



## VOTO

**PROCESSO: 00066.006717/2012-42**

**INTERESSADO: EMBRAER - EMPRESA BRASILEIRA DE AERONAUTICA S.A.**

### 500ª. SESSÃO DE JULGAMENTO

#### DECISÃO EM SEGUNDA INSTÂNCIA ADMINISTRATIVA

**Interessado:** EMPRESA BRASILEIRA DE AERONÁUTICA S.A. - EMBRAER.

**Auto de Infração:** 00165/2012      **Data da Lavratura:** 17/01/2012

**Crédito de Multa (nº SIGEC):** 644.494/14-6

**Infração:** *Fornecimento de informação inexata à autoridade.*

**Enquadramento:** inciso V do artigo 299 do CBA.

**Relator (a):** Sérgio Luís Pereira Santos - Membro Julgador (SIAPE 2438309 / Portaria ANAC nº 1.921, de 21/10/2009).

#### 1. DO RELATÓRIO

Trata-se de processo administrativo sob o número em referência, em face da empresa EMBRAER S.A., inscrita no MF/CNPJ sob o nº 07.689.002/0001-89, sede na Avenida Brigadeiro Faria Lima, nº. 2170, Bairro Putim, CEP 12227-901, São José dos Campos/SP., por *fornecimento de informação inexata à autoridade*, descumprindo, assim, o disposto no inciso V do artigo 299 do CBA.

O referido processo foi iniciado com a emissão do Relatório de Fiscalização (RF) nº 57/2011/GGCP/SAR, datado de 06/12/2011 (fls. 01/01v), anexando documentos (fls. 01 a 05), resultando, ao final, na emissão do referido Auto de Infração (AI) (fl. 06). Trata-se de processo administrativo sob o número em referência, em face da empresa EMBRAER S.A., inscrita no MF/CNPJ sob o nº 07.689.002/0001-89, sede na Avenida Brigadeiro Faria Lima, nº. 2170, Bairro Putim, CEP 12227-901, São José dos Campos/SP., por *fornecimento de informação inexata à autoridade*, descumprindo, assim, o disposto no inciso V do artigo 299 do CBA.

A empresa interessada, em 30/01/12, teve ciência do referido Auto de Infração, conforme AR (fl. 07), oportunidade em que apresenta defesa administrativa, protocolada em 17/02/2012 (fl. 18), subscrita pelo então gerente de regulamentos e padrões da empresa, anexando o necessário instrumento de representação (fl. 20), este datado de 29/04/2011. Consta às fls. 21 e 22, a tempestividade da defesa e o respectivo despacho à Superintendência de Aeronavegabilidade - SAR.

O setor competente, em decisão, datada de 30/09/2014 (fls. 24 a 29), confirmou o ato infracional, *ao final*, considerando a existência de duas condições atenuantes e duas agravantes, aplicando a sanção de multa, no valor de R\$ 14.000,00 (quatorze mil reais).

Por intermédio do Ofício nº. 16/2014/GTAS/SAR - ANAC (fl. 23), datado de 01/10/2014, cópia do processo foi encaminhada para o Ministério Público (MP), para que fossem apuradas possíveis práticas sobre eventuais ilicitudes penais constantes dos fatos ocorridos.

Tendo tomado ciência da decisão, em 07/10/2014 (fl. 53), a empresa interessada protocolou peça nesta agência, em 17/10/2014 (fl. 54 a 65), por intermédio da qual esclarece que a EMBRAER S.A. teria alterado o fornecedor das peças mantendo as características, não havendo, contudo, quaisquer alterações nas mesmas, ou seja, não sendo modificado o seu projeto e forma física, alterando, *segundo alega*, apenas o seu fornecedor, não oferecendo ameaça à segurança da aeronave. A empresa alega que, na procura de um novo fornecedor, "tinha como restrição atender as especificações técnicas previamente aprovadas pela autoridade certificadora", porém, para facilitar a identificação e o rastreamento das peças, foi alterada a *parte number* dos trens de pouso. Em anexo 1 (fl. 66 a 71), estão os DCA, onde são apontadas as alterações dos P/Ns no projeto de tipo das aeronaves ERJ-190. A interessada, diz que, "é fato que as alterações citadas não afetam o produto certificado" e que as *part number* seriam sidos aprovados anteriormente pela autoridade certificadora, como, *segundo alega*, pode se notar no Ofício n° 1046/2011/GGCP/SAR-ANAC (fl. 48) assinada pelo então Gerente-Geral. Diante do exposto, a recorrente entende que não há motivos para lhe ser imputada sanção, pois, *segundo alega*, na época do acontecimento, havia a emissão dos atestados de conformidade (fl. 4). A empresa salienta que a carta VOP/DQA/GQC 00889/2011, datada de 23/11/2011, que teria como assunto "acompanhamento do RA - ANAC 025/2011", servindo, *na verdade*, como base para a lavratura dos referidos AIs. Quanto as condições agravantes adotadas em decisão, não seriam cabíveis, pois, *segundo alega*, a empresa não teria obtido nenhuma vantagem e nem tampouco houve a exposição ou risco da integridade física de pessoas, requerendo que a ANAC explique a motivação para tal agravamento que majorou em duplo grau a multa, apontando as vantagens que teriam retirado da informação inexata. Desta forma, vem pedir a revogação total da decisão e a anulação do processo. O caso de o pedido não ser atendido, a empresa recorrente solicita a revisão do valor para o patamar mínimo, uma vez que, *segundo entende*, não existiu agravante.

Em 10/11/2015, o Ministério Público, através da Procuradoria (fls. 337 a 340), requerer o arquivamento dos autos formado no âmbito daquele órgão, alegando que a conduta dos engenheiros da EMBRAER estavam de acordo com os parâmetros legais estabelecidos, após verificar eventual problema, comunicando, posteriormente, à ANAC.

Em 07/04/2016, a empresa interessada interpôs complementação ao seu recurso (fls. 74 a 176v), oportunidade em que apresenta os resultados dos inquéritos policiais (IPs) de n° 0001/2015-4 - DPF/SJK/SP e n° 0031/2015-4 DPF/SJK/SP, os quais foram instaurados com a finalidade de apurar a ocorrência dos delitos de falsidade ideológica e uso de documentos falsos. A empresa aponta que, nos autos dos referidos IPs, foram solicitados esclarecimentos à ANAC, oportunidade em que esta responde, através do Ofício n° 919/2015/GGCP/SAR (fls. 178 e seguintes), apontando que não houve informação inexata. A empresa, então, alega que, conforme apontado pelo resultado dos referidos inquéritos, os atos praticados pela EMBRAER estavam em conformidade, ou seja, regulares, reconhecendo ter a empresa agido corretamente. A recorrente requer que as declarações da própria ANAC e da Polícia Federal sejam recepcionados, justificando, assim, a inadequação da sanção aplicada, a qual, *segundo entende*, deverá ser anulada.

Pela Nota Técnica n°. 307(SEI)/2017/ASJIN, datada de 09/10/2017 (SEI! 1080606), este Relator solicitou o encaminhamento do presente processo à Superintendência de Aeronavegabilidade - SAR, de forma que fossem analisados todos os documentos presentes, como também, os mencionados após decisão de primeira instância administrativa, a qual aplicou sanção de multa, *em especial*, quanto às informações prestadas por esta ANAC, constantes às fls. 283 e 283v do presente processo.

Por Despacho, datado de 25/02/2019 (SEI! 2748193), o setor técnico aponta o cumprimento da referida diligência solicitada por intermédio da Nota Técnica n°. 3/2019/GTAI-SAR/GGCP/SAR (SEI! 3070205), anexando, ainda, o Ofício n°. 273/2011/GGAC/SAR-ANAC, datado de 27/07/2011 (SEI! 3070218) e a Apresentação de Acompanhamento ANAC 025/2011 (SEI! 3070227).

Por Certidão, datada de 28/05/2019 (SEI! 3070230), foi promovida a juntada dos documentos 3070205, 3070218 e 3070227 ao presente, documentação esta que foi extraída do Processo n° 00066.004111/2012-72.

Anexado o Extrato SIGEC da empresa interessada (SEI! 3071673).

Tendo em vista a proposta de decisão apresentada no Parecer nº 676/2019/JULG ASJIN (SEI! 3078167), o decisor de segunda instância ratificou a integralidade os entendimentos da análise referenciada (SEI! 3078168), com respaldo nos termos do artigo 50, §1º, da Lei nº 9.784/1999, decidindo, ao final:

- Pela **NOTIFICAÇÃO** da empresa interessada, *em especial*, com relação aos documentos juntados após a diligência promovida, em função do disposto no parágrafo único do art. 40 da Resolução ANAC nº 472/2018; e
- Pela **NOTIFICAÇÃO** da empresa interessada a respeito da possibilidade de ocorrer gravame a sua situação, diante da possibilidade de afastamento da circunstância atenuante prevista no inciso II do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018, de forma que o mesmo, *querendo*, venha no prazo de 10 (dez) dias, formular suas alegações, cumprindo, assim, o disposto no parágrafo único do art. 64 da Lei nº 9.784/99, c/c o §3º do art. 44 e do §1º do art. 19, ambos da Resolução ANAC nº 472/2018.

Após, *regular*, notificação (SEI! 3142200 e 3191576), a empresa interessada apresenta as suas considerações (SEI! 3200061).

Por despacho, datado de 04/07/2019 (SEI! 3201371), o presente processo retorna à relatoria.

Ao presente processo é anexada cópia da manifestação apresentada pela empresa (SEI! 3209498).

Em 05/07/2019, às 11h10min, o presente processo foi atribuído a este Relator.

### **É o breve Relatório.**

## **2. DA REGULARIDADE PROCESSUAL**

A empresa interessada foi, *devidamente*, notificada, em 30/01/12 (fl. 07), oportunidade em que a empresa interessada apresentou sua defesa administrativa, protocolada em 17/02/2012 (fl. 18), subscrita pelo então gerente de regulamentos e padrões da empresa, anexando o necessário instrumento de representação (fl. 20), este datado de 29/04/2011. Consta, às fls. 21 e 22, a tempestividade da defesa e o respectivo despacho à Superintendência de Aeronavegabilidade - SAR.

O setor competente, em decisão, datada de 30/09/2014 (fls. 24 a 29), confirmou o ato infracional, *ao final*, considerando a existência de duas condições atenuantes e duas agravantes, aplicando a sanção de multa, no valor de R\$ 14.000,00 (quatorze mil reais).

Tendo tomado ciência da decisão, em 07/10/2014 (fl. 53), a empresa interessada protocolou nesta agência, em 17/10/2014 (fl. 54 a 65), seu recurso. Em 07/04/2016, a empresa interessada interpôs complementação ao seu recurso (fls. 74 a 176v), oportunidade em que apresenta os resultados dos inquéritos policiais (IPs) de nº 0001/2015-4 - DPF/SJK/SP e nº 0031/2015-4 DPF/SJK/SP.

Pela Nota Técnica nº. 306(SEI)/2017/ASJIN, datada de 09/10/2017 (SEI! 1079238), este Relator solicitou o encaminhamento do presente processo à Superintendência de Aeronavegabilidade - SAR, oportunidade em que, *por despacho*, este datado de 20/03/2018 (SEI! 2824212), aquele setor técnico apresenta esclarecimentos.

Em nova oportunidade, o setor técnico apresenta mais esclarecimentos, conforme se pode observar na Nota Técnica nº. 03/2019/GTAI-SAR/GGCP/SAR, de 15/02/2019 (SEI! 3070205) e aos documentos colacionados (SEI! 3070218 e 3070227).

Em 02/04/2019, o presente processo foi, *novamente*, atribuído a este Relator, no entanto, verificou-se que não foi promovida a notificação da empresa interessada, para que tivesse ciência dos documentos anexados e, *querendo*, viesse a se manifestar sobre a documentação juntada.

Tendo em vista a proposta de decisão apresentada no Parecer nº 676/2019/JULG ASJIN (SEI! 3078167), o decisor de segunda instância ratificou a integralidade os entendimentos da análise referenciada (SEI! 3078168), com respaldo nos termos do artigo 50, §1º, da Lei nº 9.784/1999, decidindo, *ao final*,

pela **NOTIFICAÇÃO** da empresa interessada, *em especial*, para ciência com relação aos documentos juntados após a diligência promovida, e, ainda, pela **NOTIFICAÇÃO** da mesma a respeito da possibilidade de ocorrer gravame a sua situação, diante da possibilidade de afastamento das circunstâncias atenuantes previstas nos incisos II e III, ambos do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018.

Após, *regular*, notificação (SEI! 3142200 e 3191576), a empresa interessada apresenta as suas considerações (SEI! 3200061).

Sendo assim, deve-se apontar que o presente processo preservou todos os direitos da empresa interessada, *em especial*, quanto ao atendimento aos princípios da *ampla defesa* e do *contraditório*, bem como observou os princípios informadores da Administração Pública, estando, *agora*, pronto para receber uma decisão de segunda instância administrativa por parte desta ASJIN.

### 3. DO MÉRITO

#### ***Quanto à Fundamentação da Matéria – Fornecimento de informação inexata à autoridade.***

Trata-se de análise em processo administrativo, pelo descumprimento do inciso V do artigo 299 do CBA, conforme consta do referido Auto de Infração (fl. 06), sendo a infração descrita da seguinte forma, *in verbis*:

DATA: 16/07/2011      HORA: N/A      LOCAL: Av. Brigadeiro Faria Lima, 2170, São José dos Campos.

Descrição da Ocorrência: *Fornecimento de informação inexata à autoridade.*

CÓDIGO EMENTA: FDI.

HISTÓRICO: A Embraer emitiu Certificado de Conformidade para a aeronave com número de série 19000450 em 16/07/11, na mesma data em que entrou com Requerimento para Emissão de Certificado de Aeronavegabilidade para Aeronave Recém Fabricada (CAARF). O CAARF número 2011R07-08 foi emitido por esta agência em 20/07/11.

Durante realização de Vistoria Técnica Inicial para emissão de Certificado de Aeronavegabilidade para a referida aeronave nos dias 25 e 26 de julho de 2011, inspetores da ANAC constataram a instalação de modificações cujo processo de aprovação está associado à Design Change Application (DCA) 190-032-00164-2007/ANAC, que não estava aprovada pela ANAC.

A empresa forneceu informação inexata à autoridade em seu requerimento para obter o Certificado de Aeronavegabilidade para Aeronave Recém Fabricada (CAARF), ao afirmar, por meio do Certificado de Conformidade, que a aeronave em questão tinha sido fabricada em conformidade com o projeto de tipo aprovado, quando, de fato, a aeronave apresentava modificações ao projeto não aprovadas pela ANAC.

Capitulação: Art. 299, inciso V do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei 7565/86).

*No caso em tela*, verifica-se que o ato tido como infracional foi com relação ao interessado *fornecer informação inexata à autoridade*, com fundamento legal no inciso V do art. 299 do Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), conforme abaixo, *in verbis*:

#### **CBA**

Art. 299. Será aplicada multa de (vetado) até 1.000 (mil) valores de referência, ou de suspensão ou cassação de quaisquer certificados de matrícula, habilitação, concessão, autorização, permissão ou homologação expedidos segundo as regras deste Código, nos seguintes casos:

I - procedimento ou prática, no exercício das funções, que revelem falta de idoneidade profissional para o exercício das prerrogativas dos certificados de habilitação técnica;

II - execução de serviços aéreos de forma a comprometer a ordem ou a segurança pública, ou com violação das normas de segurança dos transportes;

III - cessão ou transferência da concessão, autorização ou permissão, sem licença da autoridade aeronáutica;

IV - transferência, direta ou indireta, da direção ou da execução dos serviços aéreos concedidos ou autorizados;

V - fornecimento de dados, informações ou estatísticas inexatas ou adulteradas;

VI - recusa de exibição de livros, documentos contábeis, informações ou estatísticas aos agentes da fiscalização;

VII - prática reiterada de infrações graves;

VIII - atraso no pagamento de tarifas aeroportuárias além do prazo estabelecido pela autoridade aeronáutica;

IX - atraso no pagamento de preços específicos pela utilização de áreas aeroportuárias, fora do prazo estabelecido no respectivo instrumento.

(grifos nossos)

Deve-se, ainda, observar a normatização complementar, *no caso em tela*, alguns itens do RBAC 21, conforme abaixo, *in verbis*:

## **RBAC 21**

### **21.327 Requerimento**

[...]

(f) Cada requerimento para aprovação de aeronavegabilidade para exportação de um produto Classe I deve incluir, como aplicável:

(1) uma declaração de conformidade em formulário apropriado para cada produto novo que não tenha sido fabricado segundo um certificado de organização de produção;

[...]

### **21.329. Emissão de Certificado de aeronavegabilidade para exportação produtos Classe I**

Um requerente faz jus a um certificado de aeronavegabilidade para exportação de um produto Classe I se demonstrar, na ocasião em que o produto for submetido à ANAC para aprovação, que o produto cumpre os requisitos estabelecidos nos parágrafos (a) até (f) desta seção, como aplicável, exceto como estabelecido no parágrafo (g) desta seção.

(a) Aeronaves novas ou usadas, fabricadas no Brasil, devem cumprir as exigências necessárias à obtenção de um certificado de aeronavegabilidade padrão, constantes da seção 21.183, ou cumprir as exigências para um certificado de aeronavegabilidade categoria, constantes de seção 21.185.

(...)

### **21.183 Emissão de certificado de aeronavegabilidade padrão para aeronaves categorias normal, utilidade, acrobática, transporte regional ou transporte e para balões livres tripulados e aeronaves de classe especial**

(a) Aeronave nova fabricada de acordo com um certificado de organização de produção. O requerente de um certificado de aeronavegabilidade padrão para uma aeronave nova fabricada de acordo com um certificado de organização de produção faz jus a esse certificado sem comprovações adicionais. A ANAC reserva-se o direito de vistoriar a aeronave para verificar se está conforme o projeto de tipo e se apresenta condições de operação segura.

[...]

(sem grifos no original)

Desta forma, ao se relacionar a ocorrência descrita pelo agente fiscal com o que determinam os dispositivos descritos acima, configura-se o descumprimento da legislação em vigor.

Destaca-se que, com base, *à época*, no inciso V do artigo 299 do CBA do ANEXO II da Resolução ANAC nº 25/2008, *para pessoa jurídica*, o valor da sanção referente a este item poderá ser imputado em R\$ 4.000,00 (grau mínimo); R\$ 7.000,00 (grau médio) ou R\$ 10.000,00 (grau máximo).

No entanto, observa-se que a decisão recorrida aplicou sanção de multa de R\$ 7.000,00 (sete mil reais), tendo em vista a identificação por aquele setor de duas circunstâncias agravantes e duas atenuantes, majorando, ainda, este valor para R\$ 14.000,00 (quatorze mil reais), com fundamento no §1º do art. 20 da então Resolução ANAC nº. 25/08.

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

Quanto ao presente fato, observa-se que a fiscalização, através do Relatório de Fiscalização nº. 57/2011/GGCP/SAR, datado de 06/12/2011 (fls. 01 a 05), aponta, *expressamente*, conforme abaixo, *in verbis*:

"A Embraer emitiu Certificado de Conformidade para a aeronave com número de série 19000450 em 16/07/11, na mesma data em que entrou com Requerimento para Emissão de Certificado de Aeronavegabilidade para Aeronave Recém Fabricada (CAARF). O CAARF número 2011R07-08 foi emitido por esta agência em 20/07/11 baseando-se em informações apresentadas por representantes credenciados em 19/07/11.

Durante realização de Vistoria Técnica Inicial para emissão de Certificado de Aeronavegabilidade para a referida aeronave nos dias 25 e 26 de julho de 2011, inspetores da ANAC constataram a instalação de modificações associadas à Design Change Application (DCA) 190-032-00164-2007/ANAC, que não estava aprovada pela ANAC.

A modificação da aeronave sem aprovação da autoridade corresponde a uma infração à Lei 7.565 de 19 de dezembro de 1986 que, no artigo 302, inciso V, alínea c, afirma:

*Art. 302. A multa será aplicada pela prática das seguintes infrações:*

*(...)*

*V - infrações imputáveis a produtos aeronáuticos: (...)*

*c) alterar projeto de tipo aprovado, da aeronave ou de outro produto aeronáutico, sem que a modificação tenha sido homologada pela autoridade aeronáutica;*

As declarações de conformidade emitidas pela Embraer, referindo-se a aeronave que incorporou modificação não aprovada pela autoridade, tanto no Certificado de Conformidade quanto no Requerimento para Emissão de Certificado de Aeronavegabilidade, constituem outra infração à Lei 7.565 de 19 de dezembro de 1986 que, no artigo 299, inciso V, afirma:

*Art. 299. Será aplicada multa de (vetado) ate 1.000 (mil) valores de referência, ou de suspensão ou cassação de quaisquer certificados de matrícula, habilitação, concessão, autorização, permissão ou homologação expedidos segundo as regras deste Código, nos seguintes casos:*

*V - fornecimento de dados e informações ou estatísticas inexatas ou adulteradas;*

#### **Evidência Objetiva em Anexo:**

Ofício nº 273/2011/GGAC/SAR-ANAC

Certificado de Conformidade Nº 19000450

Requerimento para Emissão de Certificado de Aeronavegabilidade

Certificado de Aeronavegabilidade para Aeronaves Recém Fabricadas Nº 2011R07-08"

Ao se verificar a normatização em vigor, bem como as declarações da fiscalização desta ANAC, estas constantes do Relatório de Fiscalização nº. 57/2011/GGCP/SAR, datado de 06/12/2011 (fls. 01 a 05), deve-se reconhecer a propriedade da lavratura do relacionado Auto de Infração, em afronta ao inciso V do art. 299 do CBA.

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

A empresa interessada, em 30/01/12, teve ciência de todos os Autos de Infração acima indicados (fl. 07), oportunidade em que apresentou a sua defesa administrativa, datada de 17/02/2012. Sendo assim, deve-se apontar que, quanto às alegações apresentadas pela empresa interessada, *em sede de defesa*, a decisão de primeira instância, datada de 30/09/2014 (fls. 24 a 29), confirmou o ato infracional, oportunidade em que abordou a todos os pontos apresentados pela interessada, o que, *neste ato*, é corroborado por este Relator, em conformidade com o disposto no §1º do art. 50 da Lei nº. 9.784/99, transcrevendo, ainda, alguns destes argumentos, conforme abaixo, *in verbis*:

## **Decisão de 1ª Instância** (fls. 24 a 29)

[...]

### **Quanto à Promoção da Apuração Imediata de Infração**

18. A Autuada se defendeu alegando que o AI deveria ter sido emitido de forma imediata em face da Resolução nº. 25, de 25 de abril de 2008. Engana-se a Autuada. O que a Resolução preceitua é que é "obrigado a promover a sua apuração imediata". A data em que a ANAC tomou ciência da existência de suposta infração foi durante a vistoria em 21 e 26 de julho de 2011 e desta resultou a emissão do RF com data de 06/12/2011 (fls. 01/01v), portanto, o tempo entre a vistoria e emissão do RF foi o tempo para apuração da infração.

19. Ademais, a ANAC encaminhou ofício à Autuada em 27 de julho de 2011 (fl. 02), no qual apresenta os resultados da referida vistoria para que sejam sanadas as não conformidades até a data de 25/10/2011.

20. O lapso temporal entre a data de 06/12/2011 (emissão do RF) e 17/01/2012 (emissão do AI) é razoável, considerando que nesta época do ano ocorreram recesso e férias de servidores públicos; o cuidado que se deve ter na elaboração do AI; a complexidade do que se trata a infração; etc.

21. Fica assim afastada qualquer infringência ao art. 2º da Resolução n., 25, de 25 de abril de 2008, que possa caracterizar vício insanável no referido AI.

### **Quanto à Aplicação Retroativa de Norma Mais Benéfica**

[...]

23. A Autuada alega e requer a aplicação da retroatividade da norma mais benigna. Engana-se novamente a Autuada. O princípio da retroatividade benigna trata da existência de norma mais benigna, que no caso da ANAC, em face do exercício do seu poder de polícia, é a parte integrante do ciclo normativo ou ciclo da ordem de polícia e não do ciclo de consentimento deste poder.

24. Observa-se que a assinatura do Ofício ANAC nº. 1046/2011/GGCP/SAR-ANAC, de 28 de julho de 2011, onde a ANAC informa a aprovação da referida DCA à Autuada, foi efetuada pelo substituto do Gerente-Geral de Certificação de Produto. [...]

26. Observa-se assim que não existe a mínima possibilidade de se entender que a aprovação da DCA se trata de norma mais benéfica, até porque se fosse assim entendido o ato seria nulo por afronta à lei quanto às regras ali contidas da competência do exercício do poder normativo.

27. Do exposto, portanto, a aprovação da DCA é parte integrante da fase de consentimento e não da fase de ato normativo, que poderia (se existisse ato normativo e sendo ele mais benéfico), ser aplicada à Autuada. Portanto, fica totalmente afastada a postulação equivocada da norma mais benéfica aventada pela Autuada.

### **Quanto ao Prazo de 5 (cinco) dias do Art. 24, da Lei nº. 9.784, de 1999**

28. A Autuada alega que a emissão dos AIs de que trata esta Decisão afrontam o art. 24 da Lei nº. 9.784, de 29 de janeiro de 1999. Engana-se novamente a Autuada. A regra estampada no art. 24 menciona "inexistindo disposição específica".

29. O art. 1º da Lei nº. 9.783, de 23 de novembro de 1999, c/c o art. 2º da mesma lei, traz disposição específica sobre o prazo da ação punitiva da Administração, como segue: [...]

30. Destes comandos legais, observa-se que prescreve em 5 (cinco) anos o direito da Administração Pública de ação punitiva, no exercício de seu poder de polícia, objetivando apurar infração à legislação em vigor, contado a partir da prática do ato.

31. Portanto, no caso presente desta decisão, de fato a ANAC teria o prazo de emitir os AIs até 5 (cinco) anos das datas da ocorrência do fato, contidas nos AIs, pois este prazo só se interrompe pela notificação do autuado (art. 2º, I, da lei acima indicada).

### **Quanto ao Princípio do *Non Bis In Idem***

32. A Autuada ainda em sua defesa alega que está sendo sancionada "em um **total de 88** autos. Repita-se **88 autos de infração** versando sobre um único fato" (fl. 14) (**grifos no original**).

33. Outra vez engana-se a Autuada. O fato a que se refere o AI desta decisão é o relacionado com a emissão de 1 (um) "Requerimentos para Emissão de Certificados de Aeronavegabilidade" (fl. 04) e 1 (um) "Certificados de Conformidade" (fl. 03) referente a uma específica aeronaves de número de série 19000450.

34. Portanto, por 2 (duas) vezes a Autuada cometeu a infração de que trata o art. 299, V, do CBAer, ao declarar em dois documentos distintos para a mesma aeronave que a mesma estava aeronavegável quando ainda não estava aprovada a modificação ao projeto de tipo, consoante o requerido pela própria Autuada, quando submeteu as modificações para aprovação via a

respectiva DCA.

35. A Autuada em sua defesa confunde "uma única modificação de um mesmo projeto de tipo" (fl. 16), com 2 (duas) declarações com informações inexatas.

36. Assim, a ANAC entendeu que a intenção da Autuada em face das 02 (duas) informações inexatas, pretendia ela, efetivamente atender as necessidades de somente 1 (uma) aeronaves específica e de número de série 19000450.

37. Desta forma, como demonstrado, fica afastada também esta alegação da Autuada no que tange ao princípio do *non bis in idem*.

#### **Quanto ao Comprometimento da Segurança**

38. A Autuada também menciona em sua defesa à fl. 17 que: "Outro fato de suma importância, e que merece total atenção, é que tal mudança não implica, de forma alguma, o comprometimento da segurança de voo - até por que, na acepção real da palavra, mudança não houve" (sic). Desta forma pretende a Autuada em sua defesa desclassificar a modificação ao projeto de tipo, considerando-a irrelevante e de pouca importância.

39. Mais uma vez a Autuada apresenta defesa equivocada, pois há de se ressaltar que a apresentação de modificação ao projeto tipo anteriormente aprovado foi de forma voluntária, por meio de DCA apresentada pela própria Autuada.

40. Assim, observa-se que a própria Autuada classificou a referida modificação como "Maior Level 1" (ver DCA anexa), isto é, modificação maior de nível 1, de acordo com os seus procedimentos internos (ENS-003340/R9 parágrafo 4.2.9.1 g - "When the Type Design change affects those classified as Airworthiness Limitations, such as, CRMs, FSL, LLP or ALISs" (ver Note/Remarks na página 1 da DCA em anexo).

41. Desta forma, constata-se que a defesa da Autuada contraria o contido em documento da própria Autuada.

42. A Autuada ainda neste tópico informa que: [...]

43. A Autuada quer confundir os fatos. Em nenhum momento o AI acima indicado trata de eventual informação inexata no que tange ao processo de aprovação da DCA e nem de que era ou não do conhecimento da ANAC a alteração de que trata a DCA. O que o AI imputa à Autuada é a afirmação falsa de que as aeronaves estavam aeronavegáveis nos documentos às fls. 03/04, isto é, 1 (um) "Requerimentos para Emissão de Certificados de Aeronavegabilidade" e 1 (um) "Certificados de Conformidade".

44. Assim, não logrou êxito a Autuada em demonstrar, em sua defesa, que não incorreu na infração prevista no art. 299, V, da Lei nº. 9.565, de 1986, isto é, "Fornecimento de informação inexata à autoridade".

45. Por todo o exposto nesta decisão e tudo o que consta nos autos do presente processo, considera-se configurada a infração descrita no art. 299, V, da Lei nº. 7.565, de 1986. [...]

Sendo, assim, este Relator corrobora o posicionamento do então decisor de primeira instância (fls. 24 a 29), ao afastar os argumentos apresentados em sede de defesa, *acrescentando*, no entanto, alguns argumentos abaixo apresentados.

Com relação à argumentação da Autuada, no sentido de que esta ANAC deveria ter observado o prazo de 05 (cinco) dias previsto no art. 24 da Lei nº. 9.784/99, para a lavratura dos respectivos Autos de Infração, deve-se apontar, ainda, ser este um "prazo impróprio", ou seja, apesar de indicativo, a sua observância, não gera qualquer consequência para o processamento em curso, não tendo o seu descumprimento, por parte da Administração Pública, o condão de prejudicar o andamento processual em desfavor da empresa interessada, desde que, como já dito pelo então decisor de primeira instância, seja observado o prazo prescricional previsto na Lei nº. 9.873/99 (*caput* do art. 1º). No mesmo sentido, este Relator entende que, *salvo engano*, o referido prazo de 05 (cinco) anos previsto no *caput* do art. 1º da Lei nº. 9.873/99, será interrompido, *sim*, mas desde que tenha ocorrido a notificação válida do interessado quanto à lavratura do respectivo Auto de Infração, este que inaugura o procedimento em seu desfavor.

Ainda com relação às considerações apresentadas pelo então decisor (fls. 24 a 29), por ocasião em que afastou os argumentos de defesa da empresa interessada, as quais, *agora*, fazem parte integrante deste voto, com fundamento no §1º do art. 50 da Lei nº. 9.784/99, ao afastar a solicitação da empresa interessada na aplicação da norma mais benéfica ao caso em tela, este Relator aproveita a oportunidade



para acrescentar que, em se tratando de norma afeta ao Direito Administrativo, a aplicabilidade dos princípios inerentes ao ramo do Direito Penal, apesar de poder nortear algumas das situações jurídicas impostas nas relações entre administrado e Administração, não pode ser considerada, *como regra*, a importação de tais conceitos/princípios sem que haja a verificação de sua efetividade na seara administrativa. *No caso em tela*, deve-se apontar que, em matéria de Direito Administrativo, *em especial*, no que tange ao processo administrativo sancionador, o princípio da *aplicabilidade da norma mais benéfica* não deve ser utilizado, pois os bens jurídicos protegidos na relação administrativa, esta regulada pelo Direito Administrativo, é diferente do bem tutelado pelo Direito Penal.

Tendo tomado ciência da decisão, em 07/10/2014 (fl. 53), a empresa interessada protocolou peça recursal, em 22/10/2014 (fl. 54 a 353).

*Em sede recursal*, o interessado alega que teria alterado o fornecedor das peças, mantendo as características originais, não havendo, *contudo*, quaisquer alterações nas mesmas, ou seja, *segundo alega*, não sendo modificado o seu projeto e forma física, alterando apenas o seu fornecedor, o que, então, não ofereceria ameaça à segurança da aeronave. A empresa recorrente alega que, na procura de um novo fornecedor, "tinha como restrição atender as especificações técnicas previamente aprovadas pela autoridade certificadora", porém, para facilitar a identificação e o rastreamento das peças, foi alterada a *parte number* dos trens de pouso. Em ANEXO 1 (fls. 109 a 112), identifica-se os referidos DCA, onde são apontadas as alterações dos P/Ns no projeto de tipo das aeronaves ERJ-190. No entanto, *com relação a estas alegações*, é necessário considerar que na decisão proferida pelo setor de primeira instância (fls. 24 a 29), no item "QUANTO AO COMPROMETIMENTO DA SEGURANÇA", *acima já transcrito*, esta questão já foi, *previamente*, abordada e, *devidamente*, afastada, oportunidade em que o então decisor esclarece, no item 40 daquela decisão de primeira instância, *expressamente*, que:

**Decisão de 1ª Instância** (fls. 24 a 29) [...]

40. Assim, observa-se que a própria Autuada classificou a referida modificação como "Major Level 1" (ver DCA anexa), isto é, modificação maior de nível 1, de acordo com seus procedimentos internos (ENS-003340/R9 parágrafo 4.2.9.1 g – "When the Type Design change affects those items classified as Airworthiness Limitations, such as, CRMs, FSL, LLP or ALISs." (ver Note/Remarks na páginas 1 da DCA em anexo). [...]

Além disso, o decisor de primeira instância, no item 41 daquela mesma decisão, aponta, *expressamente*, que:

**Decisão de 1ª Instância** (fls. 24 a 29) [...]

41. Desta forma, constata-se que a defesa da Autuada contraria o contido em documento da própria Autuada. [...]

Ao se analisar os documentos pertencentes ao presente processo, verifica-se que, *de fato*, na DCA nº 0190-032-00164-2007/ANAC (fls. 64/80v do volume SEI nº 0876221) a modificação de título "ERJ 190 – Main Landing Gear and Nose Landing Gear Life Limit and P/Ns update" foi classificada como "Major Level 1". Observa-se que o título da DCA informa a atualização da vida limite e dos números de parte do trem de pouso principal e do trem de pouso de nariz.

*Adicionalmente*, no tópico "REVISION DESCRIPTION OF THE DCA" a pergunta "Submit this revision for Authority approval?" a mesma é respondida com a informação "YES".

Acrescenta-se, ainda, que no item "MAJOR CHANGE APPLICATION" da referida DCA, no subitem que descreve o objetivo da mudança é informado "To update the Landing Gear Life Limited Items table in the MRB-1928, MPG-3175 and MPG-2928, Appendix A Part 4, with the Landing Gears new Life Limited Part Numbers and the current Life Limitation values for all of the items."

Além disso, no item "CERTIFICATION SUMMARY" da DCA, no subitem "BRIEF CHANGE DESCRIPTION" é informado "1 – This DCA has the purpose of updating the MRB-1928 and MPG-3175 Airworthiness Limitations Sections (ALS) – APPENDIX A – Part 4 – LIFE LIMITED ITEMS (LLI)", to ERJ-190-100 and 190-200 fleet, as a result of a new release of Landing Gear Fatigue Test

*Report, containing the current Landing Gears life limitations, and also inserting new Parts Numbers evolution of structural limited items.*”. Observa-se, assim, que a seção de Limitações de Aeronavegabilidade (*MRB Airworthiness Limitations Sections (ALS)*) foi alterada por meio da DCA.

Importante também observar que no item “DOCUMENTS THAT ARE APPROVED BY THE CERTIFICATION AUTHORITY” no que se refere ao documento de LLP – LIFE LIMIT PARTS a pergunta “Is it affected?” é respondida como “YES”. Sendo informado que:

The Appendix A – Part 4 (LLI) of ERJ 190 MRB-1928 is affected and is being revising through the Temporary Revision of the MRB Revision 5 to update the MLG and NLG part numbers with the current life limit parts values.

The Appendix A – Part 4 (LLI) of ERJ 190 MPG-1928 is affected and is being revising through the Temporary Revision of the MPG Revision 2 to update the MLG and NLG part numbers with the current life limit parts values.

The Appendix A – Part 4 (LLI) of ERJ 190 MPG-3175 is affected and is being revising through the Temporary Revision of the MPG Revision 2 to update the MLG and NLG part numbers with the current life limit parts values.

Analisando a DCA nº 0190-032-00164-2007/ANAC é possível constatar que a mesma promoveu a alteração da seção de Limitações de Aeronavegabilidade do MRB aplicável às aeronaves em questão. Assim, cumpre observar o disposto no item H25.4 “*Airworthiness Limitations section*” do Appendix H to Part 25 – Instructions for Continued Airworthiness do RBAC nº 25, apresentado a seguir:

## **RBAC 25**

### **Appendix H**

#### 25.4 Airworthiness Limitations section.

(a) The Instructions for Continued Airworthiness must contain a section titled Airworthiness Limitations that is segregated and clearly distinguishable from the rest of the document. This section must set forth.

(1) Each mandatory replacement time, structural inspection interval, and related structural inspection procedures approved under §25.571.

(2) Each mandatory replacement time, inspection interval, related inspection procedure, and all critical design configuration control limitations approved under §25.981 for the fuel tank system.

(3) Any mandatory replacement time of EWIS components as defined in section 25.1701.

(b) If the Instructions for Continued Airworthiness consist of multiple documents, the section required by this paragraph must be included in the principal manual. This section must contain a legible statement in a prominent location that reads: —“The Airworthiness Limitations section is FAA-approved and specifies maintenance required under §§43.16 and 91.403 of the Federal Aviation Regulations, unless an alternative program has been FAA approved.”

Verifica-se no item H25.4(B) do Appendix H to Part 25 – *Instructions for Continued Airworthiness* do RBAC nº 25 que a seção de Limitações de Aeronavegabilidade (*Airworthiness Limitations Section (ALS)*) deve ser aprovada pela autoridade. Desta forma, as modificações subsequentes de tal seção das instruções para aeronavegabilidade continuada também necessitam de prévia aprovação da autoridade.

Diante do exposto, deve-se afastar as alegações da empresa interessada, no sentido de que a modificação apontada se tratava apenas de uma alteração de fornecedor, pois restou demonstrado que ocorreu, *no caso em tela*, uma alteração da seção de Limitações de Aeronavegabilidade, desta forma, devendo, então, ter ocorrido a prévia aprovação da autoridade quanto às modificações, antes da incorporação das mesmas nas aeronaves, configurando, portanto, a apresentação de informação inexata à autoridade, na medida em que os referidos Certificados de Conformidade, estes apresentados pela empresa agora recorrente, afirmavam que as aeronaves tinham sido fabricadas em conformidade com o projeto de tipo aprovado, quando estas já incorporavam a modificação prevista na DCA nº 0190-032-00164-2007/ANAC, a qual ainda não havia sido aprovada.

Quanto à alegação da empresa recorrente, no sentido de que as circunstâncias verificadas pelo agente

fiscal não oferecia ameaça à segurança da aeronave, importante observar que, independentemente de verdadeira ou não tal afirmação, tal condição não isenta a empresa quanto à observância e cumprimento do requerido pela normatização em vigor, *em especial*, no que tange à necessidade de aprovação da modificação em questão.

A empresa interessada argumenta que "é fato que as alterações citadas não afetam o produto certificado" e que as *part numbers* teriam sido aprovadas anteriormente pela autoridade certificadora, como, *segundo alega*, pode se notar no Ofício nº 1046/2011/GGCP/SAR-ANAC (fl. 81), este assinado pelo então Gerente-Geral. No entanto, com relação ao fato de a DCA nº 0190-032-00164-2007/ANAC ter sido, *posteriormente*, aprovada pela ANAC, em 28/07/2011, conforme demonstrado no Ofício nº 1046/2011/GGCP/SAR-ANAC (fl. 81 do volume SEI nº 0876221), deve ser considerado que a data de aprovação da referida DCA é posterior às datas de apresentação dos referidos Certificados de Conformidades.

*Ainda em sede recursal*, a recorrente afirma entender não haver motivos para lhe ser imputada sanção, pois, *segundo alega*, na época do acontecimento, havia a emissão dos atestados de conformidade (fl. 4). Porém, deve ser considerado que, no referido Auto de Infração, o respectivo fato gerador da infração imputada é relativo ao fornecimento de informação inexata à Autoridade de Aviação Civil, tendo em vista o encaminhamento de Certificado de Conformidade, afirmando ter a aeronave sido fabricada em conforme com o projeto de tipo aprovado, quando, *na verdade*, a aeronave incorporava modificações ao projeto não aprovadas pela ANAC.

A empresa interessada alega, *ainda*, que não estava ciente de que havia uma investigação em curso, a qual buscava a verificação de possíveis atos infracionais na sua conduta. No entanto, deve-se apontar ser de competência deste órgão regulador a apuração de possíveis atos infracionais, mediante investigação prévia realizada por agente fiscal qualificado, o qual, *ao confirmar um ato infracional*, deverá lavrar o correspondente auto de infração, iniciando, assim, nesse momento, o processo administrativo sancionar em desfavor do interessado, passando, então, o interessado, *agora*, autuado, *ao tomar conhecimento do referido auto de infração (notificação)*, a exercer o seu direito ao *contraditório* e à *ampla defesa*, nos termos da Lei nº. 9.784/99 e da então Resolução ANAC nº. 25/08. Sendo assim, importante ressaltar que o procedimento investigatório, realizado, *previamente*, por agente fiscal, não fere aos mencionados princípios, não se podendo, então, apontar qualquer mácula no procedimento realizado por esta ANAC.

Importante, ainda, se colocar que o agente fiscal, ao realizar o procedimento de investigação, este prévio à possível lavratura ou não de um auto de infração, deve considerar qualquer informação, documento e/ou prova, desde que obtidos de forma lícita, buscando, assim, formar o seu convencimento e, ao final, *se for o caso*, autuando o agente infrator, quando identificado o fato gerador de ato infracional, ou, *do contrário*, arquivando este procedimento preparatório, quando não identificado qualquer tipo de conduta infracional cometida por parte do investigado. O agente fiscal, ao se utilizar de informações prestadas pela própria empresa autuada para a elaboração dos correspondentes autos de infração relativos aos fatos geradores identificados como atos infracionais, agiu corretamente, pois este agente, na qualidade de servidor público no pleno exercício do *poder de polícia* da Administração, possui a faculdade de requerer informações/documentos para realizar a sua senda, no sentido de verificar o cumprimento ou não da normatização, sendo dever do regulado agir de boa-fé, apresentado, *oportunamente*, todas as informações/documentos necessários ao pleno cumprimento da efetiva fiscalização, mesmo que possam, *de alguma forma*, lhe prejudicar.

A empresa recorrente, *ao final*, aponta discordar das condições agravantes aplicadas em decisão de primeira instância. Nesse sentido, deve-se apontar que este Relator, *oportunamente*, deverá adentrar quanto à dosimetria da sanção a ser aplicada em definitivo, *se for o caso*.

Em 07/04/2016, a empresa interessada interpôs complementação ao seu recurso (fls. 74 a 176v), oportunidade em que apresenta os resultados dos inquéritos policiais (IPs) de nº 0001/2015-4 - DPF/SJK/SP e nº 0031/2015-4 DPF/SJK/SP, os quais foram instaurados com a finalidade de apurar a ocorrência dos delitos de falsidade ideológica e uso de documentos falsos. A empresa aponta que, nos autos dos referidos IPs, foram solicitados esclarecimentos à ANAC, oportunidade em que esta responde,

através do Ofício nº 919/2015/GGCP/SAR (fls. 178 e seguintes), apontando que não houve informação inexata. A empresa, então, alega que, conforme apontado pelo resultado dos referidos inquéritos, os atos praticados pela EMBRAER estavam em conformidade, ou seja, regulares, reconhecendo ter a empresa agido corretamente. A recorrente requer que as declarações da própria ANAC e da Polícia Federal sejam recepcionados, justificando, assim, a inadequação da sanção aplicada, a qual, *segundo entende*, deverá ser anulada.

Observa-se que, *nesta ocasião*, a empresa interessada apresenta os resultados dos inquéritos policiais (IPs) de nº 0001/2015-4 - DPF/SJK/SP e nº 0031/2015-4 DPF/SJK/SP, os quais foram instaurados com a finalidade de apurar a ocorrência dos delitos de falsidade ideológica e uso de documentos falsos, após encaminhamento de informação por esta ANAC. A empresa aponta que, nos autos dos referidos IPs, foram solicitados esclarecimentos à ANAC, oportunidade em que esta responde, através do Ofício nº 919/2015/GGCP/SAR (fls. 125 e 126), apontando que não houve informação inexata. A empresa, então, alega que, conforme apontado pelo resultado dos referidos inquéritos, os atos praticados pela EMBRAER estavam em conformidade, ou seja, regulares, reconhecendo ter a empresa agido corretamente. A recorrente requer que as declarações da própria ANAC e da Polícia Federal sejam recepcionados, justificando, assim, a inadequação das sanções aplicadas, as quais, *segundo entende*, deverão ser anuladas. No entanto, quanto às alegações apostas pela empresa, deve-se observar que, as esferas não se misturam, podendo o agente infrator responder civil, penal e/ou administrativamente, após o devido processo na esfera que estiver sendo processando pelo ilícito, suportando, ao final, *se for o caso*, a correspondente sanção, *da mesma forma*, civil, penal e/ou administrativa. Entretanto, esta "regra" - *incomunicabilidade das esferas* - admite exceções, ou seja, situações em que a responsabilidade administrativa poderá ser afastada em razão da não possibilidade de imputabilidade de ilícito penal ao agente infrator, *mas desde que* (i) "[...] quando fica provada a inexistência do fato; (ii) quando não há prova da existência do fato; ou (iii) quando não existe prova de que o [agente] concorreu para a infração penal". Por outro lado, deve-se apontar que a condenação penal poderá, *sim*, não se refletir na esfera administrativa, *em especial*, (i) quando configurada infração administrativa, mas não um ilícito penal; e (ii) ineficiência de prova. *No caso em tela*, deve-se apontar que as conclusões do Ministério Público Federal, recomendando o arquivamento do inquérito investigatório, o qual, *inclusive*, foi acatado pelo Poder Judiciário, se fundou na não configuração de um ilícito penal, o que não significa afirmar que não houve um ilícito administrativo, *pelo contrário*, conforme apontado nesta fundamentação, os ilícitos administrativos ficaram bem caracterizados. Sendo assim, o resultado pelo arquivamento dos referidos inquéritos promovidos pelo Ministério Público Federal concluiu não ter ocorrido qualquer ilícito penal, não podendo, *contudo*, servir para excluir a responsabilização do agente infrator no âmbito administrativo, tendo em vista cristalino flagrante de descumprimento da normatização desta ANAC.

Importante, ainda, se colocar que, quanto às alegações referentes ao conteúdo do Ofício nº 919/2015/GGCP/SAR da ANAC, no que tange aos questionamentos relativos aos itens "b" e "c", oportunidade em que a empresa alega ter esta ANAC afirmado que a emissão do Certificado de Conformidade da aeronave com o projeto de tipo foi regular, bem como que a empresa teria agido corretamente, deve-se considerar que as respostas do servidor desta ANAC, todas constantes do referido Ofício, foram proferidas no âmbito daquele processo (inquérito), referente à apuração específica, conduzido pela Polícia Federal. Neste Ofício, especificamente, quanto ao item "b", deve-se avaliar não apenas a resposta do servidor desta ANAC, mas, principalmente, o que foi perguntado, conforme se apresenta a seguir, *in verbis*:

**Ofício nº 919/2015/GGCP/SAR da ANAC [...]**

b) Segundo a EMBRAER, emissão do Certificado de Conformidade (que atestou a conformidade da aeronave com o projeto de tipo), FOI REGULAR, tendo em vista que o projeto de tipo daquela modificação já se encontrava aprovada internamente, conforma essas alegações?

Resposta: Sim. No processo de emissão do Certificado de Conformidade é verificado se as modificações incorporadas na aeronave a ser entregue estão aprovadas. Se, naquele momento e etapa do processo, essa aprovação estava REGULAR nos registros da Embraer concluímos que, nesse aspecto, não havia meios para proceder de forma diferente. [...]

Nesse sentido, deve-se observar que, na resposta apresentada para o item “b”, conforme acima reproduzido, foi colocada a conjunção condicional “se”, informando, assim, que naquele momento a aprovação estava regular em função do que constava nos registros da EMBRAER. Porém, conforme, claramente, restou demonstrado nos autos, posteriormente à emissão dos Certificados de Conformidade analisados, foi identificado que as informações referentes às modificações, que mais tarde foram registradas na DCA nº 0190-032-00164-2007/ANAC, não se confirmaram, no que tange à classificação das modificações. Assim, o fato de a ANAC ter informado, no referido Ofício, que, *naquele momento*, a aprovação estava regular, não desconstitui o fato de que, em momento posterior à emissão dos Certificados de Conformidade, restou demonstrando que os mesmos configuravam a apresentação de informação inexata.

Ainda com relação ao Ofício nº 919/2015/GGCP/SAR da ANAC, cumpre observar o disposto no item “c”, conforme apresentado a seguir, *in verbis*:

**Ofício nº 919/2015/GGCP/SAR da ANAC [...]**

c) Ao ser detectado um erro de classificação, como a que ocorreu, poderia a própria EMBRAER saná-lo por meio da expedição de uma DCA? A empresa agiu corretamente?

Resposta: A ANAC entende que a Empresa agiu corretamente. Na hipótese de identificação de um suposto erro na classificação, um dos meios adequados de saná-lo é a comunicação da Autoridade Aeronáutica (ANAC) com a subsequente submissão de uma DCA. [...]

Com relação a este item “c”, verifica-se que o mesmo se limita a afirmar que a ação da empresa, buscando sanar o erro identificado, foi correta. No entanto, o fato de a empresa ter agido corretamente, ou seja, corrigido o erro posteriormente, não anula a existência dos referidos atos tidos como infracionais, conforme reportado pela fiscalização desta ANAC, no que se refere ao fornecimento de informações inexatas por meio dos referidos Certificados de Conformidade.

Quanto às alegações do interessado, ao se reportar à resposta apresentada no item “d” do Ofício nº 919/2015/GGCP/SAR da ANAC, inicialmente, deve-se observar o que consta no referido item, conforme apresentado a seguir, *in verbis*:

**Ofício nº 919/2015/GGCP/SAR da ANAC [...]**

d) Os engenheiros que atestaram o Certificado de Conformidade, ANTES da correção do erro (expedição da DCA), poderiam ter expedido o documento de conformidade com o projeto de tipo? Eles tinham como saber da irregularidade naquele momento?

Resposta: Sim, os engenheiros responsáveis pela emissão do Certificado de Conformidade (...) entrega da aeronave, nessa etapa, não avaliaram novamente o mérito quanto à classificação (...) modificações, que é realizada por outra equipe de engenharia. Portanto, supondo um erro (...) classificação de uma modificação, não é esperado se descobrir o problema no momento (...) emissão do Certificado de Conformidade. [...] (grifos no original)

Neste sentido, o interessado alega que a resposta da ANAC isenta os engenheiros da EMBRAER de responsabilidade pela descoberta dos erros de classificação de uma modificação no momento da emissão do Certificado de Conformidade. No entanto, deve-se entender que, de fato, os engenheiros da empresa interessada, os quais assinaram o referido documento com a informação inexata (Certificado de Conformidade), ao não serem eventualmente responsabilizados em outras esferas, penal e/ou civil, não anula a possibilidade de responsabilização na esfera administrativa, desde que confirmadas as informações prestadas como inexatas, dos referidos engenheiros, bem como da empresa EMBRAER, responsável pelos atos de seus prepostos. Sendo assim, este Relator entende que a resposta do item “d” do Ofício nº 919/2015/GGCP/SAR, *na verdade*, confirma o fato de que, *realmente*, existiu erro no processo de produção da empresa. Na sequência, observa-se que o referido "erro" culminou na apresentação de informação inexata por parte da empresa.

Importante, ainda, observar que os processos em tela se destinam a apurar a responsabilidade da empresa EMBRAER, enquanto fabricante de aeronaves, instituição esta que é certificada pela ANAC. Desta forma, o presente processo não tem como finalidade apurar eventuais responsabilidades funcionais de

funcionários da EMBRAER. Assim, o entendimento da empresa de que a resposta da ANAC isenta os engenheiros da EMBRAER, não pode servir para afastar a ocorrência dos atos tidos como infracionais, visto que não se está apurando a responsabilidade de tais profissionais, mas sim da empresa enquanto fabricante de aeronaves.

A alegação da empresa interessada, no que tange à resposta apresentada no item “e” do Ofício nº 919/2015/GGCP/SAR da ANAC, no sentido de que o “erro” cometido pela empresa não seria corriqueiro, este não tem o condão de afastar a ocorrência dos possíveis atos infracionais reportados pela fiscalização. Uma vez que o fato gerador do ato infracional, que se encontra sendo apurado, não diz respeito à existência de “erro” corriqueiro de qualquer natureza, mas, *sim*, de fatos específicos, devidamente individualizados, que acarretaram, *cada um deles*, no fornecimento de informação inexata diferente, configurando-se fatos geradores de atos infracionais distintos apesar de semelhantes.

A empresa interessada ressalta a qualidade dos seus serviços prestados na construção de aeronaves. No entanto, deve-se reforçar não estar o presente processo adentrando nesta seara, *nem poderia*, pois serve apenas como instrumento para o processamento dos atos tidos como infracionais, conforme apontado pela fiscalização desta ANAC. Da mesma forma, a alegação da empresa de que tem pautado suas ações no princípio da boa-fé, durante todo o processo produtivo de suas aeronaves, não possui o condão de afastar os atos tidos como infracionais no presente processo, pois esta é a atitude esperada pelo órgão regulador nas relações com os entes regulados.

*Adicionalmente*, quanto à informação de que a empresa forneceu à ANAC a listagem relacionando todas as aeronaves nos quais foram utilizados os trens de pouso com o novo Part Number, verifica-se que, no RF nº 14/2011/GGCP/SAR, a fiscalização informou que “[atendendo] a solicitação direta e específica da ANAC destinada aos gerentes de cada programa e copiada ao Diretor de Qualidade do Produto, a Embraer informou em 23/11/2011, através da carta VOP/DQA/GQC 00889/2011-1/1 ... que outras 43 aeronaves foram entregues em 2011 contendo as modificações associadas à referida DCA, anteriormente à sua aprovação pela ANAC.”. Portanto, a informação apresentada pela EMBRAER foi em resposta a uma solicitação formal desta ANAC, sendo a empresa regulada, enquanto certificada por esta Agência, obrigada a atender as suas solicitações/requisições sobre quaisquer informações relativas aos serviços prestados.

A empresa alega, ainda, que esta ANAC declarou, expressamente, que “a emissão e aprovação da DCA nº 0190-032-00164-2007/ANAC corrigiu uma eventual falha na forma de aprovação e sanou o problema de ausência de vida limite do referido componente”. No entanto, deve-se observar o item “a” do Ofício nº 919/2015/GGCP/SAR, conforme apontado abaixo, *in verbis*:

**Ofício nº 919/2015/GGCP/SAR da ANAC [...]**

1. Foi informado por engenheiros da EMBRAER que a empresa classificou como PEQUENA uma modificação que deveria ser classificada como GRANDE, motivo pelo qual emitiram uma DCA com o fim de que a vida do componente fosse limitada pela ANAC, alegando que assim, o problema estaria sanado, confirma essa informação?;

Resposta: Sim. A emissão e aprovação da DCA nº 0190-032-00164-2007/ANAC corrigiu uma eventual falha na forma de aprovação e sanou o problema de ausência de vida limite do referido componente. Cabe observar que a submissão de uma DCA à ANAC não é um processo de correção de classificação de modificações, mas um processo aceito para aprovação de grandes modificações aos produtos Embraer.

Observa-se que o fato de ter sido corrigido, *posteriormente*, o “erro” no processo de classificação das modificações não anula os atos tidos como infracionais que foram identificados pela fiscalização. Da mesma forma, a aprovação posterior da DCA não tem o condão de excluir a responsabilidade da empresa quanto aos atos que lhe estão sendo imputados, *pelo contrário*, confirma o fornecimento de informação inexata em cada um dos Certificados de Conformidade oferecidos a esta ANAC. Ressalta-se que estes documentos certificam as aeronaves como conformes, após a verificação, não só do item em questão, mas de todos os itens inerentes as aeronaves. Sendo assim, este documento - Certificado de Conformidade - *salvo engano*, serve para atestar que a aeronave foi fabricada conforme o projeto de tipo (conforme regulamentação), devendo, então, vir a impedir que este tipo de “erro” ocorra ao se realizar uma nova

conferência em todos os procedimentos, o que, *no caso em tela*, não ocorreu, permitindo, assim, que se configurasse novo fato gerador de ato infracional, ou seja, emissão de Certificado de Conformidade com informação inexata, na medida em que não identificou o "erro" cometido anteriormente (classificação equivocada), atestando ter sido todas as aeronaves construídas de acordo com o projeto de tipo, o que não era verdade, na medida em que determinado item não tinha recebido, previamente, a aprovação desta ANAC.

Relevante, ainda, observar que no âmbito do Processo nº. 00066.004111/2012-72, em face da mesma empresa interessada e sobre fatos correlacionados ao presente processo, oportunidade em que este Relator diligenciou, por intermédio da Nota Técnica nº 305(SEI)/2017/ASJIN junto à Superintendência de Aeronavegabilidade - SAR, solicitando que fossem esclarecidas as informações prestadas por esta ANAC, conforme constam às fls. 241 e 242 daquele processo (Processo nº. 00066.004111/2012-72). Em resposta, por despacho (SEI! 2127132), aquela Superintendência reitera o posicionamento externado pelo Ofício nº 919/2015/GGCP/SAR, podendo-se destacar, conforma abaixo, *in verbis*:

**Despacho no Processo nº. 00066.004111/2012-72 (SEI! 2127132) [...]**

3. Adicionalmente, a GGCP confirma que, mesmo havendo uma falha de classificação da modificação, que resulte em um erro na forma de aprovação, não há como sustentar que as aeronaves liberadas após a aprovação de uma modificação "menor" estejam não conformes ao projeto de tipo aprovado, pois não é previsto, nos processos e regulamentos da ANAC, a anulação automática dos efeitos desse tipo de aprovação, mesmo após o conhecimento da falha.

Neste ponto, esclarece-se que o presente processo não tem como objetivo anular qualquer efeito das aprovações/certificações de aeronaves efetuadas. O presente processo limita-se a apuração apenas de cometimento de possíveis infrações pelo fornecimento de informação inexata.

(grifos no original)

À época, diante das incertezas dos fatos e, ainda, tendo em vista a apresentação pela empresa interessada das importantes argumentações apontadas em sua "complementação de recurso" (fls. 114 a 290), e buscando, assim, garantir à interessada o pleno exercício dos seus direitos à *ampla defesa* e ao *contraditório*, bem como a Justiça na decisão administrativa, este Relator, *novamente*, converteu em diligência àquela Superintendência, a fim de que o presente processo fosse encaminhado ao agente fiscal atuante, o qual, *oportunamente*, apresentou esclarecimentos na Nota Técnica nº 3/2019/GTAI-SAR/GGCP/SAR, datada de 15/02/2019 (SEI! 2670764), oportunidade em que conclui, conforme abaixo, *in verbis*:

**NOTA TÉCNICA Nº 3/2019/GTAI-SAR/GGCP/SAR (SEI! 2670764) [...]**

## **6. CONCLUSÃO**

6.1. No momento em que os autos foram emitidos, o agente fiscal não teve dúvidas em relação à ocorrência das infrações. A assinatura do Gerente de Programas de Certificação no Relatório de Fiscalização demonstra que este era o consenso na época.

6.2. As dúvidas que existem hoje decorrem do argumento utilizado pela Embraer na carta GCH-00061/2014 (fls. 97 a 111), de 17 de outubro de 2014, de que as aeronaves estavam conforme o projeto aprovado pois as modificações estavam aprovadas, mesmo tendo sido aprovadas de forma incorreta.

6.3. As gerências de Programa de Certificação e de Certificação de Produtos Aeronáuticos manifestaram-se no sentido de que as modificações poderiam ser consideradas aprovadas, pois não há processo estabelecido na ANAC para anular os efeitos de uma aprovação após a constatação de que houve falha na classificação pelo requerente.

6.4. Neste caso, a seção 21.97 do RBAC 21 não terá sido atendida, e não é claro se a ANAC pode sustentar esta interpretação.

6.5. Mesmo se a ANAC considerar que as aeronaves estavam de acordo com o projeto, as aeronaves não estariam aeronavegáveis. Foi necessária a emissão de uma DA para obrigar os operadores a utilizar as limitações de aeronavegabilidade atualizadas após a aprovação da modificação.

6.6. A Embraer, neste caso, não teria cumprido com as suas obrigações contidas na seção 21.165 do RBAC vigente à época, e teria fornecido informações inexatas no formulário utilizado para o requerimento dos certificados de aeronavegabilidade à ANAC. A ANAC emite os certificados

Sendo assim, observa-se que o agente fiscal autuante não deixa dúvidas quanto à materialidade do ato infracional que está sendo imputado à empresa interessada no presente processo.

Após, *regular*, notificação, quanto às diligências realizadas, bem como quanto à possibilidade de agravamento da sanção a ser aplicada, a empresa interessada apresenta, em 03/07/2019 (SEI! 3200061), suas considerações, as quais deverão, *agora*, ser objeto de análise por este Relator.

Quanto à informação apresentada pela empresa de que “*diante do conjunto probatório, bem como as informações prestadas pela empresa Embraer, é possível corroborar que não há crime no caso em tela. [...] (grifos no original), [...] pois a conduta dos engenheiros da Embraer estavam dentro dos parâmetros legais. [...] (grifos no original)*”, entendo que a questão já foi, *devidamente*, enfrentada neste Voto, oportunidade em que foi esclarecido que o fato relativo ao ato infracional administrativo não ter sido considerado crime, no âmbito da esfera penal, não desconstitui, *neste caso específico*, a possibilidade de ter ocorrido a respectiva infração administrativa.

A empresa interessada alega que [uma] vez definida a classificação da modificação em 'pequena', todos os procedimentos de aprovação definidos na legislação pertinente foram fielmente observados e, somente com a aprovação de modificação 'pequena', passaram a ser produzidas as aeronaves de acordo com a modificação concebida. Acrescenta, ainda, que a classificação da modificação como 'pequena', portanto, decorre do fato de que não houve qualquer alteração nos critérios de forma, função e interface (*fitting*) dos componentes novos em relação aos contemplados na certificação do projeto de tipo enquadrando-se, portanto, nos critérios estabelecidos no item 21.93 da RBAC nº 21. No entanto, estas alegações não merecem acolhimento, pois, *conforme já foi demonstrado*, a própria empresa EMBRAER, *posteriormente*, classificou as modificações como de “Major Level” na DCA nº 0190-032-00164-2007/ANAC. Ademais, quanto à alegação de que não houve alteração nos critérios de forma, função e interface, isto não altera a necessidade de aprovação da modificação, em função da necessidade de aprovação, conforme previsto na seção de Limitações de Aeronavegabilidade no manual da aeronave, de forma que, assim, pudessem ser definidos os limites de vida dos componentes, *conforme também já foi demonstrado*.

A recorrente destaca, *novamente*, que as modificações foram implementadas utilizando os processos de controle de modificações aprovados para estes casos, o que remete a um processo aceito pela ANAC e não menos importante que o processo de modificações "maiores", sendo que a principal diferença é o fato de que as modificações não são submetidas para aprovação direta da ANAC antes de sua implementação. Portanto, as alterações não foram implementadas sem critério técnico. A empresa EMBRAER informa que a própria Gerencia-Geral de Certificação de Produto (GGCP) da Superintendência de Aeronavegabilidade (SAR) desta ANAC, responsável pela aprovação da modificação do projeto de tipo das aeronaves ERJ-190 ("EJets"), declara que o quadro técnico da empresa é, técnica e legalmente, apta a classificar tais modificações, conforme Ofício nº 919/2015/GGCP/SAR (fls. 125/126), este em resposta ao IPL 0001/2015-4. Entretanto, em que pesem as alegações da interessada, o fato do processo de controle de modificações da EMBRAER ser aceito por esta ANAC, não altera o fato de que restou demonstrado no processo em tela a apresentação de informação inexata. Além disso, deve-se esclarecer que o objeto do presente processo não é o estabelecimento ou não quanto à aptidão do quadro técnico da empresa para a classificação das modificações em suas aeronaves. *Na verdade*, o escopo do presente processo limita-se a apurar o possível ato infracional registrado no referido Auto de Infração, o qual, *agora*, está sendo analisado em segunda instância administrativa.

A interessada discorda do entendimento esposado na Nota Técnica Nº 3/2019/GTAI-SAR/GGCP/SAR (SEI! 3070201), no sentido de que '*a liberação (pelo sistema da qualidade do fabricante) de aeronave contendo partes associadas a DCA antes da sua aprovação consistia em alteração do projeto de tipo sem que a alteração tenha sido aprovada pela autoridade*', vez que, *conforme alegado pela empresa, houve sim aprovação previa*, ainda que pelo meio inadequado, sem levar a qualquer impacto de análise ou de resultado, visando a DCA apenas sanar esta pendência. Neste sentido, este Relator destaca



que a argumentação do interessado, ao informar que “*houve sim aprovação previa*, ainda que pelo meio inadequado”, *na verdade*, confirma que houve uma falha (“erro”) no seu processo de classificação da referida modificação, o que acarretou, *por consequência*, na inadequada aprovação das referidas aeronaves, em desacordo com o projeto de tipo. Destaca-se, também, que o presente processo não tem como fato gerador a alteração do projeto de tipo sem a prévia aprovação da autoridade de aviação civil, mas, *sim*, a apresentação de informações inexatas para a esta ANAC, relativa a uma das aeronaves. Nessa linha, verifica-se que as informações inexatas foram apresentadas por meio do correspondente Certificado de Conformidade da referida aeronave, o qual declarava que a mesma se encontrava de acordo com o projeto de tipo, fatos este que, *posteriormente*, não se confirmou. Assim, reforça-se que foi constatado pelo agente fiscal desta ANAC que, além de ocorrer a alegada e comprovada falha (“erro”) na classificação da modificação realizada pela empresa, também houve um procedimento equivocado no processo da empresa que fundamenta e resulta na emissão do referido Certificado de Conformidade, tendo, assim, *como consequência*, o fornecimento das respectivas informações inexatas. Independentemente da falha (“erro”) na classificação da referida modificação ocorrida em cada aeronave, *resultando também em fato gerador de ato infracional nesse sentido*, deve-se apontar que a empresa, ao declarar como verdadeiras as informações constantes do referido Certificado de Conformidade, comete outro ato infracional, na medida em que não repassou/confirmou/verificou este e mais todos os demais itens que devem fazer parte do processamento para que se possa, *com segurança*, emitir tal documento.

A empresa recorrente alega que “[...] a própria GGCP declara que não há previsão em processos da Agência, nem mesmo em regulamentos vigentes, para anular estes tipos de aprovações de modificações classificadas de forma incorreta, mesmo após o conhecimento da falha da classificação da referida modificação. [...]” (grifos no original). No entanto, conforme já foi esclarecido, *anteriormente*, na motivação deste Voto, o presente processo não tem como objetivo anular qualquer tipo de aprovação ou certificação de aeronave que tenha sido feita. O presente processo busca apenas apurar a possível infração administrativa descrita no Auto de Infração.

Argumenta a empresa que “[...] a aprovação da DCA reflete a aprovação processual adequada para as modificações que foram implementadas pelo processo de modificação que as classificou e aprovou como “pequena” modificação. De fato, a aprovação da DCA acrescentou ao processo de aprovação anterior a atualização do MRB com os novos P/Ns (i.e. a nova identificação dos antigos P/Ns que, de fato, não foram modificados)”. Acrescenta, ainda, que “[...] [ainda] que a modificação que introduziu os P/Ns no projeto de tipo tenha sido feita por meio do processo de aprovação de “pequena” modificação, os mesmos estavam, sim, aprovados pela ANAC. Portanto, a Embraer produziu aeronaves conforme o projeto de tipo aprovado em cumprimento de sua responsabilidade prevista no Regulamento Brasileiro de Aviação Civil (‘RBAC’) 21.165, inciso b. [...]”. Quanto a esta alegação, cumpre observar o disposto no item 4.13 da Nota Técnica nº 3/2019/GTAI-SAR/GGCP/SAR (SEI nº 3070201), conforme abaixo, *in verbis*:

**Nota Técnica nº 3/2019/GTAI-SAR/GGCP/SAR (SEI nº 3070201) [...]**

A seção de limitações de aeronavegabilidade (que é parte do projeto de tipo segundo parágrafo 21.31(c) do RBAC 21) contém os intervalos mandatórios para substituição de componentes com vida limite. A seção 21.50 do RBAC requer que essas limitações sejam fornecidas para o proprietário de cada aeronave antes da entrada em operação. O objetivo da DCA 0190-032-00164-2007/ANAC rev. F (fls. 27 a 42) foi atualizar esta seção (ver campo “Brief Change Description”, na fl. 30 do processo), pois os novos componentes, que já estavam instalados em várias aeronaves em operação, até então não possuíam vida limite estabelecida. [...]

Importante observar o que dispõe o item 21.31(c) do RBAC 21, conforme apresentado a seguir, *in verbis*:

**RBAC 21**

21.31 Projeto de tipo

O projeto de tipo consiste de: (...)

(c) seção de limitações de aeronavegabilidade das instruções para aeronavegabilidade continuada, como requerido pelos RBAC 23, 25, 26, 27, 29, 31, 33 e 35, ou como de outra forma requerido pela ANAC, ou, ainda, como especificado nos critérios de aeronavegabilidade

Verifica-se que, *no curso do presente processo administrativo*, restou demonstrado que a seção de limitações de aeronavegabilidade das instruções para aeronavegabilidade continuada das aeronaves teve que ser alterada para incluir os Part Numbers dos componentes do trem de pouso, bem como a vida limites dos mesmos. Considerando que, segundo o disposto no item 21.31(c) do RBAC 21, o projeto de tipo consiste, dentre outras coisas, da seção de limitações de aeronavegabilidade, não é possível considerar que as aeronaves foram produzidas de acordo com o projeto de tipo. Diante do exposto, as informações constantes do referido Certificado de Conformidade mostraram-se inexatas.

A empresa interessada informa que "[...] os componentes com vida limite controlada, escopo da modificação, obviamente não estavam com a vida limite comprometida a época da aprovação da DCA, dado os elevados *Flight Cycles* previstos no MRB para substituição destes. [...]" (grifos no original). Entretanto, esta alegação do interessado não tem o condão de afastar a conduta tida como infracional reportada pela fiscalização no presente processo, pois o correspondente fato gerador do referido Auto de Infração não se refere ao vencimento da vida limite do componente, mas, *sim*, ao fornecimento das respectivas informações inexatas, estas constantes do correspondente Certificado de Conformidade das aeronaves envolvidas.

A recorrente aponta, ainda, que "[...] o art. 302, inciso V, alínea 'c', é, assim, redigido: '*alterar projeto de tipo aprovado*, da aeronave ou de outro produto aeronáutico, sem que a modificação tenha sido homologada pela autoridade aeronáutica' [...]" e que, *segundo entende*, não há no dispositivo nenhuma menção a produção de aeronaves. Acrescenta, ainda, que "[...] "[além] disso, os artigos 68 e 69 do CBA estabelecem dois certificados distintos: um para projeto - Certificado de Homologação de Tipo, e um para a produção de produtos aeronáuticos - Certificado de Homologação de Empresa. Alega, também, que, quando da leitura do artigo 302, inciso V, alínea "c", do CBA, fica claro que a previsão legal não é uma infração cometida no âmbito do Certificado de Homologação de Empresa, mas, *sim*, do Certificado de Homologação de Tipo, *segundo entende*, que é único para um determinado projeto. [...]" (grifos no original). Nesse sentido, deve-se considerar acertada a capitulação dos referidos Autos de Infração, ao tipificar cada um os atos tidos como infracionais pelo fornecimento de informação inexata, ou seja, conforme constante do inciso V do art. 299 do CBA. Quanto à menção à tipificação prevista na alínea "c" do inciso V do art. 302 do CBA, deve-se considerar que o inciso V se aplica justamente a fabricante de aeronaves e de outros produtos aeronáuticos, o que é o caso da empresa recorrente.

A empresa acrescenta que "[...] de acordo com legislação, e possível o licenciamento do Certificado de Homologação de Tipo para uma organização empresarial distinta produzi-lo - fato, alias, corriqueiro no ambiente aeronáutico internacional -, a organização de Projeto e diferente da organização de Produção. Assim, ao se utilizar a lógica construída na Decisão, existiria o absurdo de multar uma empresa que fez uma modificação de Projeto sob sua responsabilidade pelo número de aeronaves que outra empresa produziu, o que evidentemente não faz qualquer sentido. [...]". Esta alegação não merece acolhimento na medida em que, *no caso em questão*, a empresa recorrente é a detentora do Certificado de Tipo nº 2005T13, sendo a que efetuou a modificação no projeto e, ainda, confeccionou o referido Certificado de Conformidade, correto, então, a sua inclusão no polo passivo do presente processo.

Quanto à alegação de que é de interesse desta ANAC o pleno atendimento ao *interesse público* e, *no caso em tela*, não houve prejuízo a este instituto, na medida em que, *segundo alega*, a *segurança de voo* não foi afetada, deve-se, *nesse momento*, apontar que esta condição será avaliada quando da análise de aplicação das circunstâncias agravantes, tendo em conta que a exposição ao risco da integridade física de pessoas ou da segurança de voo é circunstância agravante prevista atualmente no inciso IV do §2º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018. No entanto, *agora*, cabe apontar que a possibilidade do ato tido como infracional não ter relação com qualquer tipo de afronta à *segurança das operações* não serve como excludente de sua responsabilidade quanto à infração cometida, pois a normatização desta ANAC deve ser cumprida, independentemente das considerações do agente infrator quanto aos possíveis impactos dos seus atos.

A empresa interessada argumenta, ao final, que "[...] não há que se falar na apresentação de declarações

falsas ou inexistentes pela Embraer que pudesse ser utilizada como fundamento apto para embasar os referidos Autos de Infração, vez que os certificados de conformidade para cada aeronave foram emitidos somente em razão da existência de uma '*Statement of Engineering Order Approval*' para modificação em comento, indicando não haver qualquer pendência de aprovação em relação à incorporação da modificação, sendo que tal verificação é realizada por meio de rotina sistematizante. [...]". Nesse sentido, deve-se esclarecer que o referido Auto de Infração não comunica a apresentação falsa, mas, *sim*, o fornecimento das respectivas informações inexatas à autoridade, por meio da apresentação do respectivo Certificado de Conformidade da referida aeronave, o qual, *expressamente*, afirmava que a aeronave tinha sido fabricada em conformidade com o projeto de tipo aprovado, quando, *na verdade*, a aeronave apresentava modificações ao projeto não aprovadas pela ANAC.

Sendo assim, observa-se que as alegações da empresa interessada, *estas apostas em defesa e em sede recursal*, não podem prosperar, na medida em que, *adequadamente*, foram afastadas pelas considerações apresentadas pelo setor técnico, bem como por esta análise, não servindo, assim, como excludentes da sua responsabilidade administrativa quanto ao ato infracional que lhe está sendo imputado.

## 6. DO ENQUADRAMENTO E DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

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

Ressalta-se que o CBA, em seu art. 295, dispõe que a multa será imposta de acordo com a gravidade da infração. Nesse sentido, a Resolução ANAC n.º 472, de 06/06/2018, que, *hoje, estabelece providências administrativas decorrentes do exercício das atividades de fiscalização sob competência da ANAC*, no *caput* do seu art. 36, aponta que "[na] dosimetria da aplicação de sanções serão consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes.

### *Das Condições Atenuantes:*

Observa-se que o setor de decisão de primeira instância, no exame das circunstâncias atenuantes, considerou configuradas as previstas nos incisos II ("adoção voluntária de providências eficazes para evitar ou amenizar as consequências da infração") e III ("inexistência de aplicação de penalidades no último ano"), ambas do §1º do art. 22 da Resolução ANAC n.º 25/2008 e do §1º do art. 58 da IN n.º 08/2008, conforme normativo abaixo, *in verbis*:

#### **Resolução ANAC n.º 25/08**

Art. 22. Para efeitos de aplicação de penalidades serão consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes.

§1º São circunstâncias atenuantes:

I – o reconhecimento da prática da infração;

II – a **adoção voluntária de providências eficazes para evitar ou amenizar as consequências da infração, antes de proferida a decisão;**

III – a **inexistência de aplicação de penalidades no último ano. (...)**

(grifos nossos)

Entretanto, *ao se fazer nova análise*, deve-se apontar não ser possível a aplicação da atenuante prevista no inciso II referenciado, tendo em vista não se vislumbrar no presente processo, *bem como nos demais*, qualquer ação eficaz que possa ser considerada como dentro dos requisitos previstos no referido dispositivo. *Na verdade*, o fato da empresa corrigir sua falha ("erro"), adequando-se à normatização em vigor, *após o início do procedimento de fiscalização*, o qual se deu no período de 25 e 26 de julho de 2011, não pode ser considerado como condição atenuante prevista no referido inciso II.

Quanto à aplicação da condição atenuante prevista no inciso III do §1º do artigo 22 da então vigente Resolução ANAC n.º 25/08, bem como, também conforme disposto no inciso III do §1º do art. 36 da

Resolução ANAC nº. 472/18, *hoje vigente*, deve-se concordar com esta posição, na medida em que, *em nova consulta*, realizada em 12/07/2019, à folha de extrato de pagamentos do SIGEC (SEI! 3239375), correspondente à empresa interessada, observa-se a presença de infração, *no dia 21/05/2010*, esta relativa ao Processo nº. 635.610/13-9 (SIGEC - SEI! 3069331), não se podendo, então, aplicar esta condição atenuante nos processos com data de infração após esta data (21/05/2010) e até o lapso temporal de 12 (doze) meses (até 21/05/2011). Ocorre que, no entanto, o ato infracional que está sendo processado no presente processo possui fato gerador com data de 16/07/2011, ou seja, após o referido lapso temporal (atos compreendidos entre os dias 21/05/2010 e 21/05/2011).

Diante do exposto, observa-se que a circunstância atenuante do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018, poderá, *sim*, ser aplicada na dosimetria da sanção a ser aplicada .

### ***Das Condições Agravantes:***

*No caso em tela*, observa-se que o setor de decisão de primeira instância, no exame das circunstâncias agravantes, considerou configuradas as previstas nos incisos III ("a obtenção, para si ou para outrem, de vantagens resultantes da infração") e IV ("exposição ao risco da integridade física de pessoas"), ambas do §2º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008 e do inciso III do §2º do art. 36 da, *hoje vigente*, Resolução ANAC nº. 472/18, conforme normativo abaixo, *in verbis*:

#### **Resolução ANAC nº. 25/08**

Art. 22. Para efeitos de aplicação de penalidades serão consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes. (...)

§2º São circunstâncias agravantes:

I – a reincidência;

II – a recusa em adotar medidas para reparação dos efeitos da infração;

III – **a obtenção, para si ou para outrem, de vantagens resultantes da infração;**

IV – **exposição ao risco da integridade física de pessoas;**

V – a destruição de bens públicos;

VI – o número de reclamações de passageiros registradas em relação ao mesmo fato. (...)

**(grifos nossos)**

Nesse sentido, este Relator entende não restar caracterizado neste procedimento em desfavor da empresa interessada de que esta tenha obtido, *para si ou para outrem*, algum tipo de vantagem resultante dos atos infracionais que lhe estão sendo imputados. Sendo assim, afasto a aplicação da condição agravante prevista no inciso III do §2º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008 e do inciso III do §2º do art. 36 da, *hoje vigente*, Resolução ANAC nº. 472/18.

Da mesma forma, deve-se apontar que a condição agravante prevista no referido inciso IV, também, não deve ser aplicada, em desfavor da empresa interessada. Observa-se que o agente fiscal, por ocasião da ação fiscal, ou seja, após identificar o ato infracional, em inspeção realizada no período de 25 e 26 de julho de 2011, aponta, *como resultante da ocorrência*, a exposição ao risco, *talvez*, sinalizando para que fossem consideradas tal condição agravante. O setor de decisão de primeira instância, *no mesmo sentido*, aplica a referida condição agravante, recomendando, ainda, o encaminhamento dos fatos ao Ministério Público da cidade de São José dos Campos/SP, para que aquele órgão tomasse as providências julgadas cabíveis, tendo em vista ter considerado haver indícios da existência de crime. Ocorre que, após regular investigação policial, não se confirmou a materialidade de qualquer tipo de ilícito penal, restando, no entanto, a possibilidade de responsabilização administrativa da empresa, *conforme já apontado acima*. Identifica-se, ainda, que, após a identificação do ato infracional por agente fiscal desta ANAC, a empresa recorrente providenciou a necessária aprovação da modificação realizada em suas aeronaves, a qual foi aprovada por esta Autoridade Aeronáutica, sem qualquer tipo de ressalva, apesar de intempestiva. Sendo assim, deve-se reconhecer que o risco identificado por ocasião da ação fiscal e, ainda, em decisão de primeira instância, *na verdade*, não se confirmou, devendo, então, ser afastado. Diferentemente seria no

caso da ocorrência de não aprovação por esta ANAC, ou mesmo de aprovação com importantes ressalvas, quanto à modificação realizada pela empresa recorrente em suas aeronaves, em descumprimento da normatização.

*Em sendo assim*, observa-se existir uma circunstância atenuante, conforme previsto no inciso III do §1º do art. 22 da então vigente Resolução ANAC nº. 25/08, bem como, também conforme disposto no inciso III do § 1º do art. 36 da Resolução ANAC nº. 472/18, *hoje vigente*, para o presente processo (ato infracional posterior à data de 21/05/2011), e nenhuma condição agravante, conforme previsto nos incisos do §2º do art. 22 da então vigente Resolução ANAC nº. 25/08, bem como, também conforme disposto nos incisos do §2º do art. 36 da Resolução ANAC nº. 472/18, *hoje vigente*.

Importante observar que o decisor de primeira instância majora o valor da sanção aplicada à empresa, com fundamento, *segundo entende*, no §1º do art. 20 da então Resolução ANAC nº. 25/2008, aplicando, assim, ao final, o valor total de R\$ 14.000,00 (quatorze mil reais), para a infração cometida. No entanto, este Relator, *ao fazer a análise do presente processo*, não identificou ter ocorrido grave dano ao serviço ou aos usuários, o que, *ai sim*, poderia embasar a majoração de cada uma das sanções a serem aplicadas em definitivo. No autos do presente processo, não foram identificadas evidências de que houve grave dano ao serviço ou aos usuários, ademais, *na decisão de primeira instância*, o decisor identificou ter ocorrido condição agravante, com base no inciso IV do §2º da então Resolução ANAC nº. 25/2008, o que foi, *inclusive*, afastado acima por este Relator. Diante do exposto, este Relator não deve considerar ter se configurado a situação prevista no §1º do art. 20 da então Resolução ANAC nº 25/2008, portanto, descabida a majoração da sanção administrativa aplicada sob este fundamento.

## 7. DA SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO

Observa-se que a sanção aplicada pela decisão de primeira instância administrativa foi no valor de R\$ 14.000,00 (quatorze mil reais). Destaca-se que, com base na Tabela da Resolução ANAC nº. 25/08, o valor da multa, para *pessoa jurídica*, poderá ser imputado em R\$ 4.000,00 (grau mínimo), R\$ 7.000,00 (grau médio) ou R\$ 10.000,00 (grau máximo).

Na medida em que observa-se existir uma circunstância atenuante, conforme previsto no inciso III do §1º do art. 22 da então vigente Resolução ANAC nº. 25/08, bem como, também conforme disposto no inciso III do § 1º do art. 36 da Resolução ANAC nº. 472/18, *hoje vigente*, para o presente processo (ato infracional posterior à data de 21/05/2011), e nenhuma condição agravante, conforme previsto nos incisos do §2º do art. 22 da então vigente Resolução ANAC nº. 25/08, bem como, também conforme disposto nos incisos do §2º do art. 36 da Resolução ANAC nº. 472/18, *hoje vigente*, o valor da respectiva sanção, *em definitivo*, deve ser aplicada em R\$ 4.000,00 (quatro mil reais).

Demonstra-se, assim, que a aplicação da penalidade ao interessado no feito tem base legal, afastando as alegações apresentadas em sede recursal.

## 8. DO VOTO

Pelo exposto, voto por conhecer e **DAR PROVIMENTO PARCIAL** ao recurso, **REDUZINDO**, assim, a sanção administrativa referente ao processo administrativo em curso (Processo nº. 00066.006717/2012-42), para o valor total de **R\$ 4.000,00 (quatro mil reais)**, que é o valor correspondente ao *patamar mínimo* previsto para a infração em tela.

É o voto deste Relator.

Rio de Janeiro, 19 de julho de 2019.

**SÉRGIO LUÍS PEREIRA SANTOS**  
Especialista em Regulação de Aviação Civil



Documento assinado eletronicamente por **SERGIO LUIS PEREIRA SANTOS, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 22/07/2019, às 13:49, 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 **3239367** e o código CRC **3472BED8**.

SEI nº 3239367

	<b>SIGEC :: SISTEMA INTEGRADO DE GESTÃO DE CRÉDITOS</b> Atalhos do Sistema: <a href="#">Menu Principal</a>	Usuário: sergio.santos
Dados da consulta:      Consulta		

**Extrato de Lançamentos**

**Nome da Entidade:** EMBRAER - EMPRESA BRASILEIRA DE AERONAUTICA S.A.      **Nº ANAC:** 30000106887  
**CNPJ/CPF:** 07689002000189       **CADIN:** Não  
**Div. Ativa:** Não      **Tipo Usuário:** Integral       **UF:** SP  
**End. Sede:** AV.BRIG.FARIA LIMA Nº 2.170 -      **Bairro:** PUTIM      **Município:** SÃO JOSÉ DOS CAMPOS  
**CEP:** 12227901

**Créditos Inscritos no CADIN**

Não Existem Créditos inscritos no CADIN para este Número ANAC

Receita	NºProcesso	Processo SEI	Data Vencimento	Data Infração	Valor Original	Data do Pagamento	Valor Pago	Valor Utilizado	Chave	Situação	Valor Débito (R\$)
2081	<a href="#">614151070</a>		30/04/2007		R\$ 1 500,00	30/04/2007	1 500,00	0,00		PG	0,00
2081	<a href="#">618478082</a>		24/10/2008		R\$ 4 000,00	24/10/2008	4 000,00	4 000,00		PG	0,00
2081	<a href="#">623627108</a>	60800015252200996	28/05/2010		R\$ 7 000,00		0,00	0,00		CAN	0,00
2081	<a href="#">627642113</a>		22/07/2011		R\$ 4 000,00		0,00	0,00		CAN	0,00
2081	<a href="#">634100124</a>		18/10/2012	15/03/2010	R\$ 3 500,00	18/09/2012	3 500,00	3 500,00		PG	0,00
2081	<a href="#">635610139</a>		22/02/2013	21/05/2010	R\$ 2 800,00	22/02/2013	2 800,00	2 800,00		PG	0,00
2081	<a href="#">637127132</a>	60800016850201016	19/07/2013	17/06/2010	R\$ 4 000,00		0,00	0,00		CAN	0,00
2081	<a href="#">643586146</a>	60800007752201098	23/04/2018	23/01/2010	R\$ 4 000,00		0,00	0,00		PG	0,00
2081	<a href="#">644232143</a>	00066004111201272	10/11/2014	14/12/2010	R\$ 7 000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	<a href="#">644233141</a>	00066004178201215	10/11/2014	21/12/2010	R\$ 7 000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	<a href="#">644234140</a>	00066004202201216	10/11/2014	14/01/2011	R\$ 7 000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	<a href="#">644235148</a>	00066004210201254	10/11/2014	22/12/2010	R\$ 7 000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	<a href="#">644236146</a>	00066004215201287	10/11/2014	18/01/2011	R\$ 7 000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	<a href="#">644237144</a>	00066004221201234	10/11/2014	24/01/2011	R\$ 7 000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	<a href="#">644238142</a>	00066004377201215	10/11/2014	20/01/2011	R\$ 7 000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	<a href="#">644239140</a>	00066004387201251	10/11/2014	26/01/2011	R\$ 7 000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	<a href="#">644240144</a>	00066004392201263	10/11/2014	11/03/2011	R\$ 7 000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	<a href="#">644241142</a>	00066004873201279	10/11/2014	04/02/2011	R\$ 7 000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	<a href="#">644242140</a>	00066004878201200	10/11/2014	16/02/2011	R\$ 7 000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	<a href="#">644243149</a>	00066004893201240	10/11/2014	12/03/2011	R\$ 7 000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	<a href="#">644244147</a>	00066004906201281	10/11/2014	10/03/2011	R\$ 7 000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	<a href="#">644245145</a>	00066004911201293	10/11/2014	24/02/2011	R\$ 7 000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	<a href="#">644246143</a>	00066004996201218	10/11/2014	12/03/2011	R\$ 7 000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	<a href="#">644247141</a>	00066005000201283	10/11/2014	17/03/2011	R\$ 7 000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	<a href="#">644248140</a>	00066005011201263	10/11/2014	18/03/2011	R\$ 7 000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	<a href="#">644249148</a>	00066005017201231	10/11/2014	21/03/2011	R\$ 7 000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	<a href="#">644250141</a>	00066005022201243	10/11/2014	24/03/2011	R\$ 7 000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	<a href="#">644251140</a>	00066005033201223	10/11/2014	25/03/2011	R\$ 7 000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	<a href="#">644252148</a>	00066005821201210	10/11/2014	28/03/2011	R\$ 7 000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	<a href="#">644253146</a>	00066005825201206	10/11/2014	11/04/2011	R\$ 7 000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	<a href="#">644254144</a>	00066005835201233	10/11/2014	08/04/2011	R\$ 7 000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	<a href="#">644255142</a>	00066005847201268	10/11/2014	15/04/2011	R\$ 7 000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	<a href="#">644256140</a>	00066005850201281	10/11/2014	30/04/2011	R\$ 7 000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	<a href="#">644257149</a>	00066005857201201	10/11/2014	29/04/2011	R\$ 7 000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	<a href="#">644258147</a>	00066005859201292	10/11/2014	19/05/2011	R\$ 7 000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	<a href="#">644259145</a>	00066005869201228	10/11/2014	12/05/2011	R\$ 7 000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	<a href="#">644260149</a>	00066005875201285	10/11/2014	13/05/2011	R\$ 7 000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	<a href="#">644261147</a>	00066005881201232	10/11/2014	27/05/2011	R\$ 7 000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	<a href="#">644262145</a>	00066005916201233	10/11/2014	15/06/2011	R\$ 7 000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	<a href="#">644263143</a>	00066005926201279	10/11/2014	15/06/2011	R\$ 7 000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	<a href="#">644264141</a>	00066005950201216	10/11/2014	12/07/2011	R\$ 7 000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	<a href="#">644265140</a>	00066005957201220	10/11/2014	13/07/2011	R\$ 7 000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	<a href="#">644266148</a>	00066005963201287	10/11/2014	20/07/2011	R\$ 7 000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	<a href="#">644267146</a>	00066006677201239	10/11/2014	29/07/2011	R\$ 7 000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	<a href="#">644268144</a>	00066006684201231	10/11/2014	21/12/2010	R\$ 7 000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	<a href="#">644269142</a>	00066006690201298	10/11/2014	26/01/2011	R\$ 7 000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	<a href="#">644270146</a>	00066006695201211	10/11/2014	03/03/2011	R\$ 7 000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	<a href="#">644271144</a>	00066006700201295	10/11/2014	13/04/2011	R\$ 7 000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	<a href="#">644272142</a>	00066006706201262	10/11/2014	19/04/2011	R\$ 7 000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	<a href="#">644273140</a>	00066006709201204	10/11/2014	27/04/2011	R\$ 7 000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	<a href="#">644274149</a>	00066006713201264	10/11/2014	26/05/2011	R\$ 7 000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	<a href="#">644275147</a>	00066004131201243	10/11/2014	14/12/2010	R\$ 14 000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	<a href="#">644276145</a>	00066004192201219	10/11/2014	21/12/2010	R\$ 14 000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	<a href="#">644277143</a>	00066004207201231	10/11/2014	14/01/2011	R\$ 14 000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	<a href="#">644278141</a>	00066004211201207	10/11/2014	22/12/2010	R\$ 14 000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	<a href="#">644279140</a>	00066004218201211	10/11/2014	18/01/2011	R\$ 14 000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	<a href="#">644280143</a>	00066004222201289	10/11/2014	24/01/2011	R\$ 14 000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	<a href="#">644281141</a>	00066004382201228	10/11/2014	20/01/2011	R\$ 14 000,00		0,00	0,00		RE2	0,00

2081	<a href="#">644282140</a>	00066004391201219	10/11/2014	26/01/2011	R\$ 14 000,00	0,00	0,00	RE2	0,00	
2081	<a href="#">644283148</a>	00066004871201280	10/11/2014	11/03/2011	R\$ 14 000,00	0,00	0,00	RE2	0,00	
2081	<a href="#">644284146</a>	00066004875201268	10/11/2014	04/02/2011	R\$ 14 000,00	0,00	0,00	RE2	0,00	
2081	<a href="#">644285144</a>	00066004883201212	10/11/2014	16/02/2011	R\$ 14 000,00	0,00	0,00	RE2	0,00	
2081	<a href="#">644286142</a>	00066004900201211	10/11/2014	12/03/2011	R\$ 14 000,00	0,00	0,00	RE2	0,00	
2081	<a href="#">644287140</a>	00066004908201270	10/11/2014	10/03/2011	R\$ 14 000,00	0,00	0,00	RE2	0,00	
2081	<a href="#">644288149</a>	00066004913201282	10/11/2014	24/02/2011	R\$ 14 000,00	0,00	0,00	RE2	0,00	
2081	<a href="#">644289147</a>	00066004997201254	10/11/2014	12/03/2011	R\$ 14 000,00	0,00	0,00	RE2	0,00	
2081	<a href="#">644290140</a>	00066005006201251	10/11/2014	17/03/2011	R\$ 14 000,00	0,00	0,00	RE2	0,00	
2081	<a href="#">644291149</a>	00066005015201241	10/11/2014	18/03/2011	R\$ 14 000,00	0,00	0,00	RE2	0,00	
2081	<a href="#">644292147</a>	00066005019201220	10/11/2014	21/03/2011	R\$ 14 000,00	0,00	0,00	RE2	0,00	
2081	<a href="#">644293145</a>	00066005025201287	10/11/2014	24/03/2011	R\$ 14 000,00	0,00	0,00	RE2	0,00	
2081	<a href="#">644294143</a>	00066005038201256	10/11/2014	25/03/2011	R\$ 14 000,00	0,00	0,00	RE2	0,00	
2081	<a href="#">644295141</a>	00066005822201264	10/11/2014	28/03/2011	R\$ 14 000,00	0,00	0,00	RE2	0,00	
2081	<a href="#">644296140</a>	00066005831201255	10/11/2014	11/04/2011	R\$ 14 000,00	0,00	0,00	RE2	0,00	
2081	<a href="#">644297148</a>	00066005839201211	10/11/2014	08/04/2011	R\$ 14 000,00	0,00	0,00	RE2	0,00	
2081	<a href="#">644298146</a>	00066005848201211	10/11/2014	15/04/2011	R\$ 14 000,00	0,00	0,00	RE2	0,00	
2081	<a href="#">644299144</a>	00066005854201260	10/11/2014	30/04/2011	R\$ 14 000,00	0,00	0,00	RE2	0,00	
2081	<a href="#">644300141</a>	00066005858201248	10/11/2014	29/04/2011	R\$ 14 000,00	0,00	0,00	RE2	0,00	
2081	<a href="#">644301140</a>	00066005863201251	10/11/2014	19/05/2011	R\$ 14 000,00	0,00	0,00	RE2	0,00	
2081	<a href="#">644302148</a>	00066005872201241	10/11/2014	12/05/2011	R\$ 14 000,00	0,00	0,00	RE2	0,00	
2081	<a href="#">644303146</a>	00066005877201274	10/11/2014	13/05/2011	R\$ 14 000,00	0,00	0,00	RE2	0,00	
2081	<a href="#">644304144</a>	00066005910201266	10/11/2014	27/05/2011	R\$ 14 000,00	0,00	0,00	RE2	0,00	
2081	<a href="#">644305142</a>	00066005917201288	10/11/2014	15/06/2011	R\$ 14 000,00	0,00	0,00	RE2	0,00	
2081	<a href="#">644306140</a>	00066005938201201	10/11/2014	15/06/2011	R\$ 14 000,00	0,00	0,00	RE2	0,00	
2081	<a href="#">644307149</a>	00066005954201296	10/11/2014	12/07/2011	R\$ 14 000,00	0,00	0,00	RE2	0,00	
2081	<a href="#">644308147</a>	00066005958201274	10/11/2014	13/07/2011	R\$ 14 000,00	0,00	0,00	RE2	0,00	
2081	<a href="#">644309145</a>	00066005967201265	10/11/2014	20/07/2011	R\$ 14 000,00	0,00	0,00	RE2	0,00	
2081	<a href="#">644310149</a>	00066006681201205	10/11/2014	29/07/2011	R\$ 14 000,00	0,00	0,00	RE2	0,00	
2081	<a href="#">644311147</a>	00066006686201220	10/11/2014	21/12/2010	R\$ 14 000,00	0,00	0,00	RE2	0,00	
2081	<a href="#">644312145</a>	00066006691201232	10/11/2014	26/01/2011	R\$ 14 000,00	0,00	0,00	RE2	0,00	
2081	<a href="#">644313143</a>	00066006698201254	10/11/2014	03/03/2011	R\$ 14 000,00	0,00	0,00	RE2	0,00	
2081	<a href="#">644314141</a>	00066006701201230	10/11/2014	13/04/2011	R\$ 14 000,00	0,00	0,00	RE2	0,00	
2081	<a href="#">644315140</a>	00066006707201215	10/11/2014	19/04/2011	R\$ 14 000,00	0,00	0,00	RE2	0,00	
2081	<a href="#">644316148</a>	00066006712201210	10/11/2014	27/04/2011	R\$ 14 000,00	0,00	0,00	RE2	0,00	
2081	<a href="#">644317146</a>	00066006714201217	10/11/2014	26/05/2011	R\$ 14 000,00	0,00	0,00	RE2	0,00	
2081	<a href="#">644494146</a>	00066006717201242	14/11/2014	16/07/2011	R\$ 14 000,00	0,00	0,00	RE2	0,00	
2081	<a href="#">650527159</a>	60800148918201114	09/11/2015	27/03/2011	R\$ 1 600,00	08/10/2015	1 600,00	1 600,00	PG	0,00
2081	<a href="#">660471174</a>	00068500906201700	10/08/2017	18/09/2016	R\$ 10 500,00	24/07/2017	10 500,00	10 500,00	PG0	0,00
2081	<a href="#">662040170</a>	0006600665201543	12/01/2018	22/11/2014	R\$ 1 600,00	31/10/2018	2 002,23	2 002,23	PG	0,00
2081	<a href="#">662478182</a>	00068.500902/2017	23/02/2018	10/05/2017	R\$ 8 000,00	31/10/2018	9 973,60	9 973,60	PG	0,00
2081	<a href="#">662484187</a>	00066006847201528	23/02/2018	10/02/2012	R\$ 10 500,00		0,00	0,00	PG	0,00
2081	<a href="#">662533189</a>	00066007600201529	26/02/2018	02/01/2015	R\$ 347 200,00		0,00	0,00	RE2	448 706,40
2081	<a href="#">662537181</a>	00066006363201443	26/02/2018	10/09/2014	R\$ 1 600,00	26/02/2018	1 600,00	1 600,00	PG	0,00
2081	<a href="#">662839187</a>	00066012165201554	18/05/2018	01/02/2015	R\$ 1 600,00	18/05/2018	1 600,00	1 600,00	PG	0,00
2081	<a href="#">663087181</a>	00066014234201564	18/05/2018	29/12/2014	R\$ 8 000,00	18/05/2018	8 000,00	8 000,00	PG	0,00
2081	<a href="#">663090181</a>	00066013427201506	06/04/2018	23/12/2013	R\$ 1 600,00	06/04/2018	1 600,00	1 600,00	PG	0,00
2081	<a href="#">663148187</a>	0006600664201507	12/04/2018	27/12/2014	R\$ 1 600,00	12/04/2018	1 600,00	1 600,00	PG	0,00
2081	<a href="#">663239184</a>	00066006848201572	20/04/2018	16/07/2011	R\$ 4 000,00		0,00	0,00	RE2	5 127,42
2081	<a href="#">663615182</a>	00066018443201587	17/05/2018	17/03/2015	R\$ 2 800,00	17/05/2018	2 800,00	2 800,00	PG	0,00
2081	<a href="#">665098188</a>	00066013429201597	12/10/2018	31/10/2014	R\$ 9 800,00	03/10/2018	9 800,00	9 800,00	PG0	0,00
2081	<a href="#">665141180</a>	00058021182201824	19/10/2018	01/12/2016	R\$ 3 500,00	10/09/2018	3 500,00	3 500,00	PG0	0,00
2081	<a href="#">666672198</a>	00066030176201605	05/04/2019	06/03/2015	R\$ 5 600,00	05/04/2019	5 600,00	5 600,00	PG0	0,00
<b>Total devido em 12/07/2019 (em reais):</b>									<b>453 833,82</b>	

**Legenda do Campo Situação**

AD3 - RECURSO ADMITIDO EM 3ª INSTÂNCIA	PG - QUITADO
AD3N - RECURSO ADMITIDO EM 3ª INSTÂNCIA SEM EFEITO SUSPENSIVO	PGDJ - QUITADO DEPÓSITO JUDICIAL CONVERTIDO EM REI
CA - CANCELADO	PP - PARCELADO PELA PROCURADORIA
CAN - CANCELADO	PU - PUNIDO
CD - CADIN	PU1 - PUNIDO 1ª INSTÂNCIA
CP - CRÉDITO À PROCURADORIA	PU2 - PUNIDO 2ª INSTÂNCIA
DA - DÍVIDA ATIVA	PU3 - PUNIDO 3ª INSTÂNCIA
DC1 - DECIDIDO EM 1ª INSTÂNCIA, MAS AINDA AGUARDANDO CIÊNCIA	RAN - PROCESSO EM REVISÃO POR INICIATIVA DA ANAC
DC2 - DECIDIDO EM 2ª INSTÂNCIA, MAS AGUARDANDO CIÊNCIA	RANS - PROCESSO EM REVISÃO POR INICIATIVA DA ANAC
DC3 - DECIDIDO EM 3ª INSTÂNCIA, MAS AGUARDANDO CIÊNCIA	RE - RECURSO
DG2 - DILIGÊNCIAS POR INICIATIVA DA 2ª INSTÂNCIA	RE2 - RECURSO DE 2ª INSTÂNCIA
DG3 - DILIGÊNCIAS POR INICIATIVA DA 3ª INSTÂNCIA	RE2N - RECURSO DE 2ª INSTÂNCIA SEM EFEITO SUSPENSIVO
EF - EXECUÇÃO FISCAL	RE3 - RECURSO DE 3ª INSTÂNCIA
GDE - GARANTIA DA EXECUÇÃO POR DEPÓSITO JUDICIAL	RE3N - RECURSO DE 3ª INSTÂNCIA SEM EFEITO SUSPENSIVO
GPE - GARANTIA DA EXECUÇÃO POR PENHORA REGULAR E SUFICIENTE	REN - RECURSO SEM EFEITO SUSPENSIVO
IN3 - RECURSO NÃO FOI ADMITIDO A 3ª INSTÂNCIA	RS - RECURSO SUPERIOR
INR - REVISÃO A PEDIDO OU POR INICIATIVA DA ANAC NÃO FOI ADMITIDA	RSN - RECURSO SUPERIOR SEM EFEITO SUSPENSIVO
IT2 - PUNIDO PQ RECURSO EM 2ª FOI INTEMPESTIVO	RVS - PROCESSO EM REVISÃO POR INICIATIVA DO INTERESSE
IT3 - PUNIDO PQ RECURSO EM 3ª INSTÂNCIA FOI INTEMPESTIVO	RVSN - PROCESSO EM REVISÃO POR INICIATIVA DO INTERESSE
ITD - RECURSO EM 2ª INSTÂNCIA INTEMPESTIVO, MAS AINDA AGUARDANDO CIÊNCIA DO INFRATOR	RVT - REVISTO
ITDN - RECURSO EM 2ª INSTÂNCIA INTEMPESTIVO, MAS AINDA AGUARDANDO CIÊNCIA DO INFRATOR, SEM EFEITO SUSPENSIVO	SDE - SUSPENSÃO DA EXIGIBILIDADE POR DEPÓSITO JUDICIAL
ITT - RECURSO EM 3ª INSTÂNCIA INTEMPESTIVO, MAS AINDA AGUARDANDO CIÊNCIA DO INFRATOR	SDJ - SUSPENSÃO DA EXIGIBILIDADE POR DECISÃO JUDICIAL
PC - PARCELADO	

Registro 1 até 111 de 111 registros

Página: [1] [Ir] [Reg]

Tela Inicial	Imprimir	Exportar Excel
--------------	----------	----------------





## VOTO

**PROCESSO: 00066.006717/2012-42**

**INTERESSADO: EMBRAER - EMPRESA BRASILEIRA DE AERONAUTICA S.A.**

Nos termos do art. 13 da Instrução Normativa nº 135, de 28 de fevereiro de 2019, profiro meu voto nos seguintes termos:

- I - Acompanho o voto relator, Voto JULG ASJIN (3239367), que deu PROVIMENTO PARCIAL ao recurso, REDUZINDO a sanção administrativa de multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa para o valor total de **R\$ 4.000,00 (quatro mil reais)**, que é o valor correspondente ao *patamar mínimo* previsto para a infração em tela, *fornecimento de informação inexata*, nos termos do voto do Relator.
- II - Crédito SIGEC nº 644.494/14-6.

CÁSSIO CASTRO DIAS DA SILVA  
SIAPE 1467237  
Presidente Turma Recursal – RJ



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 23/07/2019, às 10:20, 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 **3266353** e o código CRC **2D5F3744**.

SEI nº 3266353

**VOTO**

**PROCESSO: 00066.006717/2012-42**

**INTERESSADO: EMBRAER - EMPRESA BRASILEIRA DE AERONAUTICA S.A.**

Nos termos do art. 13 da Instrução Normativa nº 135, de 28 de fevereiro de 2019, profiro meu voto nos seguintes termos:

- I - Acompanho o voto relator, Voto JULG ASJIN (3239367), que deu **PROVIMENTO PARCIAL** ao recurso, **REDUZINDO** a sanção administrativa de multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa para para o valor total de **R\$ 4.000,00 (quatro mil reais)**, que é o valor correspondente ao *patamar mínimo* previsto para a infração em tela, *fornecimento de informação inexata*, nos termos do voto do Relator.
- II - Crédito SIGEC nº 644.494/14-6.

ISAIAS DE BRITO NETO

SIAPE 1291577

Membro Julgador - Portaria nº 0644/2016/DIRP



Documento assinado eletronicamente por **Isaias de Brito Neto, Técnico(a) em Regulação de Aviação Civil**, em 23/07/2019, às 18:06, 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 **3270256** e o código CRC **6730452C**.

SEI nº 3270256



## CERTIDÃO

### CERTIDÃO DE JULGAMENTO EM SEGUNDA INSTÂNCIA ADMINISTRATIVA 500ª SESSÃO DE JULGAMENTO DA ASJIN

**Processo:** 00066.006717/2012-42

**Interessado:** EMPRESA BRASILEIRA DE AERONÁUTICA S.A. - EMBRAER

**Auto de Infração:** 00165/2012

**Crédito de multa:** 644.494/14-6

#### **Membros Julgadores ASJIN:**

- **Cassio Castro Dias da Silva** - SIAPE 1467237 - Portaria nº 751/2017 - Presidente da Sessão Recursal
- Sérgio Luís Pereira Santos - SIAPE 2438309 - Portaria Nomeação nº1.921/2014- Membro Julgador - **Relator**
- Isaias de Brito Neto - SIAPE 1291577 - Portaria ANAC nº 0644/DIRP/2016. - Membro Julgador

Certifico que a Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância - ASJIN da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, ao apreciar o processo em epígrafe na sessão realizada em 23 e 24/07/2019, proferiu a seguinte decisão em segunda instância administrativa:

A ASJIN, por unanimidade, votou por **DAR PROVIMENTO PARCIAL** ao recurso, **REDUZINDO**, assim, a sanção administrativa referente ao processo administrativo em curso (Processo nº. 00066.006717/2012-42), para o valor total de **R\$ 4.000,00 (quatro mil reais)**, que é o valor correspondente ao *patamar mínimo*, em desfavor da EMPRESA BRASILEIRA DE AERONÁUTICA S.A. - EMBRAER, por *fornecimento de informação inexata à autoridade*, em afronta ao inciso V do artigo 299 da lei 7.565/86 - Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA.

Os Membros Julgadores votaram com o Relator.



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva**, Presidente de



**Turma**, em 26/07/2019, às 19:13, 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 29/07/2019, às 17:14, 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 **Isaias de Brito Neto, Analista Administrativo**, em 30/07/2019, às 15:04, 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 **3284756** e o código CRC **8816EC87**.

---