas de Manutenção, a tolerância de também 5%, ou seja, 30 horas. Tendo a aeronave sido submetida a inspeção dessa espécie quando contava com 13671,2 horas, o vencimento dessa inspeção teria ocorrido com TSN 14301,2 horas.

Assim, considerando a tolerância apresentada para o vencimento da inspeção de 300h e os registros de voo resumidos nas tabelas às fls. 112 a 115 dos autos, o setor de primeira instância considerou que o primeiro voo realizado com a aeronave PT-SHY após o vencimento da inspeção de 300 horas em questão teria ocorrido em 15/01/2008, às 00:25 h, quando a aeronave contava com TSN 14284,0 horas.

Da mesma maneira, considerando a tolerância apresentada para inspeção de 600 horas, o primeiro voo ocorrido após o vencimento teria sido realizado em 17/01/2008, às 23:05 h, quando a esta contaria com TSN 14301,4 horas.

Portanto, em decisão de primeira instância, concluiu-se que os autos de infração dos processos de números **30 a 36** referenciados na Tabela 1, relativos a voos realizados entre 11/01/2008, de 16h55min e 14/01/2008 (especificamente, os de números 00066.052412/2012-11, 00066.052414/2012-00, 00066.052416/2012-91, 00066.052418/2012-80, 00066.052419/2012-24, 00066.052421/2012-01 e 00066.052424/2012-37) **não caracterizaram atos infracionais** à legislação aeronáutica, pois dizem respeito a operações que teriam sido realizadas após o vencimento da DA 82-11-04 (conforme mencionado no voto, não aplicável à aeronave) e, das inspeções de 300 e 600 horas (ambas ainda não vencidas no período diante das tolerâncias previstas em programa de manutenção do fabricante e da empresa NHR).

1.3. **Das irregularidades quanto ao vencimento de item de lubrificação de 125 horas**

Quanto aos Autos de Infração dos processos mencionados de números 151 a 176 na Tabela 1 deste voto, conforme decisão de primeira instância administrativa, a autuada se defende, no mérito, alegando que inexistente previsão para o item de lubrificação de 125 horas no Programa de Manutenção da Aeronave. Afirma que tal previsão consta do Manual de Manutenção do Fabricante da Aeronave O.T.IC94A-2-2 e, ainda, que tal item é previsto no PM110/165, segundo o qual a tarefa deveria ser cumprida durante a execução do "Check B2", em intervalo de até 315 horas de operação da aeronave. O Autuado cita, ainda, a comunicação por e-mail com pessoa identificada como funcionário da fabricante EMBRAER a respeito desse assunto.

Diante dos fatos alegados pelo Autuado, em decisão de primeira instância, entendeu-se que inexistente qualquer item de lubrificação com periodicidade estabelecida como 125 horas no Programa de Manutenção da aeronave.

Dessa forma, o setor de primeira instância concluiu **não ser possível penalizar** o Autuado pelas supostas irregularidades apresentadas nos Autos de Infração dos processos de números **151 a 176** listados na Tabela 1 deste voto.

1.4. **Do Arquivamento de processos apensados**

Diante de todo o exposto quanto à inaplicabilidade da DA 82-11-04, sobre a tolerância para vencimento das inspeções de 300 e 600 horas e o vencimento de item de lubrificação de 125h, a decisão de primeira instância administrativa afastou as ocorrências dos fatos apresentados em cada um dos processos de número 1 a 36 e 151 a 176 mencionados da Tabela 1 (volume de processo 44, SEI nº 0704352, fls. 5397 a 5409). Portanto, para esses processos, não houve aplicação de penalidade, bem como não houve registro

de crédito de multa no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC.

Cabe ainda ressaltar que, no caso em tela, a decisão de primeira instância determinou o arquivamento dos 62 processos acima mencionados, contudo, os mesmos foram mantidos apensados ao processo principal 00066.052932/2012-15 por tratarem de fatos conexos aos demais processos ora em exame.

Dessa maneira, no presente caso, após decisão de primeira instância, o Interessado interpôs recurso em face da decisão proferida no curso do presente processo, da qual restaram aplicadas penas de multa, consubstanciadas essas nos créditos registrados no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC sob os números conforme Tabela 1.

Diante todo o exposto, o presente processo em análise por esta Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância (ASJIN), se limita a analisar e julgar os atos infracionais e respectivos processos apresentados nos números de **37 a 150** da Tabela 1, constantes dos Grupos 2 e 3 da Tabela 2.

1.5. **Da Alegação de Prescrição**

Cumpra-se mencionar que o Recorrente alega a ocorrência de prescrição para ação punitiva da administração pública federal.

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:

Observa-se que os atos infracionais dispostos nos processos de número 37 a 150 da Tabela 1 deste voto ocorreram entre 15/01 e 27/02/2008, sendo os autos de infração lavrados em 06 e 07/12/2012 (volumes de processos SEI nº 0704858, 0704861, 0704864, 0704865, 0704868, 0704871). Notificado das infrações entre os dias 11 e 13/12/2012 (volume de processo 12, SEI nº 0702800, fls. 121 a 136), o Autuado apresentou defesa aos autos em 02/01/2013 e, depois, complementação em 07/01/2013. Conforme inciso I do art. 2º da Lei nº 9.873/99, a prescrição da ação punitiva é interrompida pela notificação do interessado, reiniciando, assim, a contagem do prazo. Verifica-se, ainda, que a decisão de primeira instância é datada de 13/08/2014 (volume de processo 44, SEI nº 0704352, fls. 5397 a 5409). Notificado da decisão de primeira instância, o interessado protocolou recurso em 01/09/2014 (volumes de processo 44 e 45, SEI nº 0704352 e 0704354, fls. 5419 a 5452).

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. Em 06 e 07/12/2012, foram lavrados os Autos de Infração dos processos de número 37 a 150 da Tabela 1, dando início ao processo administrativo (volumes de processos SEI nº 0704858, 0704861, 0704864, 0704865, 0704868, 0704871);

2. O Interessado foi notificado da lavratura dos Autos de Infração entre 11 e 13/12/2012 (volume de processo 12, SEI nº 0702800, fls. 121 a 136), apresentando peças em defesa em 02/01/2013 e complementação em 07/01/2013 (fls. 340 a 5362);
3. A decisão de primeira instância foi prolatada de 13/08/2014 (volume de processo 44, SEI nº 0704352, fls. 5397 a 5409), sendo o autuado notificado da decisão em 22/08/2014 (volume de processo 44, SEI nº 0704352, fl. 5418);
4. Notificado da decisão, o interessado apresenta recurso em 01/09/2014 (volumes de processo 44 e 45, SEI nº 0704352 e 0704354, fls. 5419 a 5452);
5. Realizada diligência em 24/07/2017, sendo emitido o Despacho em 02/08/2017 (SEI nº 0925805).

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.

1.6. ***Da Alegação de vícios processuais quanto à numeração do Auto de Infração e Relatório da Fiscalização***

O Autuado alega vícios processuais, aduzindo que o Auto de Infração em questão não possui numeração sequencial. Afirma que este deveria ter sido numerado com o SMI e deveria conter indicação do órgão emissor. Ainda, alega inexistir relatório de fiscalização, citando os art. 3º, inciso II, art. 12, parágrafo único, art. 6º, inciso I e art. 21, inciso I, todos da IN ANAC nº 08/2008 e art. 5º e 8º da Resolução ANAC nº 25/2008.

Quanto às alegações do interessado apresentadas em defesa quanto aos vícios processuais, tendo em vista as conclusivas informações trazidas na proposta de decisão pela Superintendência de Aeronavegabilidade – SAR, apostas no volume de processo 44, SEI nº 0704352, fls. 5397 a 5409, 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 contra-argumentações exaradas em decisão de primeira instância pela Superintendência de Aeronavegabilidade – SAR as quais, neste ato e após sua leitura integral, passam a fazer parte das razões de voto desta Relatora.

1.7. ***Da Alegação quanto à instrução de defesa***

Em Recurso, o Interessado apresenta suas alegações sobre instrução de defesa, sinalizando vício processual e apresentando a seguinte afirmativa:

Objetivamente, com relação ao referido caso em deslinde, veja-se que o Agente da Administração, no item 2.2 da análise da Defesa (fls. 31) aduz que houve divergência quanto a soma das medidas registradas no Relatório de Fiscalização e, mesmo assim, prosseguiu com o feito quando, na verdade, à alegação do Agente Autuador de que a aeronave de marcas PT-SHY pertencente à frota da Empresa, teria decolado com PMD acima do estabelecido pela especificação da aeronave, tem-se colacionaram-se aos Autos elementos probatórios que satisfazem as alegações até aqui perpetradas em sede de Defesa e Recurso, consubstanciadas em robusta documentação que elide a incidência da pretensão sancionatória por parte da Administração, cumprindo ressaltar o grande papel das diretrizes dos Princípios do Contraditório e da Ampla Defesa, fulcrados no art. 5º inciso LV da Constituição da República, que alcançam sua plenitude e eficácia neste contexto do Estado Democrático de Direito, conforme previsão constante, também, da Instrução Normativa Nº 008/2008 da ANAC.

Diante às alegações do Interessado, cabe informar que o objeto da autuação não está relacionado à decolagem da aeronave com PMD (peso máximo de decolagem) acima do estabelecido pela especificação. Ressalta-se que o presente processo diz respeito ao uso da aeronave com inspeções e/ou diretriz de aeronavegabilidade vencidas.

Em adição, cumpre observar que, à fl. 31 dos autos (volume 10, SEI nº 0702791), consta apenas a cópia da Caderneta de Célula da Aeronave nº 08/PT-SHY/05 e, ainda, não se evidencia nos autos qualquer relato de agente da administração quanto à "divergência na soma das medidas registradas no Relatório de Fiscalização".

Assim, verifica-se que o Interessado reporta-se a fato estranho ao presente processo, entendendo, portanto, não ter ocorrido qualquer vício processual.

1.8. ***Da Alegação de Nulidade Processual e Vício de Legalidade/Capitulação***

Em sede recursal, o Interessado alega nulidade do processo administrativo e vício de legalidade/capitulação. Afirma que o agente da administração, no bojo do Auto de Infração e na fundamentação jurídica constante das razões de decisão, “estabeleceu que a Empresa descumpriu o estabelecido no Art. 184 do CBA, capitulando e tipificando a conduta no Art. 302, III, “u” do referido diploma legal”. Reproduz os artigos 180 a 184 do CBA e, ainda, o artigo 302, inciso III alínea “e”.

O Interessado aduz que a Empresa autuada (operadora de aeronaves) foi tipificada pelo agente da administração como sendo autorizatória e não concessionária ou permissionária do serviço público, à luz dos artigos 180 e 182 do CBA, entendendo ser figuras jurídicas distintas. Acrescenta, ainda, definição e entendimento com relação à autorização, permissão e concessão.

Quanto à alegação apresentada pelo Interessado, cabe mencionar que não houve enquadramento dos autos de infração na alínea “u” do inciso III do art. 302 do CBA. Ainda, não houve qualquer menção, nos autos de infração e na decisão de primeira instância, quanto ao descumprimento do art. 184 do CBA.

Cumprе ressaltar que, conforme já reportado, o presente processo diz respeito à utilização da aeronave por empresa de taxi aéreo com inspeção de 300/600 horas e/ou diretriz de aeronavegabilidade vencidas, com descumprimento do seção 39.3 (a) do RBHA 39 e/ou seções 135.25 (a) (2) e 135.425 do RBHA 135, infrações capituladas na alínea 'e' do inciso III do art. 302 do CBA.

Com relação à tipificação, acrescento que a capitulação das infrações na alínea 'e' do inciso III do art. 302 do CBA encontra-se perfeitamente aplicada ao presente caso.

No que tange aos sujeitos previstos no inciso III do artigo 302 do CBA, ou seja, “concessionária ou permissionária de serviços aéreos”, vale destacar o entendimento desta ASJIN de que o termo “permissionária” utilizado no citado texto legal, não é o mais apropriado, na medida em que a outorga de serviços aéreos se dá por meio de concessão ou autorização, podendo os outorgados, portanto, figurarem tão-somente como concessionários ou autorizatários de serviços aéreos. (vide artigos 175, §1º, 178 e 180 do CBA).

Por seu turno, o inciso III do art. 302 do mesmo diploma legal correlaciona o possível autor das condutas previstas em suas alíneas à infração própria, que só pode ser praticada por certas pessoas. Desta forma, utiliza-se o inciso III do art. 302 do CBA quando é possível identificar aquela pessoa a qual se refere o dispositivo infracionado.

Assim, no caso em tela, a fiscalização imputa corretamente a infração à pessoa jurídica autorizatária de serviço aéreo – NHR TAXI AEREO LTDA, estando assim, mais especificamente, no rol daqueles sujeitos ao enquadramento pelo inciso III do artigo 302 do CBA.

Por fim, cumprе mencionar que esse entendimento está alinhado ao disposto nos itens 2.30 e 2.31 do Parecer nº 550/2012/PF-ANAC/PGF/AGU, emitido pela Procuradoria Federal junto à ANAC em 18 de outubro de 2012.

Dessa maneira, não cabe acolhimento da alegação de nulidade processual e do vício de legalidade/capitulação apresentado pelo Recorrente.

1.9. **Da Alegação de não oferta de vistas aos autos**

Em suas peças de defesa, o Autuado alega que não lhe foi ofertada vista dos autos, a despeito dos pedidos protocolados em 27 e 28 de dezembro de 2012, com prejuízo ao manuseio das diretrizes constitucionais do contraditório e da ampla defesa.

Entretanto, conforme já relatado, dos pedidos protocolados pelo interessado resultou prorrogação de prazo para apresentação de defesa, nos termos do despacho nº 01/2013/AMI/SAR (fls. 336 a 337v), comunicada ao Autuado por meio do Ofício nº 01/2013/AMI/SAR-ANAC (volume 17, SEI nº 0702873, fls. 338 a 339v). Esse mesmo ofício informou ao interessado que os processos encontravam-se prontos para vista no momento de sua conveniência, e forneceu endereço para a obtenção de vista e outras informações pertinentes. O recebimento do ofício em 10/01/2013 se comprova pelo Aviso de Recebimento à fl. 5363 (volume 43, SEI nº 0704343). Com isso se comprova a oferta de vista dos autos à interessada, e se afasta a hipótese de prejuízo ao exercício de seus direitos ao contraditório e à ampla defesa.

1.10. **Da Regularidade Processual**

O interessado foi regularmente notificado quanto à infração imputada em 11 e 13/12/2012 (volume de processo 12, SEI nº 0702800, fls. 121 a 136), tendo apresentado sua Defesa em 02/01/2013 e complementação em 07/01/2013 (fls. 340 a 5362 dos autos, volumes 17 ao 43). Foi, ainda, regularmente notificado quanto à decisão de primeira instância em 22/08/2014 (volume de processo 44, SEI nº 0704352, fl. 5418), apresentando o seu tempestivo Recurso em 01/09/2014 (volumes de processo 44 e 45, SEI nº 0704352 e 0704354, fls. 5419 a 5452), conforme Despacho de fl. 5453.

Desta forma, aponto a regularidade processual do presente processo, a qual preservou todos os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitou, também, aos princípios da Administração Pública, estando, assim, pronto para, agora, receber uma decisão de segunda instância administrativa por parte desta ASJIN.

2. **DO MÉRITO**

2.1. **Quanto à fundamentação da matéria**

Conforme autos, o Autuado NHR TÁXI AÉREO LTDA. permitiu a operação da aeronave de marcas PT-SHY cometendo supostas irregularidades devido ao vencimento de Diretriz de Aeronavegabilidade DA 91-07-01 e às inspeções de 300 e 600 horas, previstas no programa de manutenção da aeronave, vencidas.

Diante da infração do processo administrativo em questão, as autuações foram realizadas com fundamento na alínea 'e' do inciso III do art. 302 do CBA, Lei nº 7.565, de 19/12/1986, 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;

Dessa forma, os fatos indicam à inobservância das normas e regulamentos relativos à manutenção, sendo, portanto, adequado o enquadramento no referido dispositivo.

Com relação à condição irregular devido ao vencimento de Diretriz de Aeronavegabilidade, o enquadramento legal foi complementado com a seção 39.3 (a) do RBHA 39, conforme redação a seguir:

RBHA 39

39.3 - GERAL

(a) Exceto como previsto em (b), ninguém pode operar um produto, ao qual se aplica uma diretriz de aeronavegabilidade, a não ser em conformidade com os requisitos estabelecidos pela referida diretriz.

(b) O órgão central do Sistema de Segurança de voo (SEGVOO) poderá aprovar procedimentos alternativos para cumprimento de uma DA se esses procedimentos demonstrarem níveis equivalentes de segurança aos requisitos daquela DA.

Quanto às supostas operações irregulares devido às inspeções de 300 e 600 horas vencidas, o enquadramento legal dessas atuações foi complementado com as seções 135.25 (a) (2) e 135.425 do RBHA 135, segundo redação que segue:

RBHA 135

135.25 – REQUISITOS DAS AERONAVES

(a) Exceto como previsto no parágrafo (d) desta seção, nenhum detentor de certificado pode operar uma aeronave segundo este regulamento a menos que essa aeronave:

(1) seja registrada como aeronave civil no Registro Aeronáutico Brasileiro e transporte um certificado de aeronavegabilidade apropriado e válido, emitido segundo os RBHA aplicáveis, e

(2) esteja em condições aeronavegáveis e atenda aos requisitos aplicáveis de aeronavegabilidade dos RBHA, inclusive aqueles relativos à identificação e equipamentos.

135.425 – PROGRAMAS DE MANUTENÇÃO, MANUTENÇÃO PREVENTIVA, MODIFICAÇÕES E REPAROS

Cada detentor de certificado deve ter um programa de inspeções e um programa cobrindo outras atividades de manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos estabelecidos para assegurar que:

(a) a manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos realizadas por ela, ou por outros, são executadas de acordo com o manual do detentor de certificado;

(b) existem profissionais competentes e instalações e equipamentos adequados para a execução apropriada da manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos; e

(c) cada aeronave liberada para voo está aeronavegável e foi adequadamente mantida para operar segundo este regulamento.

Por fim, cabe ressaltar que o Código Brasileiro de Aeronáutica dispõe, em seu art. 295 que a multa será imposta de acordo com a gravidade da infração. Nesse sentido, a Resolução ANAC nº 25/2008 e a Instrução Normativa ANAC nº 08/2008, que dispõem sobre o processo administrativo para a apuração de infrações e aplicação de penalidades no âmbito da competência da Agência Nacional de Aviação Civil determinam, respectivamente, em seu art. 22 e art. 58, que sejam consideradas as circunstâncias agravantes e atenuantes na imposição da penalidade pecuniária.

2.2. **Quanto às questões de fato**

Os atos infracionais apresentados nos processos de números **37 a 150** listados na Tabela 1 imputam que a Autuada utilizou irregularmente a aeronave PT-SHY com inspeção de 300/600 horas e também a DA 91-07-01 vencidas.

Importante mencionar que, conforme registros da caderneta de célula, a aeronave em questão teria sofrido as inspeções de 300 horas anteriormente em 29/11/2007, quando contava com TSN 13968,7 horas e, a inspeção anterior de 600 horas foi executada em 11/08/2007, com TSN 13671,2 (volume de processo 10, SEI nº 0702791, fls. 24 e 28).

Ressalta-se, ainda, que as inspeções seguintes de 300 e 600 horas foram apenas cumpridas em 09/04/2008, quando aeronave contava com TSN 14478,5, conforme registro da caderneta de célula (volume de processo 10, SEI nº 0702791, fl. 25).

Assim, diante da tolerância para vencimento da inspeção de 300 horas (15 horas), preliminarmente, mencionadas no item 1.2 deste voto, a inspeção de 300 horas venceu quando a aeronave contava com TSN 14283,7 horas (já considerando a tolerância). Ou seja, considerando as operações apresentadas na Tabela 1, a partir do dia 15/01/2008, às 00:25 h, com TSN 14284,0 horas, até a data de 27/02/2008, os voos foram realizados em condição irregular devido ao vencimento da inspeção de 300 horas.

Seguindo o mesmo raciocínio, diante da tolerância para vencimento da inspeção de 600 horas (30 horas), a inspeção de 600 horas venceu quando a aeronave contava com TSN 14301,2 horas. Ou seja, considerando as operações apresentadas na Tabela 1, a partir do dia 17/01/2008, às 23:05 h, com TSN 14301,4 horas, até a data de 27/02/2008, os voos foram realizados em condição irregular devido ao vencimento da inspeção de 600 horas.

Com relação à Diretriz e Aeronavegabilidade 91-07-01, cuja repetitividade é de 300 h, o cumprimento anterior desta havia sido realizado em 19/12/2007 com TSN 14133,7 (volume de processo 10, SEI nº 0702791, fl. 31), ocorrendo o vencimento da referida DA quando a aeronave completou TSN 14433,7.

A DA em questão teve novo cumprimento apenas em 09/04/2008, quando aeronave contava com TSN 14478,5 (volume de processo 10, SEI nº 0702791, fl. 25). Assim, considerando as operações apresentadas na Tabela 1, a partir do dia 12/02/2008, às 7:20h, quando a aeronave contava com TSN 14433,8 horas, até o dia 27/02/2008, os voos foram realizados em condição irregular devido ao vencimento da referida DA.

Observa-se que constam nos autos as cópias dos seguintes elementos comprobatórios:

- Registros das inspeções e cumprimento da DA apresentados na caderneta de célula da aeronave e Diário de Bordo (volume de processo 10, SEI nº 0702791, fls. 19 a 39);
- Diários de Bordo relativos aos períodos de suposta utilização irregular da aeronave em questão (volume de processo 10 a 12, SEI nº 0702791, 0702796, 0702800, fls. 44 a 111);
- Planilha indicando as irregularidades, com os registros de voo resumidos (volume de Processo 12, SEI nº 0702800 às fls. 112 a 115); e
- Diretriz e Aeronavegabilidade 91-07-01, efetiva em 23/08/1991 (volume de processo 10, SEI nº 0702791, fls. 16 a 16v).

Diante o exposto, verificam-se irregularidades nas 114 operações referentes aos processos de números **37 a 150** listados na Tabela 1, quando a aeronave encontrava-se com as inspeções de 300 vencidas a partir de 15/01/2008, inspeção de 600 horas vencidas a partir de 17/01/2008 e, também, com Diretriz de Aeronavegabilidade 91-07-01 vencida a partir de 12/02/2008, voos esses registrados conforme Diário de Bordo e planilha das irregularidades com registros de voos resumidos apresentada às fls. 112 a 115 dos autos.

Dessa forma, diante a comprovação dos atos infracionais pelo descumprimento da legislação vigente à época dos fatos, fica o Interessado sujeito a aplicação de sanções administrativas.

2.3. **Quanto às Alegações do Interessado**

Em defesa, o interessado alega que o elenco probatório foi produzido em desconformidade com os ditames constitucionais e legais, havendo provas ilícitas, que deveriam, portanto, ser desentranhadas do processo, bem como quaisquer outras delas decorrentes. A esse respeito, cita o art. 5º, XI e LVI da CRFB, e os arts. 23 e 30 da lei nº 9.784/1999.

O Interessado manifesta entendimento de que é aplicável ao caso a vertente da continuidade delitiva, por considerar que se trata de diversas infrações administrativas da mesma espécie e apuradas em um mesmo momento; e que, portanto, deveria ser aplicada apenas uma multa para as diversas infrações em pauta, de acordo com a dosimetria e valoração definida pela Autoridade de Aviação Civil. Complementa seu posicionamento, afirmando que o Auto de Infração em questão seria parte de uma série de Autos lavrados pelo mesmo fato gerador, “em tríplice identidade entre sujeito, fato e fundamento”, aplicando-se, portanto, o princípio do direito do *non bis in idem*, que vedaria a incidência de mais de uma punição individual por um mesmo fato.

Em defesa, o Autuado alega que não foram ofertadas vistas dos autos, a despeito dos pedidos protocolados em 27 e 28 de dezembro de 2012, com prejuízo ao manuseio das diretrizes constitucionais do contraditório e da ampla defesa.

No mérito, alega ausência dos motivos determinantes para a prática do ato no que se refere à Diretriz de Aeronavegabilidade DA 82-11-04 e argumenta que a referida DA não seria aplicável à aeronave PT-SHY, que já a aeronave incorporaria, como se poderia verificar por seu número de série, modificação equivalente a esta. Acrescenta que a coluna de manche instalada na aeronave tinha P/N 110-500-10-01-50 e não 110-500-10-01-20. Cita o Boletim de Serviço nº 110-27-059 emitido pela fabricante EMBRAER, que seria detentora do certificado de tipo correspondente e o Catálogo Ilustrado de peças O.T.IC95A-4-5 (pág. 2-17).

Em anexo à defesa, o Autuado junta os seguintes documentos:

- i. Declaração assinada por Cláudio da Silva Lago, INSPAC com matrícula A-1719, datada de 28/11/2012, em que este afirma ter, naquela data, retirado da empresa NHR cópias dos diários de bordo da aeronave de marcas PT-SHY de números 1886 a 1982, referentes ao período de 23/12/2008 a 03/05/2008 e do ticket de abastecimento e peso e balanceamento referente a cada diário.
- ii. Declaração assinada por Carlo Kain, Diretor Administrativo da NHR Táxi Aéreo, datada de 28/11/2012, em que afirma que não foi possível localizar a caderneta de motor número 7 do motor PT6A-34 número de série PCE-57279 referente ao período de 23/12/2007 a 03/05/2008, devido ao horário da solicitação (após as 18:00), já que a maioria dos funcionários já não se encontrava na empresa e o acesso ao arquivo morto era limitado. Consta uma segunda assinatura, não identificada, que aparenta ser a mesma do documento anterior (de Cláudio da Silva Lago).
- iii. Página inicial da Diretriz de Aeronavegabilidade nº 82-11-04, efetiva a partir de 24 de novembro de 1982, aplicável a aeronaves EMB-110 equipadas com coluna de manche P/N 4A-500-10-01-20, e que ainda não cumpriram o Boletim de Serviço Alerta nº 110-27-A59 da EMBRAER.
- iv. Páginas 01 e 02 do Boletim de Serviço nº 110-27-059. Consta a informação de que aeronaves com N/S 110323, 110344, 110351, 110355, 110359, 110363, 110366 a 110368, 110372 a 110374, 110377 a 110379, 110381, 110383 e seguintes recebem de fábrica modificação equivalente à apresentada no Boletim.
- v. Cópias de folha de rosto e página 2-17 do Catálogo Ilustrado de Peças – Comandos de Vôo, para aeronaves EMB-110K1, EMB-110P1, EMB-110P2, referência O.T. 1C95A-4-5, revisão 4 – novembro de 1991. A cópia da página 2-17 está pouco legível.

Em recurso, o interessado reitera suas alegações apresentadas em defesa sobre incidência de prescrição quinquenal, obtenção de provas de forma ilícita, continuidade do delito infracional e princípio *non bis in idem* e sua adequação ao caso concreto.

Ainda, o Recorrente acrescenta suas alegações com relação à instrução de defesa, sinalizando vício processual e apresenta manifestação de nulidade processual e vício de legalidade/capitulação

Discorre sobre legalidade administrativa, indicando que o princípio diz respeito à obediência à lei, devendo a Administração pautar seus atos na legislação. Menciona o papel dos Princípios do Contraditório e da Ampla Defesa e as Súmulas do STF nº 473 e 346 que versam, respectivamente, sobre anulação ou revogação dos atos administrativos e declaração de nulidade dos próprios atos administrativos.

Ao final, em peça recursal, solicita:

- a) arquivamento dos Autos de Infração listados nos números 1 a 29 da Tabela 1 (Grupo 1 da Tabela 2) deste voto, nos termos da Decisão de primeira instância, na qual afastar-se, por questões de mérito, a ocorrência de Infrações constante consubstanciadas nos Autos de Infração ali relacionados, que tratam da operação da aeronave PT-SHY, referente à Diretriz de Aeronavegabilidade (D. A.) Nº 82-11-04;
- b) arquivamento dos Autos de Infração listados nos números 30 a 122 da Tabela 1 (Grupo 2 da Tabela 2) deste voto, nos termos da Decisão, na qual o Agente Decisor pugna por não caracterizar infrações à legislação em vigor, referente à Diretriz de Aeronavegabilidade (D. A.) Nº 82-11-04;
- c) arquivamento dos Autos de Infração listados nos números 151 a 176 da Tabela 1 (Grupo 4 da Tabela 2), nos termos da Decisão, na qual o Agente Decisor entende não ser possível penalizar a autuada pelas condutas descritas nos Autos de Infração ali relacionados;
- d) arquivamento dos Autos de Infrações listados nos números 1 a 26 e 151 a 176 da Tabela 1, nos termos da Decisão de primeira instância, na qual o Agente Decisor entende não se caracterizar a ocorrência de infração;
- e) arquivamento de todos os autos de infração dos processos apresentados na Tabela 1 deste voto, bem como dos demais Atos a eles correlatos restando, repise-se, ausente à totalidade dos requisitos objetivos erigidos em Lei, existência de vícios processuais, considerando restar comprovada a provas adquirida de forma ilícita, ao arripio da CRFB/88 e da Lei Federal Nº 9.784/99, bem como pela incidência de prescrição quinquenal, conforme demonstrado nos autos do Processo Administrativo sancionador em epígrafe, consubstanciado nos Autos de Infração relacionados em seu bojo, com fundamento no Art. 15, inciso I da Resolução da ANAC no 25/2008, pois, trazem em sua essência a existência de vícios constatados pelo autuado, suscitados em sede de Defesa e Recurso, elencados no processo para a aplicação da multa, tal qual fartamente demonstrado e documentado.

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

Inicialmente, cumpre mencionar que as alegações apresentadas pelo Recorrente, em defesa e/ou recurso, quanto à ocorrência de prescrição quinquenal, vícios processuais quanto à ausência de numeração sequencial do auto de infração e inexistência do relatório de fiscalização, instrução de defesa, nulidade processual e vício de legalidade/capitulação e vistas dos autos foram afastadas preliminarmente neste voto.

Quanto à legalidade do presente processo administrativo, cumpre ressaltar que a regularidade processual foi verificada e reportada preliminarmente neste voto, sendo respeitados os princípios que norteiam o processo administrativo sancionador.

Com relação às alegações de obtenção de provas ilegais apresentadas pelo Recorrente, com a afirmativa de que o elenco probatório foi produzido em desconformidade com os ditames constitucionais e legais, havendo provas ilícitas, que deveriam, portanto, ser desentranhadas do processo, bem como quaisquer outras delas decorrentes, presume-se que as provas às quais se refere são as cópias de diários de bordo da aeronave PT-SHY, juntadas às fls. 44 a 111 (volume de processo 10 a 12), e obtidas na sede do interessado, conforme documentado às fls. 42 e 43 dos autos (volume 10).

Cabe observar que as provas objeto de contestação são as folhas de diário de bordo de aeronave da frota da autuada. O Diário de Bordo, nos termos da legislação aeronáutica (art. 172 da Lei 7.565/86 e IAC 3151), consiste em documento de porte obrigatório a bordo de aeronaves brasileiras, utilizado para o registro de informações concernentes aos voos realizados, às eventuais discrepâncias de segurança constatadas por meio da utilização da aeronave em voo, e ao registro de certas ações de manutenção. Trata-se, portanto, de documento essencial para a comprovação da regularidade de uma aeronave, bem como para verificação sobre sua manutenção foi realizada adequadamente.

Ademais, o Interessado não apresenta quaisquer evidências que corroborem suas declarações no que diz respeito ao suposto tom ameaçador do Inspetor de Aviação Civil – INSPAC em questão, ou à alegada omissão, por parte deste, em apresentar a finalidade de sua visita, ou ainda à suposta retirada de documentos originais da sede da empresa, nem ao alegado ingresso do INSPAC na sede da empresa sem o consentimento desta.

A respeito da retirada de documentos originais de sua sede, o interessado, inclusive, trouxe aos autos evidência no sentido contrário, já que apresenta declaração assinada por Cláudio da Silva Lago, identificado como INSPAC, em que esse afirma: “declaro que nesta data, retirei cópia dos seguintes documentos da empresa NHR Táxi Aéreo Ltda (...)” (grifo nosso).

Outra declaração foi apresentada pelo autuado, esta tendo por signatário Carlo Kain, identificado com o cargo “Diretor Administrativo”. A declaração contém ainda uma segunda assinatura, esta assemelhada àquela presente no documento acima mencionado – do INSPAC Cláudio da Silva Lago – o que sugere sua ciência acerca do teor do documento. O Sr. Carlo Kain declara que “não foi possível localizar a caderneta de motor de número 7 do motor PT6A-34 número de série PCE-57279 referente ao período (...) devido ao horário que foi solicitado, (depois das 18:00) pois a maioria dos funcionários não encontram-se na empresa (...)” (grifo nosso). Este documento não corrobora nenhuma das alegações supracitadas do interessado, exceto ao indicar que o INSPAC, de fato, teria solicitado documentos à empresa após as 18:00.

O Interessado manifesta seu entendimento de que o comparecimento do INSPAC à sua sede em horário, supostamente, “fora do horário normal de funcionamento da repartição na qual tramita o processo (9:00h as 17:00h), assim como fora do expediente comercial da Empresa”, seria contrário ao art. 5º XI da CRFB (“a casa é asilo inviolável do indivíduo, ninguém podendo nela penetrar sem consentimento do morador, salvo em caso de flagrante delito, ou desastre, ou, durante o dia, por determinação judicial”) e ao art. 23 da Lei nº 9.784/1999, que regula o processo administrativo federal (“Os atos do processo devem realizar-se em dias úteis, no horário normal de funcionamento da repartição na qual tramitar o processo”).

Assim, entende-se não ser aplicável a previsão do art. 5º XI da CRFB à situação concreta, uma vez que não há nada nos autos que sugira que não houve consentimento da sociedade em relação ao ingresso do INSPAC em questão. Ao contrário, o próprio relato da parte interessada indica que, àquele horário, na sede da empresa, estavam presentes o Diretor Administrativo da empresa e parte de seus funcionários (já que consta que “a maioria dos funcionários não encontram-se na empresa”), e que as cópias solicitadas pelo INSPAC foram, de fato, fornecidas, o que sugere que a empresa ainda se encontrava em funcionamento quando da solicitação do Agente, fato corroborado pelo documento assinado pelo Sr. Carlos Kain e juntado aos autos pelo interessado.

Importante também mencionar que não se entende que houve admissão pelo agente no que concerne o conceito de “casa” em decisão de primeira instância, sendo apresentado apenas a situação de forma hipotética conforme redação: “Entretanto, não se entende aplicável a previsão do art. 5º XI da CRFB à situação concreta. Ainda que se admitisse que o conceito de “casa” pudesse compreender o local de funcionamento da sociedade empresária” (grifo nosso).

Assim, afasta-se alegação do Recorrente de “ilicitude da prova obtida mediante apreensão de documentos por Agente da Administração, na sede da empresa”. (grifo nosso)

Já no que se refere ao art. 23 da Lei nº 9.784/1999, é evidente que ao determinar que atos do processo administrativo sejam praticados em dias úteis e horário normal da repartição, este não se refere às ações de fiscalização promovidas *in loco*, por sua própria natureza. Admitir o contrário significaria inviabilizar qualquer operação de fiscalização conduzida, por exemplo, aos finais de semana, o que, como se sabe, é incompatível com a natureza de diversas atividades que são alvo de fiscalização pela Administração Pública, como é, inclusive, o caso da Aviação Civil.

Atente-se ainda para o fato de que a parte interessada, na condição de empresa de táxi aéreo, é ente regulado pela ANAC e que não se vislumbra qualquer impedimento para a obtenção pela Agência, junto a um de seus entes regulados, de cópias de documentos de porte e apresentação obrigatórios, como é o caso dos documentos em questão (diários de bordo), estando esse em funcionamento. Essa é, afinal, uma das prerrogativas necessárias para o exercício efetivo do poder-dever de fiscalizar o setor.

Acrescento que, conforme Relatório de Fiscalização, antes da obtenção das cópias dos Diários de Bordo na sede da empresa NHR, esta Agência emitiu o Ofício 43/2012/AMI/SAR, solicitando o envio das cópias dos documentos. Verifica-se que o referido Ofício foi recebido pelo interessado em 30/05/2012, contudo, de acordo com relatos, não houve qualquer resposta do Autuado.

Dessa forma, corroborando com o setor de primeira instância administrativa, não se identificam, no caso concreto, elementos aptos a caracterizar como provas ilícitas quaisquer documentos juntados aos autos.

Diante da alegação do Interessado quanto à continuidade do delito infracional, em concordância com o setor de primeira instância, no presente caso, evidenciam-se 114 infrações autônomas descritas nos autos de infração listados nos processos nº 37 a 150 da Tabela 1.

Cabe dizer que, cada operação da aeronave em situação irregular, pelo descumprimento de qualquer regulamento, dá ensejo a infrações distintas. Assim, verifica-se que cada irregularidade constatada nos referidos autos de infração são todas autônomas passíveis, portanto, de aplicação de penalidades de forma independente, pelo fato de se referirem a operações distintas ocorridas em datas, horários e etapas de voo distintos.

Ainda, cabe ressaltar que, no caso concreto, não se pretende aplicar múltiplas punições para uma mesma conduta, pois tratam-se de 114 diferentes condutas, devendo ser analisado cada ato infracional imputado que resulta, se confirmado na aplicação da penalidade.

Dessa maneira, afasta-se também a alegação da Recorrente quanto à aplicação do princípio *non bis in idem*, conforme já mencionado, verifica-se que as irregularidades descritas nos referidos autos de infração não representam o mesmo fato gerador, ou seja, verifica-se que ocorreram operações distintas da aeronave em situação irregular quanto às inspeções e/ou DA vencidas.

Conforme citado pelo setor de primeira instância, “também não se pode admitir que, como defende a autuada, diversas condutas infracionais de natureza similar, ou “de mesma espécie” sejam punidas em conjunto, com uma única multa. Entender dessa forma seria admitir que aquele já que efetuou uma operação em situação irregular continuasse a fazê-lo impunemente – afinal, como consequência de tal entendimento, a autuada seria penalizada na mesma medida por operar uma ou dezenas de vezes a aeronave em descumprimento à legislação aeronáutica. É necessário, portanto, com vistas a preservar a efetividade da ação punitiva por parte da Administração, que um infrator seja penalizado de maneira proporcional ao número de violações por ele praticadas.”

Importante ressaltar que a Resolução ANAC nº 13/2007, já revogada, e a atual Resolução ANAC nº 25/2008, que dispõem sobre o processo administrativo para a apuração de infrações e aplicação de penalidades, no âmbito da competência da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, fazem qualquer menção sobre tratamento de infrações permanentes ou continuadas.

Portanto, evidenciam-se infrações autônomas descritas nos referidos autos de infração, não podendo, portanto, ser acostada a alegação da continuidade do delito infracional e aplicação do princípio *non bis in idem*.

No mérito, o Recorrente não apresenta considerações de forma a afastar as evidências dos atos infracionais praticados quanto à utilização da aeronave PT-SHY com inspeções 300 e 600 horas e DA 91-07-01 vencidas.

Ainda, verifica-se que, em resposta aos autos de infração anteriormente lavrados em face ao Autuado (volume de processo 10, SEI nº 0702791, fls. 11), a empresa aérea afirma que os atrasos no cumprimento das inspeções de 300 e 600 horas e da DA 91-07-01 na aeronave PT-SHY foram ocasionados por mudanças em seu Sistema Informatizado de Controle de Manutenção que gerou erro nos dados de execução da mesma. A Autuada declara que o erro foi detectado e corrigido.

Dessa forma, considerando os elementos probatórios apresentados aos autos, conforme item 2.2 deste voto, evidencia-se a ocorrência de 114 infrações autônomas, quando a aeronave foi utilizada com suas inspeções de 300 e/ou 600 horas e DA 91-07-01 vencidas, descumprindo o disposto na seção 39.3 (a) do RBHA 39 e/ou seções 135.25 (a) (2) e 135.425 do RBHA 135, infrações essas capituladas na alínea 'e' do inciso III do art. 302 do CBA, cada uma referente a um dos autos de infração listados nos processos de números **37 a 150** da Tabela 1 deste voto.

Diante do exposto, o autuado não apresenta qualquer excludente de sua responsabilidade, cabendo destacar que o mesmo 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.

Por fim, as alegações do Interessado não podem servir para afastar a aplicação das sanções administrativas quanto aos atos infracionais praticados.

Isso posto, restaram configuradas as 114 infrações apontadas nos Autos de Infração mencionados conforme números **37 a 150** da Tabela 1 deste voto.

3. DO ENQUADRAMENTO E DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

Pelo exposto, houve, de fato, violação à legislação, com a prática de 114 infrações cujas autuações estão fundamentadas na alínea 'e' do inciso III do art. 302 do CBA, restando analisar a adequação dos valores das multas aplicadas, que, segundo o que dispõe o CBA, deve refletir a gravidade da infração (Lei nº 7.565/86, art. 295).

Nesse contexto, é válido observar que o valor de cada multa imposta pela autoridade competente – R\$ 10.000,00 (dez mil reais), foi fixado dentro dos limites previstos da Resolução ANAC nº 13/2008 (norma em vigor à época dos fatos) e da Resolução ANAC nº 25/2008 e conforme o disposto no artigo 57 da Instrução Normativa ANAC nº 08/2008, indicando que a penalidade de multa será calculada a partir do valor intermediário. Assim, nos casos em que há mais agravantes que atenuantes, deve ser aplicado o valor máximo da tabela em anexo à Resolução ANAC nº 25/2008.

Observa-se que o art. 22 da Resolução ANAC nº 25 e o art. 58 da IN ANAC nº 08 dispõem que, para efeito de aplicação de penalidades, serão consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes, sendo estas situações dispostas nos §1º e §2º deste mesmo artigo.

Destaca-se que, com base no Anexo III, pessoa jurídica, da Resolução ANAC nº 13/2007, o valor da multa para cada ato infracional referente à alínea 'e' do inciso III do art. 302 do CBA poderia ser imputado até o valor de R\$ 10.000,00 (dez mil reais).

Cabe mencionar que a Resolução ANAC nº 25/2008 atribuiu como valores para cada ato infracional referente à alínea 'e' do inciso III do art. 302 do CBA: R\$ 4.000 (grau mínimo), R\$ 7.000 (grau médio) ou R\$ 10.000 (grau máximo).

3.1. Das Circunstâncias Atenuantes

Quanto à circunstância atenuante pelo 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.

Assim, observa-se que não consta nos autos qualquer comprovação que de fato se enquadre conforme descrito no inciso I do §1º do art. 22 da Resolução nº 25/2008 ou no inciso I, do §1º do art. 58 da Instrução Normativa nº 08/2008 (anteriormente, inciso I do §2º do art. 27 da Resolução ANAC nº 13/2007).

Em relação a essa causa de minoração da pena, já se pronunciou a extinta Junta Recursal, atual ASJIN, por meio do Enunciado nº 08/JR/ANAC/2009, de 25/06/2009, abaixo transcrito:

ENUNCIADO Nº 08/JR/ANAC – 2009

TÍTULO: Reconhecimento da prática da infração.

ENUNCIADO: Configura-se o “reconhecimento da prática da infração”, enquanto circunstância atenuante ao processo administrativo sancionador, quando o autuado confessa o fato, reconhece a violação à legislação, desiste do processo em curso, submetendo-se, desde logo, à aplicação das providências administrativas cabíveis.

Quanto à aplicação de atenuante com base no fundamento em 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. Ainda, sua aplicação 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.

Portanto, entende-se não haver comprovação nos autos que possibilite a aplicação da circunstância atenuante prevista no inciso II do §1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008 ou no inciso II do §1º do art. 58 da Instrução Normativa ANAC nº 08/2008 (antes inciso II do §2º do art. 27 da Resolução ANAC nº 13/2007).

Por fim cumpre ressaltar que a circunstância atenuante "inexistência de aplicação de penalidades" é aplicada conforme o registro de multas aplicadas em definitivo para o Interessado disposto no Sistema Integrado de Gestão de Crédito (SIGEC) desta ANAC.

Em consulta ao SIGEC, conforme documento SEI nº 0946156, considerando os atos infracionais ocorridos entre 15/01/2008 e 27/02/2008, verifica-se que existem penalidades aplicadas ao interessado no último ano, como, por exemplo, no processo com crédito de multa nº 638914137.

Dessa maneira, corroborando com o setor de primeira instância não é cabível a aplicação da circunstância atenuante com base no inciso III do §1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008 ou no inciso III do §1º do art. 58 da Instrução Normativa ANAC nº 08/2008 ("inexistência de aplicação de penalidades no último ano").

Nesse sentido, inclusive a orientação da extinta Junta Recursal, atual Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância, no Enunciado nº 13/JR/ANAC/2015, aprovado na 311ª Sessão de Julgamento, em 29/01/2015, conforme redação que segue:

ENUNCIADO Nº 13/JR/ANAC – 2015

TÍTULO: Aplicação de circunstância atenuante: inexistência de aplicação de penalidades no último ano.

ENUNCIADO: Para efeito de aplicação de circunstância atenuante para dosimetria da pena do interessado em processo administrativo sancionador da ANAC, configura a hipótese prevista no inciso III do § 1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008, a evidência de inexistência de aplicação de penalidade em definitivo ao mesmo autuado nos 12 (doze) meses anteriores à data do fato gerador da infração.

Dessa maneira, no caso em tela, não é possível aplicar quaisquer das circunstâncias atenuantes, das dispostas nos incisos do §1º do artigo 22 da Resolução ANAC nº 25/2008 ou nos incisos do §1º do artigo 58 da Instrução Normativa ANAC nº 08/2008 (anteriormente, dispostas nos incisos do §2º do art. 27 da Resolução ANAC nº 13/2007).

3.2. **Das Circunstâncias Agravantes**

Em decisão de primeira instância, foi aplicada a circunstância agravante com base no inciso IV do §2º do artigo 22 da Resolução ANAC nº 25/2008 ou no inciso IV do §2º do artigo 58 da Instrução Normativa ANAC nº 08/2008 ("exposição ao risco da integridade física de pessoas"), entendendo que a não realização de procedimentos requeridos para a conservação da condição de aeronavegabilidade afeta diretamente a segurança de voo.

Cumpre mencionar que a fiscalização desta ANAC reporta, em Resumo das Não conformidades (fls. 18 e 18v), quanto ao não cumprimento do programa de manutenção da aeronave PT-SHY, bem como sua desatualização com relação ao programa de manutenção do fabricante. Ainda, a fiscalização ressalta que o Manual Geral de Manutenção (MGM) encontra-se desatualizada e a empresa não possui procedimento implementado de forma a garantir o cumprimento dos itens de inspeções obrigatórias.

Assim, concordo a aplicação da circunstância agravante prevista no inciso IV do § 2º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008 ("exposição ao risco da integridade física de pessoas"), também prevista no inciso IV do §3º do artigo 27 da Resolução ANAC nº 13/2007, norma vigente à época dos fatos, visto que a atividade de manutenção está relacionada diretamente com a aeronavegabilidade da frota, uma vez que utilização de aeronave PT-SHY com inspeções de 300 e 600 horas e DA 91-07-01 vencidas em diversos dias consecutivos apresenta riscos à segurança de voo e expõe claramente a possíveis incidentes e acidentes toda a tripulação e passageiros.

No caso em tela, não é possível aplicar as outras circunstâncias agravantes dispostas nos incisos do §2º do artigo 22 da Resolução ANAC nº 25/2008 ou nos incisos do §2º do artigo 58 da Instrução Normativa ANAC nº 08/2008 (antes, incisos do §3º do art. 27 da Resolução ANAC nº 13/2007).

3.3. **Da Sanção a Ser Aplicada em Definitivo**

Dessa forma, com relação aos 114 processos de nº 37 a 150 da Tabela 1 (SEI nº 0808206) e da Certidão ASJIN (SEI nº 0705257), considerando nos autos a presença da circunstância agravante "exposição ao risco da integridade física de pessoas" e ausência de atenuantes, as multas devem ser mantidas em seu grau máximo, no valor de R\$ 10.000,00 (dez mil reais) para cada infração, totalizando o valor de multa de R\$ 1.140.000,00 (um milhão cento e quarenta mil reais).

4. **CONCLUSÃO**

Pelo exposto, com relação aos 114 processos de nº 37 a 150 da Tabela 1 (SEI nº 0808206) e da Certidão ASJIN (SEI nº 0705257), vota-se por NEGAR PROVIMENTO ao recurso, MANTENDO-SE as multas aplicadas pela autoridade competente da primeira instância administrativa no valor de R\$ 10.000,00 (dez mil reais) para cada infração, totalizando o valor de multa de R\$ 1.140.000,00 (um milhão cento e quarenta mil reais).

É o voto.

Ainda, com relação aos demais 62 processos de nº 1 a 36 e 151 a 176 da Tabela 1 (SEI nº 0808206) e da Certidão ASJIN (SEI nº 0705257), verifica-se que os mesmos já foram decididos pelo setor competente

em primeira instância administrativa, conforme decisão prolatada no volume de processo 44, SEI nº 0704352, fls. 5397 a 5409 do presente processo administrativo, onde restaram anulados os referidos autos de infração, com o arquivamento desses processos.

Considerando que esses 62 processos tratam de fatos conexos aos demais processos em exame, sugere-se que os mesmos permaneçam apensados ao processo 00066.052932/2012-15, postergando-se seu efetivo arquivamento após conclusão das providências administrativas dos demais 114 processos.

Rio de Janeiro, 17 de agosto de 2017.



Documento assinado eletronicamente por **RENATA DE ALBUQUERQUE DE AZEVEDO**, Especialista em Regulação de Aviação Civil, em 17/08/2017, às 15:52, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **0808206** e o código CRC **FF9B9341**.

SEI nº 0808206



CERTIDÃO

Rio de Janeiro, 17 de agosto de 2017.

CERTIDÃO DE JULGAMENTO EM SEGUNDA INSTÂNCIA ADMINISTRATIVA

460ª SESSÃO DE JULGAMENTO DA ASJIN

Processo: 00066.052932/2012-15

Interessado: NHR TAXI AEREO LTDA.

Membros Julgadores ASJIN:

- Julio Cezar Bosco Teixeira Ditta – SIAPE 1286366 - Portaria ANAC nº 2.278, de 25/08/2016 - Presidente da Turma Recursal RJ-ASJIN
- Renata de Albuquerque de Azevedo - SIAPE 1766164 - Portaria ANAC nº 626, de 27/04/2010 - Relatora
- Sérgio Luís Pereira Santos - SIAPE 2438309 - Portaria ANAC nº 1.921, de 21/10/2009

Certifico que a ASJIN da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, ao apreciar o processo em epígrafe, proferiu as seguintes decisões:

Com relação aos 114 processos de nº **37 a 150** da Tabela 1 (SEI nº 0808206) e da Certidão ASJIN (SEI nº 0705257), a Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância, por unanimidade, **NEGOU PROVIMENTO** ao recurso, MANTENDO as multas aplicadas em primeira instância administrativa no valor de **R\$ 10.000,00 (dez mil reais)**, totalizando o valor de multa de R\$ 1.140.000,00 (um milhão cento e quarenta mil reais), nos termos do voto da Relatora.

Os Membros Julgadores votaram com a Relatora.

Com relação aos demais 62 processos de nº **1 a 36 e 151 a 176** da Tabela 1 (SEI nº 0808206) e da Certidão ASJIN (SEI nº 0705257), verifica-se que os mesmos já foram decididos pelo setor competente em primeira instância administrativa, conforme decisão prolatada no volume de processo 44, SEI nº 0704352, fls. 5397 a 5409 do presente processo administrativo, onde restaram anulados os referidos os autos de infração, com o arquivamento desses processos.

Considerando que esses 62 processos tratam de fatos conexos aos demais processos em exame, sugere-se que os mesmos permaneçam apensados ao processo 00066.052932/2012-15, postergando-se seu efetivo arquivamento após conclusão das providências administrativas dos demais 114 processos.

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



Documento assinado eletronicamente por **RENATA DE ALBUQUERQUE DE AZEVEDO**, **Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 17/08/2017, às 16:03, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **SERGIO LUIS PEREIRA SANTOS**, **Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 18/08/2017, às 07:48, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **JULIO CEZAR BOSCO TEIXEIRA DITTA**, **Analista Administrativo**, em 21/08/2017, às 11:45, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **0954780** e o código CRC **EB9FE282**.