



VOTO

PROCESSO: 00058.016344/2018-11

INTERESSADO: PARINTINS TAXI AEREO LTDA - ME

**SESSÃO DE JULGAMENTO
DECISÃO EM SEGUNDA INSTÂNCIA ADMINISTRATIVA**

AINI: 004632/2018

Data da Lavratura: 07/05/2018

Nº SIGEC: 670.628/20-2

Infração: Operar aeronave sem que fossem realizadas inspeções dentro do intervalo estabelecido pelo fabricante.

Enquadramento: alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA c/c os itens 135.413 (a) e 135.421 (a), ambos do RBAC 135, de 21/02/2014 - EMENDA nº 03.

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

1. INTRODUÇÃO

Trata-se de processo administrativo instaurado sob o número em referência, em face da empresa **PARINTINS TÁXI AÉREO LTDA. - ME**, CNPJ nº. 03.293.432/0001-26, por descumprimento da alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA c/c os itens 135.413 (a) e 135.421 (a), ambos do RBAC 135, de 21/02/2014 - EMENDA nº 03, oportunidade em que o Auto de Infração nº. 004632/2018 foi lavrado em 07/05/2018 (SEI! 1791170), com a seguinte descrição, abaixo, *in verbis*:

Auto de Infração nº. 004632/2018 (SEI! 1791170)

(...)

CÓDIGO DA EMENTA: 03.0007565.0109

DESCRIÇÃO DA EMENTA: Operar aeronave sem que fossem realizadas inspeções dentro do intervalo estabelecido pelo fabricante.

HISTÓRICO: A aeronave PT-EGU realizou uma Inspeção Anual de Manutenção (IAM) no dia 30 de dezembro de 2015, na qual seu TSN de célula era de 6.435,6 horas. Dessa forma, de acordo com o Manual de Manutenção do fabricante da aeronave EMB-810C, deveria haver uma inspeção de 50 horas antes de a aeronave completar, portanto, 6.485,6 horas de TSN de célula. De acordo com o próprio diário de bordo da aeronave, esta realizou, entre o período de 17 de setembro de 2016 e 08 de outubro de 2016, 12 voos, totalizando 13,7 horas de voo, com o TSN superior aos 6.485,6 h máximo previsto no Manual de Manutenção. Quando a aeronave realizou, finalmente, uma nova inspeção (no caso, uma IAM), seu TSN já era de 6.500,7 h, ou seja, 15,1 horas acima do previsto no Manual de Manutenção, em claro desacordo com o previsto no RBAC 135 itens 135.413(a) e 135.421(a) e na alínea (e) do inciso III do Art. 302 da Lei 7.565 (Código Brasileiro de Aeronáutica).

CAPITULAÇÃO: Alínea (e) do inciso III do artigo 302 do(a) Lei 7565 de 19/12/1986 c/c Item 135.413(a) do(a) RBAC 135 de 21/02/2014 c/c Item 135.425(a) do(a) RBAC 135 de 21/02/2014.

DADOS COMPLEMENTARES: Marcas da Aeronave: PTEGU.

Trecho Operado: SWEI-SBTT - Data da Ocorrência: 17/09/2016.

Trecho Operado: SBTT-SWEI - Data da Ocorrência: 18/09/2016.

Trecho Operado: SWEI-SBTT - Data da Ocorrência: 23/09/2016.

Trecho Operado: SBCZ-SWEI - Data da Ocorrência: 08/10/2016.

(...)

A fiscalização desta ANAC, em Relatório de Fiscalização nº. 005930/2018/GGAF, datado de 21/05/2018 (SEI! 1791435), oportunidade em que, *expressamente*, aponta, conforme abaixo, *in verbis*:

Relatório de Fiscalização nº. 005930/2018/GGAF (SEI! 1791435)

(...)

DESCRIÇÃO:

No escopo do processo de revogação da suspensão da aeronave PT-EGU, que durante todo o ano de 2016 foi operada pela Parintins Táxi Aéreo Ltda, foi remetido à GTAR-DF o processo SEI 00072.000119/2018-76, que continha o Ofício nº 003/2018 ? Aerotur (SEI nº 1778865). Foi anexado a este Ofício o diário de bordo relativo a todos os voos realizados ao longo do ano de 2016, no qual foi constatado que, entre 17 de setembro de 2016 e 08 de outubro de 2016, a aeronave PT-EGU voou com a inspeção de 50 horas vencida, em desacordo com o Manual de Manutenção do fabricante da aeronave EMB-810C. Os registros de tais voos encontram-se no extrato do Ofício em Anexo, que contém as páginas de nº 005833 a 005841 do Diário de Bordo 002/PT-EGU/2015.

A aeronave PT-EGU realizou uma Inspeção Anual de Manutenção (IAM) no dia 30 de dezembro de 2015, na qual seu TSN de célula era de 6.435,6 horas. Dessa forma, de acordo com o Manual de Manutenção do fabricante da aeronave EMB-810C, deveria haver uma inspeção de 50 horas antes de a aeronave completar, portanto, 6.485,6 horas de TSN de célula. De acordo com o próprio diário de bordo da aeronave, esta realizou, **entre o período de 17 de setembro de 2016 e 08 de outubro de 2016, 12 voos, totalizando 13,7 horas de voo, com o TSN superior aos 6.485,6 h máximo previsto no Manual de Manutenção**. Quando a aeronave realizou, finalmente, uma nova inspeção (no caso, uma IAM), seu TSN já era de 6.500,7 h, ou seja, 15,1 horas acima do previsto no Manual de Manutenção, em claro desacordo com o previsto no RBAC 135 itens 135.413(a) e 135.421(a) e na alínea (e) do inciso III do Art. 302 da Lei 7.565 (Código Brasileiro de Aeronáutica).

(...)

(sem grifos no original)

Em anexo ao presente processo, a fiscalização apresenta as folhas nº. 005883 até 005891, todas do Diário de Bordo nº. 007/PT-EGU/2015 (SEI! 1791503).

Notificada da lavratura do referido Auto de Infração, em 11/05/2018 (SEI! 1834518), a empresa interessada apresenta a sua defesa, em 21/05/2018 (SEI! 1837746 e 1837745), oportunidade em que alega, *expressamente*, que: (i) "[...] a cidade que mais operamos e Eirunepê-AM, que fica muito distante de qualquer oficina de manutenção"; (ii) "[como] a próxima inspeção após a de 6.435.6 H seria de 100 h, acrescentamos mais 10% de tolerância de horas de voo para que pudéssemos realizar a referida inspeção"; (iii) "[o] deslocamento foi até o aeródromo de Flores-AM, assim efetuamos uma inspeção de 100/50h com 6.500.7 h"; e (iv) "[...] o piloto teve seu repouso garantido após extrapolação da jornada supracitada".

O setor de decisão de primeira instância, por intermédio do Despacho JPI/SAR, de 26/12/2018 (SEI! 1936025), solicitou esclarecimentos ao setor técnico, oportunidade em que este apresenta, *com relação ao caso em tela*, os seguintes esclarecimentos, por despacho, de 04/01/2019 (SEI! 2570632), abaixo, *in verbis*:

Despacho GTAR/DF (SEI! 2570632)

(...)

2. O programa de inspeções da empresa, descrito em seu MGM aceito pela ANAC, contempla, desta forma, a inspeção de 50 horas, conforme previsto no Manual de Manutenção do detentor do projeto de tipo.

3. Quanto à tolerância de 10% constante no item 2 da defesa, lê-se no RBHA 91.409(b) que "[...]A limitação de 100 horas de tempo de serviço pode ser excedida por não mais de 10 horas, caso seja necessário deslocar a aeronave para um local onde a inspeção possa ser

realizada.[...]". Contudo, o diário de bordo da aeronave (SEI nº 1791503) atesta que a aeronave voou pelo menos 9,7 horas em trechos locais (TSN de 6.487 a 6.496,7 horas) com a inspeção de 50 horas vencida (vencimento com TSN de 6.485 horas), sem ter como destino final o aeródromo de Flores (SWFN), no qual, segundo a defesa, foi realizada a manutenção. Dessa forma, a tolerância prevista no RBHA 91 não pode ser levada em conta neste caso para qualquer fim, uma vez que a aeronave realizou os voos previamente mencionados sem, contudo, ter efetuado as inspeções previstas após o término dos voos.

(...)

(sem grifos no original)

Nesta oportunidade, o setor técnico anexa ao presente processo, os seguintes documentos, realizando, ainda, as suas respectivas considerações sobre os mesmos:

- Manual Geral de Manutenção da Parintins Táxi Aéreo (SEI! 2570618): o item III.C do Manual Geral de Manutenção do operador atesta (página 40 do arquivo .pdf): "as inspeções serão executadas em oficina própria homologada pelo RBAC 145 e de acordo com o Manual do Fabricante de cada aeronave" (grifos no original); e
- Manual de Manutenção da aeronave EMB-810C (SEI! 2570617): conforme tabela III-I, página 3-3 (página 146 do arquivo .pdf), são enumerados diversos serviços que, conforme o programa de inspeções recomendado pelo fabricante, devem ser realizados a cada período de 50 horas. Além da tabela supracitada, constante na Seção III do Manual, são descritos, na Seção II, serviços a cada 50 horas no sistema de combustível (item 2-26), no cilindro de freio (item 2-32), na bomba hidráulica (item 2-44), na bateria (item 2-46), no sistema de óleo do motor (item 2-56) e no filtro de óleo (item 2-60).

Pelo Ofício nº 5155/2020/ASJIN-ANAC, de 10/06/2020 (SEI! 4421489), a empresa interessada foi, devidamente, notificada, em 24/06/2020 (SEI! 4544690), quanto à anexação dos referidos documentos pelo setor técnico, oportunidade em que, em 04/08/2020, apresenta as suas considerações (SEI! 4611310 e 4611308), alegando, entre outras coisas, que: (i) "[...] foi feito um levantamento das horas, [...] e constatado erro na soma das horas para manutenção requerida [...], pois o piloto em comando estava colhendo horas para a manutenção da partida ao corte, e não do pouso a decolagem [...]"; (ii) "[...] que a aeronave voou 10 horas (dez) a mais do que o previsto, sendo realizado uma inspeção de 100 horas, inspeção esta que foi realizada conforme cópia da ordem de serviço em anexo, [...]"; e (iii) "[...] não houve nenhum tipo de danos à manutenção requerido, levando em conta que os 10 por centos estão previstos no manual de manutenção do fabricante da aeronave".

O setor competente, em decisão motivada, datada de 27/08/2020 (SEI! 4174634), confirmou os 12 (doze) atos infracionais, todos capitulados na alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA c/c os itens 135.413 (a) e 135.421 (a), ambos do RBAC 135, de 21/02/2014 - EMENDA nº 03, aplicando, com a presença de uma das condições atenuantes (inciso III do §1º do art. 36 da hoje vigente Resolução ANAC nº 472/18) e uma das condições agravantes (inciso IV do §2º do art. 36 da hoje vigente Resolução ANAC nº 472/18), considerando, também, se tratarem de infrações de natureza continuada, a sanção de multa de R\$ 31.560,75 (trinta e um mil, quinhentos e sessenta reais e setenta e cinco centavos), que é o valor médio previsto como sanção para os 12 (doze) atos infracionais cometidos de natureza continuada.

No presente processo, verifica-se notificação de decisão, datada de 03/09/2020 (SEI! 4732289), a qual foi recebida pela empresa interessada, em 08/09/2020 (SEI! 4743582), oportunidade em que esta apresenta, em 18/09/2020, o seu recurso (SEI! 4789575 e 4789573), alegando, entre outras coisas, que: (i) reitera os seus argumentos apostos em sede de defesa; (ii) houve desídia da Administração Pública; (iii) "[...] o auto de infração deveria ter sido lavrado e a notificação encaminhada à suposta infratora no prazo máximo de 10 (dez) dias, o que não ocorreu, sendo, portanto, nulo o referido ato e seus desdobramentos" (grifos no original); (iv) "[...] o auto de infração e o procedimento instaurado são nulos de pleno direito e não estão aptos a gerarem efeitos como atos administrativos perfeitos, a não

observância das formalidades exigidas para o caso e a flagrante violação às normas reguladora"; (v) "[...] o auto de infração foi lavrado fora do prazo estabelecido, ou seja, quase dois anos após nove meses após a **data da suposta infração, o que impede ou no mínimo dificulta o exercício da sua ampla defesa**, pois a morosidade da Administração em notificá-lo tempestivamente impossibilita que realizasse qualquer investigação"; (vi) "[...] **a Administração Pública deve se ater a adequada produção de provas antes de impulsionar um feito que venha a prejudicar ou questionar a conduta daqueles que administra (art. 2, par. único, inc. X)**" (**grifos no original**); (vii) há nulidade do referido Auto de Infração por vício material na sua motivação; (viii) "[...] a manutenção da aeronave PT-EGU não extrapolou as horas prevista no manual, considerando a flexibilização de 10% inerentes ao deslocamento da aeronave para cidade destino onde realizou a revisão programada."; (ix) "[...] **o ato infracional descrito no Auto de Infração combatido não reflete a verdade material dos fatos, até por ausência de informações concisas por parte da administração pública, sendo incontestável a existência de vício material na motivação, o que leva também à nulidade da Autuação em questão por esse aspecto**" (**grifos no original**); (x) incidência do princípio do non bis in idem e da conduta continuada; e (xi) há violação aos princípios da *proporcionalidade*, da *razoabilidade*, do *não confisco*, da *capacidade contributiva* e do *non bis in idem*.

Por despacho da ASJIN, de 30/09/2020 (SEI! 4838806), o presente processo foi encaminhado à Relatoria, sendo atribuído a este Relator no dia 08/12/2020, às 10h13min.

Dos Outros Atos Processuais:

- Auto de Infração nº. 004632/2018, de 07/05/2018 (SEI! 1791170);
- Relatório de Fiscalização nº. 005930/2018/GGAF, datado de 21/05/2018 (SEI! 1791435);
- Folhas nº. 005883 até 005891, todas do Diário de Bordo nº. 007/PT-EGU/2015 (SEI! 1791503);
- Aviso de Recebimento - AR, de 11/05/2018 (SEI! 1834518);
- Manifestação da empresa interessada, de 21/05/2018 (SEI! 1837745);
- Recibo Eletrônico de Protocolo, de 21/05/2018 (SEI! 1837745);
- Despacho GTAR/DF, de 21/05/2018 (SEI! 1837831);
- Despacho JPI/SAR, de 26/12/2018 (SEI! 1936025);
- Manual de Manutenção da aeronave EMB-810C (SEI! 2570617);
- Manual Geral de Manutenção da empresa Parintins Táxi Aéreo (SEI! 2570618);
- Despacho GTAR/DF, de 04/01/2019 (SEI! 2570632);
- Despacho JPI/SAR, de 25/03/2020 (SEI! 4180648);
- Ofício nº 5155/2020/ASJIN-ANAC, de 10/06/2020 (SEI! 4421489);
- Aviso de Recebimento - AR, de 24/06/2020 (SEI! 4544690);
- Manifestação da empresa interessada, de 04/08/2020 (SEI! 4611310);
- Recibo Eletrônico de Protocolo, de 04/08/2020 (SEI! 4611310);
- Despacho ASJIN, de 07/08/2020 (SEI! 4623547);
- Decisão de Primeira Instância, datada de 27/08/2020 (SEI! 4174634);
- E-mail de JPI/SAR, datado de 03/09/2020 (SEI! 4729655);
- Extrato SIGEC, de 03/09/2020 (SEI! 4730925);
- Ofício nº 8815/2020/ASJIN-ANAC, de 03/09/2020 (SEI! 4732289);

- Certidão de Intimação Cumprida, de 08/09/2020 (SEI! 4743582);
- Recurso da Empresa interessada, de 18/09/2020 (SEI! 4789573);
- Recibo Eletrônico de Protocolo, de 18/09/2020 (SEI! 4789575);
- Documentos para Representação (SEI! 4806528 e 4806529);
- Recibo Eletrônico de Protocolo, de 23/09/2020 (SEI! 4806530); e
- Despacho ASJIN, de 30/09/2020 (SEI! 4838806).

É o breve Relatório.

2. DAS PRELIMINARES

Do Recebimento do Recurso Sem Efeito Suspensivo

Observa-se que o referido recurso interposto pela empresa interessada foi recebido, pela Secretaria da ASJIN, sem efeito suspensivo, com fundamento no vigente art. 38 da Resolução ANAC nº 472/18, abaixo, *in verbis*:

Resolução ANAC nº. 472/18

(...)

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

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

(...)

(grifos nossos)

Como visto, a Administração Pública poderá conceder o efeito suspensivo, desde que haja "receio de prejuízo de difícil ou incerta reparação decorrente da execução", conforme apontado no parágrafo único do art. 61 da Lei nº. 9.784/99, o qual assim dispõe, *in verbis*:

Lei nº. 9.784/99

(...)

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

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

(...)

(grifos nossos)

No caso em tela, deve-se apontar que o recorrente não apresenta argumentos plausíveis para a adoção dos quesitos permissivos para a incidência da referida excludente. *Como se pode observar*, o interessado não demonstrou no presente processo que a sua sujeição imediata à execução da sanção aplicada poderá vir, *de alguma forma*, a lhe trazer prejuízos de difícil ou incerta reparação.

Da Regularidade Processual:

Notificada da lavratura do referido Auto de Infração, em 11/05/2018 (SEI! 1834518), a empresa interessada apresenta a sua defesa, em 21/05/2018 (SEI! 1837746 e 1837745). O setor de decisão de

primeira instância, por intermédio do Despacho JPI/SAR, de 26/12/2018 (SEI! 1936025), solicitou esclarecimentos ao setor técnico, oportunidade em que este apresenta, *com relação ao caso em tela*, os devidos esclarecimentos, por despacho, de 04/01/2019 (SEI! 2570632). *Nesta oportunidade*, o setor técnico anexa ao presente processo, documentos, realizando, *ainda*, as suas respectivas considerações sobre os mesmos. Pelo Ofício nº 5155/2020/ASJIN-ANAC, de 10/06/2020 (SEI! 4421489), a empresa interessada foi, *devidamente*, notificada, em 24/06/2020 (SEI! 4544690), quanto à anexação dos referidos documentos pelo setor técnico, oportunidade em que, em 04/08/2020, apresenta as suas considerações (SEI! 4611310 e 4611308). O setor competente, *em decisão motivada*, datada de 27/08/2020 (SEI! 4174634), confirmou os 12 (doze) atos infracionais, todos capitulados na alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA c/c os itens 135.413 (a) e 135.421 (a), ambos do RBAC 135, de 21/02/2014 - EMENDA nº 03, aplicando, com a presença de uma das condições atenuantes (inciso III do §1º do art. 36 da *hoje vigente* Resolução ANAC nº 472/18) e uma das condições agravantes (inciso IV do §2º do art. 36 da *hoje vigente* Resolução ANAC nº 472/18), considerando, também se tratarem de infrações de natureza continuada, a sanção de multa de R\$ 31.560,75 (trinta e um mil, quinhentos e sessenta reais e setenta e cinco centavos), que é o *valor médio* previsto como sanção para os atos infracionais cometidos. *No presente processo*, verifica-se notificação de decisão, datada de 03/09/2020 (SEI! 4732289), a qual foi recebida pela empresa interessada, em 08/09/2020 (SEI! 4743582), oportunidade em que esta apresenta, em 18/09/2020, o seu recurso (SEI! 4789575 e 4789573). *Por despacho da ASJIN*, de 30/09/2020 (SEI! 4838806), o presente processo foi encaminhado à Relatoria, sendo atribuído a este Relator no dia 08/12/2020, às 10h13min.

Sendo assim, aponto que o presente processo preservou os interesses da Administração Pública, bem como os direitos aos princípios do *contraditório* e da *ampla defesa* do interessado.

3. DA FUNDAMENTAÇÃO

Quanto à Fundamentação da Matéria – Operar aeronave sem que fossem realizadas inspeções dentro do intervalo estabelecido pelo fabricante.

A empresa interessada foi autuada por *operar aeronave sem que fossem realizadas inspeções dentro do intervalo estabelecido pelo fabricante*, em afronta à alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA c/c os itens 135.413 (a) e 135.421 (a), ambos do RBAC 135, de 21/02/2014 - EMENDA nº 03, cujo Auto de Infração nº. 004632/2018, de 07/05/2018 (SEI! 1791170), foi lavrado com a seguinte descrição, *in verbis*:

Auto de Infração nº. 004632/2018 (SEI! 1791170)

(...)

CÓDIGO DA EMENTA: 03.0007565.0109

DESCRIÇÃO DA EMENTA: Operar aeronave sem que fossem realizadas inspeções dentro do intervalo estabelecido pelo fabricante.

HISTÓRICO: A aeronave PT-EGU realizou uma Inspeção Anual de Manutenção (IAM) no dia 30 de dezembro de 2015, na qual seu TSN de célula era de 6.435,6 horas. Dessa forma, de acordo com o Manual de Manutenção do fabricante da aeronave EMB-810C, deveria haver uma inspeção de 50 horas antes de a aeronave completar, portanto, 6.485,6 horas de TSN de célula. De acordo com o próprio diário de bordo da aeronave, esta realizou, entre o período de 17 de setembro de 2016 e 08 de outubro de 2016, 12 voos, totalizando 13,7 horas de voo, com o TSN superior aos 6.485,6 h máximo previsto no Manual de Manutenção. Quando a aeronave realizou, finalmente, uma nova inspeção (no caso, uma IAM), seu TSN já era de 6.500,7 h, ou seja, 15,1 horas acima do previsto no Manual de Manutenção, em claro desacordo com o previsto no RBAC 135 itens 135.413(a) e 135.421(a) e na alínea (e) do inciso III do Art. 302 da Lei 7.565 (Código Brasileiro de Aeronáutica).

CAPITULAÇÃO: Alínea (e) do inciso III do artigo 302 do(a) Lei 7565 de 19/12/1986 c/c Item 135.413(a) do(a) RBAC 135 de 21/02/2014 c/c Item 135.425(a) do(a) RBAC 135 de 21/02/2014.

DADOS COMPLEMENTARES: Marcas da Aeronave: PTEGU.

Trecho Operado: SWEI-SBTT - Data da Ocorrência: 17/09/2016.

Trecho Operado: SBTT-SWEI - Data da Ocorrência: 18/09/2016.

Trecho Operado: SWEI-SBTT - Data da Ocorrência: 23/09/2016.

Trecho Operado: SBCZ-SWEI - Data da Ocorrência: 08/10/2016.

(...)

O fato foi enquadrado na alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA c/c os itens 135.413 (a) e 135.421 (a), ambos do RBAC 135, de 21/02/2014 - EMENDA nº 03, abaixo transcritos, *in verbis*:

CBA

(...)

CAPÍTULO III - Das Infrações

(...)

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

(...)

III – Infrações imputáveis à concessionária ou permissionária de serviços aéreos:

(...)

e) não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves;

(...)

(sem grifos no original)

RBAC 135 - EMENDA nº 03

(...)

135.413 Responsabilidade pela aeronavegabilidade

(a) O detentor de certificado é primariamente responsável pela aeronavegabilidade de suas aeronaves, incluindo células, motores, hélices, rotores, equipamentos e partes, deve manter suas aeronaves de acordo com este Regulamento e deve reparar os defeitos ocorridos entre as manutenções requeridas pelo RBAC nº 43.

(...)

135.421 Requisitos adicionais de manutenção

(a) O detentor de certificado que opera uma aeronave com certificação de tipo para uma configuração para passageiros, excluído qualquer assento de pilotos, com 9 assentos ou menos deve cumprir com o programa de manutenção recomendado pelos fabricantes, ou com um programa aprovado pela ANAC para cada motor, hélice, rotor, componentes e para cada item de equipamento de emergência requerido por este regulamento.

(...)

(sem grifos no original)

NOTA IMPORTANTE: Observa-se que no Auto de Infração nº. 004632/2018, de 07/05/2018 (SEI! 1791170), o agente fiscal aponta, *como enquadramento*, a "alínea (e) do inciso III do artigo 302 do(a) Lei 7565 de 19/12/1986 c/c Item 135.413(a) do(a) RBAC 135 de 21/02/2014 c/c Item 135.425(a) do(a) RBAC 135 de 21/02/2014". *No entanto*, deve-se apontar que o item 135.425 (a) do RBAC 135, só foi inserido neste diploma normativo apenas pela Resolução ANAC nº 494, de 17/10/2018, *logo*, não vigente à época dos atos tidos como infracionais (período entre os dias 17/09/2016 até 08/10/2016). Importante ressaltar que a decisão de primeira instância, datada de 27/08/2020 (SEI! 4174634), corrigiu este equívoco, apontando o enquadramento como a alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA c/c os itens 135.413 (a) e 135.421 (a), ambos do RBAC 135, de 21/02/2014 - EMENDA nº 03. Deve-se, *ainda*, apontar não ter ocorrido qualquer tipo de prejuízo à defesa da empresa interessada, pois esta pode, *com segurança*, se defender, *adequadamente*, dos fatos relatados pelo agente fiscal.

Ao se relacionar os fatos concretos, estes descritos no Auto de Infração do presente processo, com o que

determina os fragmentos legais descritos, configura-se o descumprimento da legislação em vigor pelo atuado.

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

No caso em tela, em Relatório de Fiscalização nº. 005930/2018/GGAF, datado de 21/05/2018 (SEI! 1791435), oportunidade em que, *expressamente*, aponta, conforme abaixo, *in verbis*:

Relatório de Fiscalização nº. 005930/2018/GGAF (SEI! 1791435)

(...)

DESCRIÇÃO:

No escopo do processo de revogação da suspensão da aeronave PT-EGU, que durante todo o ano de 2016 foi operada pela Parintins Táxi Aéreo Ltda, foi remetido à GTAR-DF o processo SEI 00072.000119/2018-76, que continha o Ofício nº 003/2018 ? Aerotur (SEI nº 1778865). Foi anexado a este Ofício o diário de bordo relativo a todos os voos realizados ao longo do ano de 2016, no qual foi constatado que, entre 17 de setembro de 2016 e 08 de outubro de 2016, a aeronave PT-EGU voou com a inspeção de 50 horas vencida, em desacordo com o Manual de Manutenção do fabricante da aeronave EMB-810C. Os registros de tais voos encontram-se no extrato do Ofício em Anexo, que contém as páginas de nº 005833 a 005841 do Diário de Bordo 002/PT-EGU/2015.

A aeronave PT-EGU realizou uma Inspeção Anual de Manutenção (IAM) no dia 30 de dezembro de 2015, na qual seu TSN de célula era de 6.435,6 horas. Dessa forma, de acordo com o Manual de Manutenção do fabricante da aeronave EMB-810C, deveria haver uma inspeção de 50 horas antes de a aeronave completar, portanto, 6.485,6 horas de TSN de célula. De acordo com o próprio diário de bordo da aeronave, esta realizou, **entre o período de 17 de setembro de 2016 e 08 de outubro de 2016, 12 voos, totalizando 13,7 horas de voo, com o TSN superior aos 6.485,6 h máximo previsto no Manual de Manutenção.** Quando a aeronave realizou, finalmente, uma nova inspeção (no caso, uma IAM), seu TSN já era de 6.500,7 h, ou seja, 15,1 horas acima do previsto no Manual de Manutenção, em claro desacordo com o previsto no RBAC 135 itens 135.413(a) e 135.421(a) e na alínea (e) do inciso III do Art. 302 da Lei 7.565 (Código Brasileiro de Aeronáutica).

(...)

(sem grifos no original)

Importante, *ainda*, se colocar as considerações apostas *em sede de decisão de primeira instância* (SEI! 4174634), oportunidade em que aquele analista técnico pode apontar diversos fatores importantes e aplicáveis ao caso em tela., conforme abaixo, *in verbis*:

Decisão de Primeira Instância (SEI! 4174634)

(...)

MOTIVAÇÃO DA DECISÃO

DOS FATOS

(...)

17. Depreende-se do que consta nos autos, especificamente no RF e seus anexos, que no escopo do processo de revogação da suspensão da aeronave PT-EGU, que durante todo o ano de 2016 foi operada pela Parintins Táxi Aéreo Ltda, foi remetido à GTAR-DF o processo SEI 00072.000119/2018-76, que continha o Ofício nº 003/2018 - Aerotur (SEI nº 1778865). Foi anexado a este Ofício o diário de bordo relativo a todos os voos realizados ao longo do ano de 2016, no qual foi constatado que, entre 17 de setembro de 2016 e 08 de outubro de 2016, a aeronave PT-EGU teria voado com a inspeção de 50 horas vencida, em desacordo com o Manual de Manutenção do fabricante da aeronave EMB-810C. Os registros de tais voos encontram-se no extrato do Ofício em Anexo, que contém as páginas de nº 005833 a 005841 do Diário de Bordo 002/PT-EGU/2015 - 1791503.

18. Consta do RF, ainda, que a referida aeronave marcas PT-EGU realizou uma Inspeção Anual de Manutenção (IAM) no dia 30 de dezembro de 2015, na qual seu TSN de célula era de 6.435,6 horas. Dessa forma, de acordo com o Manual de Manutenção do fabricante da aeronave EMB-810C - 2570617, deveria haver uma inspeção de 50 horas antes de a aeronave completar,

portanto, 6.485,6 horas de TSN de célula. De acordo com o próprio diário de bordo da aeronave, esta realizou, entre o período de 17 de setembro de 2016 e 08 de outubro de 2016, 12 voos, totalizando 13,7 horas de voo, com o TSN superior aos 6.485,6 h, máximo previsto no Manual de Manutenção. **Quando a aeronave realizou, finalmente, uma nova inspeção (no caso, uma IAM), seu TSN já era de 6.500,7 h, ou seja, 15,1 horas acima do previsto no Manual de Manutenção, em claro desacordo com o previsto no RBAC 135 itens 135.413(a) e 135.421(a) e na alínea (e) do inciso III do Art. 302 da Lei 7.565 (Código Brasileiro de Aeronáutica).**

(...)

(sem grifos no original)

Sendo assim, no caso em tela, ao se confrontar os aspectos fáticos com os fundamentos jurídicos disposto na legislação vigente, identifica-se a materialidade dos atos tido como infracionais.

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

Notificada da lavratura do referido Auto de Infração, em 11/05/2018 (SEI! 1834518), a empresa interessada apresenta a sua defesa, em 21/05/2018 (SEI! 1837746 e 1837745), oportunidade em que faz as suas alegações. Pelo Ofício nº 5155/2020/ASJIN-ANAC, de 10/06/2020 (SEI! 4421489), a empresa interessada foi, *devidamente*, notificada, em 24/06/2020 (SEI! 4544690), quanto à anexação dos referidos documentos pelo setor técnico, oportunidade em que, em 04/08/2020, apresenta as suas considerações (SEI! 4611310 e 4611308).

Quanto aos argumentos trazidos pela empresa interessada em sede defesa, importante ressaltar que o setor técnico de decisão de primeira instância enfrentou todos, oportunidade em que pode afastá-los, apresentados os necessários fundamentos de fato e de direito pertinentes ao caso em tela. Nesse momento, com fundamento no §1º do art. 50 da Lei nº. 9.784/99, este Relator afirma concordar com tais argumentos apresentados em decisão de primeira instância, datada de 27/08/2020 (SEI! 4174634), em especial, no apontado na referida decisão, conforme apontado abaixo, in verbis:

Decisão de Primeira Instância (SEI! 4174634)

(...)

MOTIVAÇÃO DA DECISÃO

DOS FATOS

(...)

20. Em defesa apresentada por AeroTUR Táxi Aéreo Ltda, conforme SEI 1837745, datada de 21/05/2018, alegou-se que, em atenção à notificação do auto em questão, no que se refere à realização de inspeção de manutenção na aeronave PT-EGU, a cidade que mais se opera com a citada aeronave é Eirunepê-AM, que fica muito distante de qualquer oficina de manutenção.

21. Que como a próxima inspeção após a de 6.435.6 H seria de 100 h, acrescentou-se mais 10% de tolerância de horas de voo para que pudessem realizar a referida inspeção. Assim, o deslocamento foi até o aeródromo de Flores-AM, quando efetuada uma inspeção de 100/50h com 6.500.7 h.

22. Ao final requer que sejam acolhidas as razões suscitada e que o AI em questão seja arquivado, pois a realização da inspeção foi feita realmente conforme previsto pelo fabricante.

23. Conforme despacho JPI - GTPA/SAR (1936025), solicitou-se, além da juntada do manual de manutenção do fabricante estabelecendo a obrigatoriedade da inspeção de 50 horas, parecer acerca da aplicabilidade do item 2 (tolerância de 10%) da defesa (1837745) com base nos manuais aceitos/aprovados do operador.

24. Em resposta ao despacho JPI - GTPA/SAR, a GTAR/DF informou que quanto ao Manual Geral de Manutenção da autuada (SEI nº 2570618), o item III.C do Manual Geral de Manutenção do operador atesta (página 40 do arquivo .pdf) que "*as inspeções serão executadas em oficina própria homologada pelo RBAC 145 e de acordo com o Manual do Fabricante de cada aeronave*".

25. Por sua vez, o Manual de Manutenção da aeronave EMB-810C (SEI nº 2570617) afirma que

conforme tabela III-I, página 3-3 (página 146 do arquivo .pdf), são enumerados diversos serviços que, conforme o programa de inspeções recomendado pelo fabricante, devem ser realizados a cada período de 50 horas. Além da tabela supracitada, constante na Seção III do Manual, são descritos, na Seção II, serviços a cada 50 horas no sistema de combustível (item 2-26), no cilindro de freio (item 2-32), na bomba hidráulica (item 2-44), na bateria (item 2-46), no sistema de óleo do motor (item 2-56) e no filtro de óleo (item 2-60).

26. O referido despacho, ainda informou que o programa de inspeções da empresa, descrito em seu MGM aceito pela ANAC, contempla, desta forma, a inspeção de 50 horas, conforme previsto no Manual de Manutenção do detentor do projeto de tipo.

27. Quanto à tolerância de 10% constante no item 2 da defesa, o Despacho GTAR foi categórico, afirmando que consoante RBHA 91.409(b) "[...]A limitação de 100 horas de tempo de serviço pode ser excedida por não mais de 10 horas, *caso seja necessário deslocar a aeronave para um local onde a inspeção possa ser realizada.*[...]". Contudo, o diário de bordo da aeronave (SEI nº 1791503) atestou que a aeronave voou pelo menos 9,7 horas em trechos locais (TSN de 6.487 a 6.496,7 horas) com a inspeção de 50 horas vencida (vencimento com TSN de 6.485 horas), sem ter como destino final o aeródromo de Flores (SWFN), no qual, segundo a defesa, foi realizada a manutenção. Dessa forma, a tolerância prevista no RBHA 91 não pode ser levada em conta neste caso para qualquer fim, uma vez que a aeronave realizou os voos previamente mencionados sem, contudo, ter efetuado as inspeções previstas após o término dos voos.

28. Após encaminhamento dos subsídios prestados pela GTAR, a autuada, através da Carta nº 002/CTM/MNT/2020, datada de 03/08/2020, esclareceu que foi feito um levantamento das horas, conforme páginas 005857 a 005892 do diário de bordo nº 002/PT-EGU/2015, e constatado erro na soma das horas para manutenção requerida, pois o piloto em comando estava colhendo horas para a manutenção da partida ao corte, e não do pouso a decolagem conforme requerido na legislação de preenchimento do diário de bordo.

29. Informou-se, ainda, nessa carta que a aeronave voou 10 horas a mais que o previsto, sendo realizada uma inspeção de 100 horas, inspeção esta que foi realizada conforme cópia da ordem de serviço anexada, sendo assim, não houve nenhum tipo de danos à manutenção requerida, levando em conta que os 10% estão previstos no manual de manutenção do fabricante da aeronave.

30. Deve-se registrar que quando identificado violação de uma norma, mediante fiscalização (exercício do manus do poder de polícia da agência inculcado também no artigo 8º da Lei 11.182/2005), "in casu", o artigo 302, III, e da Lei 7.565 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA - pela operação da aeronave marcas PT-EGU sem que fossem realizadas inspeções dentro do intervalo estabelecido pelo fabricante - resta caracterizada a infração de forma clara e objetiva. Sem possibilitar qualquer interpretação de caráter pessoal. Portanto, sustentável (e obrigatório nos termos do art. 291 do CBAer) a lavratura do auto de infração e subsequente aplicação de multa:

Art. 291. Toda vez que se verifique a ocorrência de infração prevista neste Código ou na legislação complementar, a autoridade aeronáutica lavrará o respectivo auto, remetendo-o à autoridade ou ao órgão competente para a apuração, julgamento ou providência administrativa cabível.

31. A previsão normativa define o comportamento esperado do regulado. Esse comportamento é constatado e apurado por meio da ação fiscal, na etapa fiscalizatória. Dessa confrontação entre a norma abstrata e a realidade concreta é possível verificar se houve algum descompasso entre o comportamento esperado, e o comportamento real descrito no processo sancionador.

32. O motivo do ato administrativo, a depender do caso, poderá ser vinculado ou discricionário. "Será vinculado quando a lei, ao descrevê-lo, utilizar noções precisas, vocábulos, conceitos matemáticos, que não dão margem a qualquer apreciação subjetiva" (DI PIETRO, 2006, p. 225). Por outro lado, será discricionário quando: a) "a lei não o definir, deixando-o ao inteiro critério da Administração"; b) "a lei define o motivo utilizando noções vagas, vocábulos plurissignificativos, os chamados conceitos jurídicos indeterminados, que deixam à Administração a possibilidade de apreciação segundo critérios de oportunidade e conveniência administrativa" (DI PIETRO, 2006, p. 225). A motivação, prevista expressamente como princípio[7] pela Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999, é a indicação dos pressupostos fáticos e jurídicos que possibilitaram a prática do ato, assim como a correlação lógica entre os eventos e situações ocorridas e a sua edição.

33. Ademais, na seara do direito administrativo, o relato de ocorrência produzido por servidor público no exercício da adequada competência de fiscalização, goza de presunção *juris*

tantum de veracidade e somente poderia ser elidido com prova em contrário, produzida pelo atuado, pessoa a quem cabia provar os fatos constitutivos do seu direito.

34. Aponta nesse sentido a jurisprudência do Supremo Tribunal Federal abaixo transcrita:

Rd 17575AgR / MG - MINAS GERAIS, AG.REG. NA RECLAMAÇÃO - Relator: Min. CELSO DE MELLO Julgamento: 04/11/2014 ÓrgãoJulgador: SegundaTurmaPublicação PROCESSO ELETRÔNICO DJe-224, DIVULG.13-11-2014, PUBLIC. 14-11-2014:

"É importante assinalar, no ponto, que as informações oficiais prestadas por autoridades públicas, mesmo em sede de reclamação, revestem-se de presunção "jús tantum" de veracidade. E a razão é uma só: precisamente porque constantes de documento subscrito por agente estatal, tais informações devem prevalecer, pois, como se sabe, as declarações emanadas de agentes públicos gozam, quanto ao seu conteúdo, da presunção de veracidade, consoante assinala o magistérioda doutrina (CELSO ANTÔNIO BANDEIRA DE MELLO, "Cursode Direito Administrativo", p. 373, item n. 59,139 ed., 2001, Malheiros; MARIA SYLVIA ZANELLA DI PIETRO, "Direito Administrativo", p. 182/184, item n. 7,6.1, 209 ed., 2007, Atlas; DIOGENES GASPARINI, "Direito Administrativo", p. 63, item n. 7.1, 1989, Saraiva; JOSÉ CRETELLA JÚNIOR, "Direito Administrativo Brasileiro", p. 54" (...)

[trecho transcrito sem o destaque existente no original].

SS3717 AgR / RJ - RIO DE JANEIRO - AG.REG. NA SUSPENSÃO DE SEGURANÇA - Relator: Min.RICARDO LEWANDOWSKI (Presidente)Julgamento: 29/10/2014 ÓrgãoJulgador: Tribunal Pleno PublicaçãoACÓRDÃO ELETRÔNICO DJe-226 DIVULG 17-11-2014 PUBLIC 18-11-2014 "Ementa: AGRAVOS REGIMENTAIS NA SUSPENSÃO DE SEGURANÇA. TRIBUTÁRIO. IMPOSTO SOBRE CIRCULAÇÃO DE MERCADORIAS - ICMS. SERVIÇO DE ENERGIA ELÉTRICA E DE TELECOMUNICAÇÕES. PRINCÍPIO DA SELETIVIDADE. ALÍQUOTAS. EFEITO MULTIPLICADOR. AGRAVOS REGIMENTAIS AOS QUAIS SE NEGA PROVIMENTO. I - A natureza excepcional da contracautela permite tão somente juízo mínimo de delibação sobre a matéria de fundo e análise do risco de grave lesão à ordem, à saúde, à segurança e à economia públicas. Controvérsia sôbre matéria constitucional evidenciada e risco de lesão à economia pública comprovado. Os atos administrativos gozam de presunção de legitimidade e veracidade, não afastada na hipótese."

35. Ainda, segundo Maria Sylvia Zanella Di Pietro consiste na "conformidade do ato à lei; em decorrência desse atributo, presumem-se, até prova em contrário, que os atos administrativos foram emitidos com observância da lei" (Direito Administrativo, pág. 191, 18ª Edição, 2005, Atlas, São Paulo). Ainda de acordo com a citada autora, a "presunção de veracidade diz respeito aos fatos; em decorrência desse atributo, presumem-se verdadeiros os fatos alegados pela Administração." (op. cit. pág. 191, grifos do original).

36. Como visto e exaustivamente debatido, a aplicação da presunção de veracidade tem o condão de inverter o ônus da prova, cabendo ao particular comprovar **de forma cabal** a incoerência dos fatos descritos pelo agente público, ou circunstância que exima sua responsabilidade administrativa, o que incoerreu no presente caso, tendo a atuada afirmado que "*foi feito um levantamento das horas, conforme páginas 005857 a 005892 do diário de bordo nº 002/PT-EGU/2015, e constatado erro na soma das horas para manutenção requerida (relatório em anexo), pois o piloto em comando estava colhendo horas para a manutenção da partida ao corte, e não do pouso a decolagem conforme requerido na legislação de preenchimento do diário de bordo*". Afirmou, ainda, que a aeronave havia voado 10 horas a mais que o previsto, sendo realizada uma inspeção de 100 horas, não tendo sido verificado nenhum tipo de danos à manutenção, levando em conta que os 10% estariam previstos no manual de manutenção do fabricante da aeronave, quando o Despacho GTARDF (2570632), foi categórico, ao afirmar que "*Quanto à tolerância de 10% constante no item 2 da defesa, lê-se no RBHA 91.409(b) que "[...]A limitação de 100 horas de tempo de serviço pode ser excedida por não mais de 10 horas, caso seja necessário deslocar a aeronave para um local onde a inspeção possa ser realizada.[...]*". Contudo, o diário de bordo da aeronave (SEI nº 1791503) atesta que a aeronave voou pelo menos 9,7 horas em trechos locais (TSN de 6.487 a 6.496,7 horas) com a inspeção de 50 horas vencida (vencimento com TSN de 6.485 horas), sem ter como destino final o aeródromo de Flores (SWFN), no qual, segundo a defesa, foi realizada a manutenção. Dessa forma, a tolerância prevista no RBHA 91 não pode ser levada em conta neste caso para qualquer fim, uma vez que a aeronave realizou os voos previamente mencionados sem, contudo, ter efetuado as inspeções previstas após o término dos voos".

37. Assim, em decorrência do princípio da veracidade e presunção de legitimidade do ato, já

tratados acima, e diante do fato de que a autuada falhou em trazer aos autos elementos concretos capazes de elidir cabalmente a materialidade da infração descrita pela fiscalização, entende-se que a sanção deva ser confirmada nos termos aferidos pela fiscalização e dispostos no AI de referência.

38. Por todo exposto e tudo o que consta nos autos, considera-se configurada a infração descritas no AI 004632/2018 e previstas no artigo 302, III, e, da Lei 7.565/86 (não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves;) c/c Item 135.413(a) do(a) RBAC 135 de 21/02/2014 c/c Item 135.425(a) do(a) RBAC 135 de 21/02/2014, caracterizada por ter operado 12 vezes a aeronave marcas PT-EGU, sem que fossem realizadas inspeções dentro do intervalo estabelecido pelo fabricante da aeronave.

(...)

(grifos no original)

No presente processo, verifica-se notificação de decisão, datada de 03/09/2020 (SEI! 4732289), a qual foi recebida pela empresa interessada, em 08/09/2020 (SEI! 4743582), oportunidade em que esta apresenta, em 18/09/2020, o seu recurso (SEI! 4789575 e 4789573), alegando, *entre outras coisas*, que:

(i) reitera os seus argumentos apostos *em sede de defesa* - A empresa recorrente reitera os argumentos apostos *em sede de defesa*, o que, *contudo*, não pode prosperar, pois, *como visto acima*, foram, *adequadamente*, afastados *em sede de decisão de primeira instância* (SEI! 4174634), o que foi, *inclusive*, corroborado, *agora*, por este Relator.

(ii) houve desídia da Administração Pública - Importante ressaltar que o presente processo preservou todos os direitos da empresa interessada, dentre estes, *em especial*, o *contraditório* e a *ampla defesa*, estando, *assim*, dentro dos princípios informadores da Administração Pública. Deve-se reforçar que, *na verdade*, não houve qualquer tipo de desídia por parte desta Administração Pública, *como alegado pela recorrente*, mas, *sim*, tendo em vista, *talvez*, o volume de serviço constante nesta Administração, a duração deste processo não refletiu as expectativas das partes, *no entanto*, deve-se registrar que dentro do estrito cumprimento da Lei nº 9.873/99.

(iii) "[...] **o auto de infração deveria ter sido lavrado e a notificação encaminhada à suposta infratora no prazo máximo de 10 (dez) dias, o que não ocorreu, sendo, portanto, nulo o referido ato e seus desdobramentos**" **(grifos no original)** - Esta alegação da empresa recorrente não pode prosperar, pois, *como visto acima*, o processamento em curso se encontra em perfeita consonância com o disposto na Lei nº 9.873/99, não se podendo falar em qualquer tipo de mácula nos atos administrativos exarados.

(iv) "[...] que o auto de infração e o procedimento instaurado são nulos de pleno direito e não estão aptos a gerarem efeitos como atos administrativos perfeitos, a não observância das formalidades exigidas para o caso e a flagrante violação às normas reguladora" - Esta alegação da recorrente, *na verdade*, não pode prosperar, pois, *como visto acima*, todos os atos administrativos foram exarados dentro da *estrita legalidade*, não se podendo apontar qualquer tipo de vício que possa vir a anular qualquer um destes atos. Ressalta-se que o agente fiscal pode, *com segurança*, materializar os atos tidos como infracionais, apontando, *ainda*, os fatos e fundamentos de direito necessários à higidez processual.

(v) "[...] que o auto de infração foi lavrado fora do prazo estabelecido, ou seja, quase dois anos após nove meses após **a data da suposta infração, o que impede ou no mínimo dificulta o exercício da sua ampla defesa**, pois a morosidade da Administração em notificá-lo tempestivamente impossibilita que realizasse qualquer investigação" - *Como já apontado acima*, o presente processo se encontra em consonância com os dispositivos disposto na Lei nº 9.873/99, não se podendo falar em nulidade de quaisquer deles.

(vi) "[...] a Administração Pública deve se ater a adequada produção de provas antes de impulsionar um feito que venha a prejudicar ou questionar a conduta daqueles que administra (art. 2, par. único, inc. X)" (grifos no original) - Esta alegação da empresa recorrente não pode prosperar, pois, *como visto na fundamentação a este Voto*, o Auto de Infração nº. 004632/2018, de 07/05/2018 (SEI! 1791170), foi elaborado contendo todos os elementos necessários à materialização dos atos tidos como infracionais, bem como apresentou todos os fundamentos jurídicos necessários, de forma que este, *com certeza*, pode proporcionar todas as condições necessárias para que a recorrente viesse a exercer o seu direito ao contraditório. Deve-se, *ainda*, ressaltar que o Relatório de Fiscalização nº. 005930/2018/GGAF, datado de 21/05/2018 (SEI! 1791435), apresentou outras considerações do agente fiscal, facilitando, *ainda mais*, o pleno exercício ao contraditório pela empresa interessada. *Nesta oportunidade*, todos os fatos foram, *exaustivamente*, descritos pelo agente fiscal, materializando, *assim*, plenamente os atos infracionais objetos do presente processo.

Importante ressaltar, *também*, que o setor de decisão de primeira instância, por intermédio do Despacho JPI/SAR, de 26/12/2018 (SEI! 1936025), solicitou esclarecimentos ao setor técnico, oportunidade em que este apresenta, *com relação ao caso em tela*, os novos esclarecimentos, por despacho, de 04/01/2019 (SEI! 2570632), buscando, assim, melhor instruir o presente processo. Pelo Ofício nº 5155/2020/ASJIN-ANAC, de 10/06/2020 (SEI! 4421489), a empresa interessada foi, *devidamente*, notificada, em 24/06/2020 (SEI! 4544690), quanto à anexação dos referidos documentos pelo setor técnico, oportunidade em que, em 04/08/2020, apresenta as suas considerações (SEI! 4611310 e 4611308), logo, tendo a oportunidade de ter pleno conhecimento do processamento em seu desfavor.

Sendo assim, no caso em tela, não se verifica qualquer tipo de ato administrativo exarado quer possa restar viciado, não havendo nenhuma mácula/vício que possa vir a prejudicar, *até a presente data*, o seu regular processamento.

(vii) nulidade do referido Auto de Infração por vício material na sua motivação - Esta alegação não pode prosperar, pois, *como visto no processamento em curso*, todos os atos administrativos exarados foram, *devidamente*, fundamentados e motivados, *em especial*, quanto ao Auto de Infração nº. 004632/2018, de 07/05/2018 (SEI! 1791170), o qual se encontra dentro das formalidades legais e normativas.

(viii) "[...] a manutenção da aeronave PT-EGU não extrapolou as horas prevista no manual, considerando a flexibilização de 10% inerentes ao deslocamento da aeronave para cidade destino onde realizou a revisão programada." - *Quanto a esta alegação da recorrente*, deve-se apontar que o setor de decisão de primeira instância, por intermédio do Despacho JPI/SAR, de 26/12/2018 (SEI! 1936025), solicitou esclarecimentos ao setor técnico, oportunidade em que este apresenta, *com relação ao caso em tela*, os seguintes esclarecimentos, por despacho, de 04/01/2019 (SEI! 2570632), abaixo, *in verbis*:

Despacho GTAR/DF (SEI! 2570632)

(...)

2. O programa de inspeções da empresa, descrito em seu MGM aceito pela ANAC, contempla, desta forma, a inspeção de 50 horas, conforme previsto no Manual de Manutenção do detentor do projeto de tipo.

3. **Quanto à tolerância de 10% constante no item 2 da defesa, lê-se no RBHA 91.409(b) que "[...]A limitação de 100 horas de tempo de serviço pode ser excedida por não mais de 10 horas, caso seja necessário deslocar a aeronave para um local onde a inspeção possa ser realizada.[...]"**. Contudo, o diário de bordo da aeronave (SEI nº 1791503) atesta que a aeronave voou pelo menos 9,7 horas em trechos locais (TSN de 6.487 a 6.496,7 horas) com a inspeção de 50 horas vencida (vencimento com TSN de 6.485 horas), sem ter como destino final o aeródromo de Flores (SWFN), no qual, segundo a defesa, foi realizada a manutenção. Dessa forma, a tolerância prevista no RBHA 91 não pode ser levada em conta neste caso para qualquer fim, uma vez que a aeronave realizou os voos previamente mencionados sem,

contudo, ter efetuado as inspeções previstas após o término dos voos.

(...)

(sem grifos no original)

Sendo assim, deve-se apontar que, *da mesma forma*, esta alegação da empresa recorrente não pode prosperar.

(ix) "[...] **o ato infracional descrito no Auto de Infração combatido não reflete a verdade material dos fatos, até por ausência de informações concisas por parte da administração pública, sendo incontestável a existência de vício material na motivação, o que leva também à nulidade da Autuação em questão por esse aspecto**" (grifos no original) - Esta alegação da recorrente não pode prosperar, pois, conforme apontado acima, o Auto de Infração nº. 004632/2018, de 07/05/2018 (SEI! 1791170), se encontra dentro das formalidades legais e normativas.

(x) incidência do princípio do *non bis in idem* e da conduta continuada - No presente processo, apesar dos atos tidos como infracionais serem semelhantes, não são idênticos, não se podendo, *assim*, serem considerados em afronta ao princípio do *non bis in idem*. Deve-se apontar que cada um dos voos realizados em afronta à norma deve ser considerado como ato infracional autônomo, *ou seja*, com características próprias, *como dito*, apenas semelhantes, mas, *de forma alguma*, idênticos. Obser4va-se que os fatos geradores de cada um dos 12 (doze) atos infracionais cometidos são autônomos, não se podendo apontar qualquer tipo de afronta ao princípio do *non bis in idem*.

(xi) violação aos princípios da *proporcionalidade*, da *razoabilidade*, do *não confisco*, da *capacidade contributiva* e do *non bis in idem* - Esta alegação da empresa recorrente não pode prosperar, pois, *como visto acima*, a Administração Pública preservou todos os seus princípios inerentes, *em especial*, quanto aos princípios do *contraditório* e da *ampla defesa*.

Sendo assim, deve-se apontar que o interessado, *tanto em defesa quanto em sede recursal*, não consegue apresentar qualquer excludente quanto ao ato infracional que lhe está sendo imputado no presente processo.

6. 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.

Da Norma Vigente à Época dos Fatos:

Quanto ao valor da multa aplicada pela decisão de primeira instância administrativa, importante trazer aos autos o entendimento exposto em parecer da Procuradoria Federal junto à ANAC nº 00154/2015/DDA/PFANAC/PGF/AGU, datado de 01/07/2015, o qual apresenta recomendações quanto à vigência das normas da ANAC. Segundo essa exposição, tal vigência é imediata, inclusive para aplicação nos processos administrativos em curso. Acrescenta ainda que as alterações normativas têm o objetivo de padronizar condutas futuras. Por fim, quanto à dosimetria da sanção, essa Procuradoria recomenda que a aplicação das penalidades seja de acordo com a norma em vigência na data do cometimento do ato infracional.

Embora o parecer supracitado não seja de caráter vinculante, este Relator concorda com a manifestação trazida pela Procuradoria Federal junto à ANAC, acompanhando este entendimento, quanto à

interpretação e aplicação de normas administrativo-punitivas no tempo.

Das Condições Atenuantes:

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 então* Resolução ANAC nº. 25/08, bem como a *hoje vigente* Resolução ANAC nº. 472, de 06/06/2018, *estabelecem providências administrativas decorrentes do exercício das atividades de fiscalização sob competência da ANAC, respectivamente, no caput do art. 22 e no caput do seu art. 36, aponta que na dosimetria "serão consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes".*

Em decisão de primeira instância foi reconhecida uma condição atenuante (inciso III do §1º do art. 22 da *antes vigente* Resolução ANAC nº. 25/08), *in verbis*:

Resolução ANAC nº. 25/08

(...)

CAPÍTULO II - DAS ATENUANTES E AGRAVANTES

Art. 22. Para efeito 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.

(...)

(sem grifos no original)

Quanto à circunstância atenuante prevista no inciso I do §1º do art. 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº 25/08 ("reconhecimento da prática da infração"), o ente regulado deve reconhecer não só a prática do ato, mas também o fato de que essa conduta infringiu norma de competência da Autoridade de Aviação Civil, *ou seja*, o autuado deve reconhecer, *expressamente*, o cometimento da conduta infracional.

Segundo entendimento desta ASJIN, inexistente a possibilidade da concessão deste tipo de condição atenuante (inciso I), quando o interessado, *durante o processamento em seu desfavor*, apresenta argumento contraditório ao necessário "reconhecimento da prática da infração", como, *por exemplo*: (i) alegação de algum tipo de excludente de sua responsabilidade pelo cometimento do ato infracional; (ii) arguição de inexistência de razoabilidade para a manutenção da sanção aplicada; (iii) requerimento no sentido de afastar a sanção aplicada; e ou (iv) requerimento de anulação do auto de infração e, *consequentemente*, o arquivamento do processo sancionador.

Cumpra mencionar a Súmula Administrativa aprovada pela Diretoria desta Agência, conforme Decisão nº 73, de 24/05/2019, publicada na Seção 1, página 02, do D.O.U., de 30/05/2019, conforme redação abaixo, *in verbis*:

SÚMULA ADMINISTRATIVA ANAC Nº 001/2019

ENUNCIADO: A apresentação pelo autuado de argumentos contraditórios ao "reconhecimento da prática da infração" é incompatível com a aplicação da atenuante prevista no art. 22, § 1º, inciso I, da Resolução nº 25, de 25 de abril de 2008, e no art. 36, § 1º, inciso I, da Resolução nº 472, de 6 de junho de 2018, a menos que se trate de explanação do contexto fático no qual ocorreu a infração ou de questões preliminares processuais.

No caso em tela, a empresa interessada não reconheceu o cometimento do ato infracional que lhe está sendo imputado no presente processo, podendo-se, *então*, considerar que não houve por parte da empresa a materialização da condição atenuante prevista no inciso I do §1º do art. 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº. 25/08.

Com relação à aplicação da condição atenuante prevista no inciso II do mesmo dispositivo, com base no fundamento de que a mesma adotou, *voluntariamente*, providências eficazes para evitar ou amenizar as consequências da infração antes de proferida a decisão, não pode prosperar. *Nesse sentido*, há o entendimento nesta ASJIN de que o simples cumprimento, *em momento posterior à autuação*, das obrigações previstas na normatização, *por si só*, não pode ser considerado como uma providência voluntária, nem eficaz, de forma que venha, *de alguma forma*, a amenizar as consequências do ato infracional já consumado. Este tipo de condição atenuante só poderá ser aplicada no caso em que no correspondente processo sancionador constar a necessária materialização de que as ações da empresa interessada tenha, *comprovadamente*, atendido a todos os requisitos da norma, *ou seja*, tenha sido de forma voluntária, não impulsionada pela autuação, e que tenha, *também*, se demonstrado eficaz quanto às consequências da infração cometida, *o que não ocorreu no caso em tela*.

Em nova consulta, esta realizada em 04/01/2021, à folha de extrato de pagamentos do SIGEC, correspondente ao interessado, observa-se a ausência de sanção administrativa, compreendida dentro do prazo de um ano da aplicação da sanção objeto do presente processo. *Dessa forma*, observa-se que tal circunstância pode ser aplicada, configurando, *no caso em tela*, a presença da condição atenuante prevista no inciso III do §1º do art. 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº. 25/08.

Das Condições Agravantes:

No caso em tela, não poderemos aplicar quaisquer das condições agravantes, conforme disposto nos diversos incisos previstos no §2º do art. 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº. 25/08, conforme abaixo *in verbis*:

Resolução ANAC nº. 25/08

(...)

CAPÍTULO II - DAS ATENUANTES E AGRAVANTES

Art. 22. Para efeito 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. (Redação dada pela Resolução nº 306, de 25.2.2014)

§ 3º Ocorre reincidência quando houver o cometimento de nova infração, após penalização definitiva por infração anterior.

§ 4º Para efeito de reincidência não prevalece a infração anterior se entre a data de seu cometimento e a da infração posterior tiver decorrido período de tempo igual ou superior a um ano.

(...)

(sem grifos no original)

Sendo assim, deve-se apontar que não cabe a aplicação de qualquer das condições agravantes, conforme disposto nos diversos incisos previstos no §2º do art. 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº. 25/08.

Em decisão de primeira instância foi reconhecida uma condição agravante (inciso IV do §2º do art. 22 da *antes vigente* Resolução ANAC nº. 25/08). *No entanto*, deve-se apontar que o presente processo não apresenta a materialização desta suposta "exposição ao risco da integridade física de pessoas", ou seja, não há qualquer menção da fiscalização quanto a esta condição, que possa a vir a justificar o agravamento

da sanção a ser aplicada em definitivo.

Observa-se, *então*, existir uma circunstância atenuante (inciso III do §1º do art. 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº 25/08) e nenhuma das condições agravantes (incisos do §2º do art. 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº. 25/08).

Destaca-se que, com base na alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA, poderá ser imputada uma sanção no valor de R\$ 4.000,00 (grau mínimo), R\$ 7.000,00 (grau médio) ou R\$ 10.000,00 (grau máximo), *para cada ato infracional cometido*.

Registra-se que há a presença de uma circunstância atenuante (inciso III do §1º do art. 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº. 25/08) e sem nenhuma condição agravante (incisos do §2º do art. 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº. 25/08).

Demonstra-se, *assim*, que a aplicação da penalidade à entidade interessada no feito tem base legal, afastando as alegações apresentadas, *em sede recursal*.

Quanto à Aplicabilidade do Instituto da Infração de Natureza Continuada por esta ANAC:

Observa-se que, diante dos fatos ocorridos, o agente fiscal aponta se tratar de um total de **12 (doze) atos infracionais**, tendo em vista a empresa interessada *operar aeronave sem que fossem realizadas inspeções dentro do intervalo estabelecido pelo fabricante*, "entre o período de 17 de setembro de 2016 e 08 de outubro de 2016, 12 voos, totalizando 13,7 horas de voo, com o TSN superior aos 6.485,6 h máximo previsto no Manual de Manutenção", em afronta à alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA c/c os itens 135.413 (a) e 135.421 (a), ambos do RBAC 135, de 21/02/2014 - EMENDA nº 03.

A decisão de primeira instância, diante dos doze atos infracionais, aponta a incidência do instituto da *infração de natureza continuada*, reconhecendo a sua aplicabilidade, tendo em vista este instituto, extraído do *Direito Penal*, no âmbito do *Direito Administrativo*, *em alguns casos*, poder ser utilizado, pois recebe aceitação junto à parte da doutrina administrativista.

Maysa Abrahão Tavares VERZOLA, em sua obra **Sanção no Direito Administrativo**, São Paulo: Editora Saraiva, 2011. p. 52, quanto à diferença entre o *Direito Penal* e o *Direito Administrativo*, assim aponta alguns contornos, conforme abaixo:

Enquanto pessoa autônoma, as normas constitucionais e legais de Direito Penal limitam sua liberdade como indivíduo. Já as normas de Direito Administrativo dirigem-se ao aspecto societário, comunitário, do indivíduo, em busca do bem-estar e progresso social. [...] Enquanto o delito penal seria uma lesão que põe em perigo direitos subjetivos protegidos juridicamente, o ilícito administrativo nada mais seria que um comportamento contrário aos interesses da Administração.

No entanto, apesar da independência em seus princípios e suas finalidades, o *Direito Administrativo Sancionador* deve reconhecer a sua tangência com o *Direito Penal*, talvez, pela sua característica sancionatória, a qual é exercida pela Administração Pública quando no pleno exercício de seu *poder de polícia*. Por esse prisma, pode-se entender, então, que o *Direito Penal* "empresta" ao *Direito Administrativo Sancionador*, entre outros, a obrigatoriedade de se observar alguns de seus princípios, *guardadas as devidas proporções e peculiaridades*, como, *por exemplo: in dubio pro reo*, irretroatividade das normas (a não ser para beneficiar o réu) e o da tipicidade específica. Todos os princípios referenciados foram, *inclusive*, amplamente utilizados pelos decisores no âmbito desta ANAC, em decisões anteriores em sede de segunda instância administrativa (vide decisões da ex-Junta Recursal).

Sendo assim, não se pode afastar, *preliminarmente ou por completo*, a possibilidade de se considerar a aplicação do instituto do *crime continuado*, ou, no linguajar administrativo, *conduta continuada* ou *infração continuada*, esta última expressão mais próxima e adequada aos processamentos administrativos em curso nesta ANAC.

Quanto ao *crime continuado*, o Código Penal brasileiro - CP adotou a teoria da ficção jurídica, por opção

de política criminal, evitando assim a aplicação de sanções penais severas e desnecessárias, preservando um dos fins da penalização, ou seja, a ressocialização do criminoso. Em conformidade com o *caput* do art. 71 do CP, diz-se que há *crime continuado* quando o agente, mediante mais de uma conduta, comete mais de um crime da mesma espécie, sendo necessário, também, que os crimes guardem relação no que diz respeito ao tempo, ao lugar, à maneira de execução e a outras características que façam presumir a *continuidade delitiva*, esta punida pela aplicação de uma única pena, se idênticas, mas se referindo a apenas um só dos crimes. *Ainda por este dispositivo*, sendo as penas diversas, a pena aplicada, *caso se identifique a continuidade delitiva*, será a mais grave, contudo, *em qualquer caso*, a pena será aumentada de um sexto (1/6) a um terço (1/3).

Salvo melhor juízo, pode-se, *sim*, considerar a possibilidade da aplicação deste instituto, *presente no Direito Penal*, onde, através da aplicabilidade do conceito de *crime continuado*, se poderá aplicar, também, no âmbito do *Direito Administrativo Sancionador*, e, *em especial*, no âmbito desta ANAC. No entanto, *a princípio*, observa-se que o referido conceito não se encontra respaldado, em se tratando de processos administrativos sancionadores desta ANAC, na medida em que não se tem notícia de haver qualquer previsão normativa, *primária ou complementar*, no âmbito deste órgão regulador. Importante se reforçar que, *como visto acima*, até mesmo no *Direito Penal*, para se considerar a incidência do *crime continuado*, exige a incidência de alguns critérios/parâmetros, os quais se encontram, *previamente*, estabelecidos e elencados no dispositivo legal que prevê a incidência do referido instituto (*caput* do art. 71 do Código Penal), de forma que, *caso haja adequação aos requisitos dispostos*, só então, o aplicador do direito poderá confirmar a incidência do referido instituto no caso concreto.

No entanto, não se pode confundir a possibilidade de utilização de conceitos extraídos e próprios do *Direito Penal*, quando diante de questões similares no âmbito administrativo, com a sua obrigatoriedade de aplicação, mesmo quando diante de clara afronta aos princípios basilares da Administração Pública.

Lembra-se que o "pilar central" da Administração Pública se fundamenta no *princípio da legalidade*, determinando que a ação estatal deve ser pautada dentro do ordenamento normativo em vigor, considerando-se, assim, o seu sentido amplo (leis, decretos, normas complementares, atos normativos, *entre outros*). A Administração só pode/deve agir caso esteja em consonância com o ordenamento normativo, *ou seja*, sempre em perfeita observância ao referido comando normativo aplicável, o que, *inclusive*, se encontra, *expressamente*, previsto em nossa Carta Magna (*caput* do art. 37 da Constituição da República - CR/88), bem como, na legislação infraconstitucional (*caput* do art. 2º da Lei nº 9.784/99).

Nesse sentido, deve-se apontar que a questão se encontra pacificada na doutrina majoritária, onde, *inclusive*, Alexandre Santos de ARAGÃO, em sua obra **Curso de direito administrativo**. Rio de Janeiro: Forense, 2013. p. 62, assim define o *princípio da legalidade*, abaixo *in verbis*:

O princípio da legalidade administrativa significa, então, nessa acepção, que a Administração Pública, ao contrário do particular, que pode fazer tudo o que a lei não proíba, só pode fazer aquilo que a lei esteie.

Para Celso Antônio BANDEIRA DE MELLO, em sua obra **Curso de direito administrativo**. São Paulo: Malheiro Editores, 2009. p. 105, o *princípio da legalidade* pode ser conceituado de forma similar, *a saber*:

O princípio da legalidade no Brasil significa que a Administração nada pode fazer senão o que lei determina. Ao contrário dos particulares, os quais podem fazer tudo o que a lei não proíbe, a Administração só pode fazer o que a lei antecipadamente autorize.

No âmbito do processo administrativo sancionador, assim aponta Régis Fernandes de OLIVEIRA, em sua obra **Infrações e Sanções Administrativas**, São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2006. p. 55:

[...] A norma do inciso II do art. 5º da CF não excepcionou nenhuma hipótese, nem outorgou maiores poderes a Administração para que esta agisse de forma arbitrária (entendendo-se o

arbitrário como atuação independentemente da lei).

Quanto à jurisprudência, *por sua vez*, observa-se o Superior Tribunal de Justiça - STJ, o qual, *inúmeras vezes*, já lançou mão deste princípio, ratificando, assim, o conceito adotado, *verbi gratia*:

ADMINISTRATIVO. SERVIDORES PÚBLICOS INATIVOS. GRATIFICAÇÃO DE ATIVIDADE TÉCNICO-ADMINISTRATIVA-GATA. DECRETO-LEI Nº 2.200/84. RECEBIMENTO INTEGRAL. AUSÊNCIA DE PREVISÃO LEGAL. ADMINISTRADOR PÚBLICO. OBEDIÊNCIA AO PRINCÍPIO DA LEGALIDADE ESTRITA. RECURSO CONHECIDO E DESPROVIDO. I - O art. 5º do Decreto-lei nº 2.200/84, fixou que "Aos funcionários já aposentados a incorporação da Gratificação de Atividade Técnico-Administrativa, far-se-á na razão da metade do percentual máximo atribuído à categoria funcional em que ocorreu a aposentadoria." II - **Segundo o princípio da legalidade estrita - art. 37, caput da Constituição Federal - a Administração está, em toda a sua atividade, adstrita aos ditames da lei, não podendo dar interpretação extensiva ou restritiva, se a norma assim não dispuser. A lei funciona como balizamento mínimo e máximo na atuação estatal.** O administrador só pode efetuar o pagamento de vantagem a servidor público se houver expressa previsão legal, o que não ocorreu na hipótese dos autos em relação à percepção integral da Gratificação de Atividade Técnico-Administrativa aos inativos. III - Recurso especial conhecido e desprovido. (STJ - REsp: 907523 RJ 2006/0265251-2, Relator: Ministro GILSON DIPP, Data de Julgamento: 10/05/2007, T5 - QUINTA TURMA, Data de Publicação: DJ 29/06/2007 p. 715) (**grifos nossos**).

Reforça-se que a Administração só pode atuar diante da prévia previsão legal e/ou normativa, *ou seja*, em consonância com o que já se encontra determinado pelo ordenamento jurídico. A aplicação deste instituto, *ou qualquer outro que seja*, desde que não esteja inserido previamente no ordenamento, fere o *princípio da legalidade*, conforme acima definido, devendo ser afastado do âmbito desta Administração Pública.

Em suma, deve-se reconhecer a estreita relação existente entre o *Direito Penal* e o *Direito Administrativo Sancionador*, guardadas, *claro*, as devidas e necessárias especificidades, cada qual na proteção e guarda de seus próprios bens jurídicos distintos. *Diante de um caso concreto*, optando o administrador por lançar mão de algum dos princípios próprios do *Direito Penal*, deve-se, *necessariamente*, estar alinhado aos ditames legais e/ou normativos, tendo em vista a vinculação do Poder Público ao *princípio da legalidade*, imprescindível ao pleno exercício do Estado Democrático de Direito. *Sendo assim*, quanto à aplicabilidade do instituto da *infração continuada* por esta ANAC, conceito extraído do *Direito Penal*, poderá ser, *sim*, utilizado, mas desde que, *previamente*, definido/conceituado pela legislação e/ou normatização específica sobre a matéria, oportunidade em que deverá, ainda, determinar os seus contornos e limites/parâmetros, para, *só então*, serem aplicados aos casos em geral.

Recentemente, deve-se reconhecer que esta ANAC elaborou dispositivo normativo complementar específico sobre o instituto da infração de natureza continuada, apresentando seus necessários parâmetros, de forma a ser aplicado, *com segurança*, nos processamentos em curso.

Deve-se entender que, *hoje*, se está diante do necessário conceito e imprescindíveis contornos fáticos e jurídicos, para a aplicação ou não o instituto da *infração de natureza continuada*, se tornando possível a sua aplicação, *no caso em tela ou em qualquer outro caso concreto no âmbito desta ANAC*, em atenção ao *princípio da legalidade*.

Observa-se referência à Lei nº. 9.873/99, a qual *estabelece prazo de prescrição para o exercício de ação punitiva pela Administração Pública Federal, direta e indireta, e dá outras providências*, onde, *em especial em seu artigo 1º*, determina a incidência do instituto da prescrição em cinco anos para a ação punitiva da Administração, quando no exercício do seu *poder de polícia*, objetivando apurar infração à legislação em vigor, contados da data do ato ou, **no caso de infração permanente ou continuada**, do dia em que tiver cessado. Nesse sentido, explica-se que tal dispositivo, apesar de reconhecer, *em âmbito administrativo*, a possibilidade de se ter *infração continuada*, *conforme, inclusive, apontado acima*, não viabiliza a sua, *plena e imediata*, aplicabilidade, na medida em que não constitui, *previamente*, o seu conceito/definição, bem como, não estabelece as condições/requisitos necessários no âmbito

administrativo desta ANAC e dentro da esfera aeronáutica.

Ao se debruçar sobre a doutrina de Fernandes de OLIVEIRA e de Daniel FERREIRA, deve-se concordar com os ilustres juristas, como, *inclusive já foi abordado acima*, ou seja, entende-se haver, *sim*, a possibilidade de se aplicar, no âmbito do *Direito Administrativo Sancionador*, o instituto da *infração continuada*. No entanto, a exemplo do Código Penal (*caput* do art. 71), o instituto da *infração continuada* deve, *antes de tudo*, ser conceituado, ou melhor, definido no campo de sua atuação, *no caso o aeronáutico*, além de considerar as condições/parâmetros que devem ser, *necessariamente*, observados para que se possa caracterizar, *plenamente*, a sua incidência, tudo de acordo com um ordenamento jurídico prévio, em consonância com o *princípio da legalidade*.

Importante registrar que o próprio citado professor Régis Fernandes de OLIVEIRA, em sua obra **Infrações e Sanções Administrativas**, São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2005. p. 109, no capítulo 20 - Concurso de Infrações e Aplicação de Sanções, *mais especificamente referente à questão*, no item 20.1 Infração continuada, reconhece, conforme abaixo, *in verbis*:

Há entendimento jurisprudencial que considera a aplicação de multa única para a série de infrações, como um estímulo à prática do ilícito. [...]

Nota-se que o ilustre doutrinador, apesar de favorável à aplicação do instituto da *infração continuada*, registra importante observação, a qual deve ser levada em consideração por qualquer órgão regulador de determinada atividade. O fato de, *até hoje*, não ter se materializado a necessária definição do referido instituto pelas áreas técnicas, bem como, não ter sido normatizado e determinados os necessários requisitos/condições para a sua aplicação, torna-se a sua aplicabilidade, *sem tais critérios, no mínimo*, temerária e, *principalmente*, contrária aos interesses da Administração Pública.

Ainda nesta mesma obra, OLIVEIRA (2005, p. 107) cita o art. 266 da Lei nº. 9.503, de 23/09/1997 - Código de Trânsito Brasileiro, o qual assim dispõe, *in verbis*:

CTB

(...)

Art. 266. Quando o infrator cometer, simultaneamente, duas ou mais infrações, ser-lhe-ão aplicadas, cumulativamente, as respectivas penalidades.

(...)

Observa-se que o referido acima diploma legal, ao conferir a regulação no que tange às questões relativas ao trânsito brasileiro, prevê a cumulatividade das sanções, em se tratando de duas ou mais infrações, mesmo que simultaneamente.

Observa-se que, à época dos atos tidos como infracionais, *ou seja*, de 24/07/2018, se encontrava em vigor a Resolução ANAC nº. 25/08 (revogada pela Resolução ANAC nº. 472/18), a qual, mesmo não se referindo, *expressamente*, à infração continuada, apresentava, *salvo engano*, a ideia de sua não aplicabilidade, conforme se pode extrair dos dispositivos abaixo *in verbis*:

Resolução ANAC nº. 25/08

(...)

Art. 10. Constatada, pelo agente da autoridade de aviação civil, a **existência de indícios da prática de infração**, será lavrado **Auto de Infração** e instaurado processo administrativo. (Redação dada pela Resolução nº 306, de 25.2.2014)

(...)

§ 2º Havendo indícios da prática de duas ou mais infrações relacionadas a um mesmo contexto probatório ou cuja prova de uma possa influir na prova de outra(s), será lavrado um único Auto de Infração, para a apuração conjunta dos fatos conexos, mediante a individualização objetiva de todas as condutas a serem perquiridas e das normas infringidas. (Redação dada pela Resolução nº 306, de 25.2.2014)

§ 3º Na hipótese do parágrafo anterior, **a apuração conjunta dos fatos não implicará a utilização de critério de dosimetria distinto do estabelecido no Título III para a imposição de**

penalidades, devendo os atos decisórios que cominar em sanções, aplicá-las, de forma individualizada, pela prática de cada uma das infrações cometidas. (Redação dada pela Resolução nº 306, de 25.2.2014)

(...)

(sem grifos no original)

No acima referido dispositivo, as sanções, na "apuração conjunta dos fatos", são aplicadas "de forma individualizada, pela prática de cada uma das infrações cometidas", sugerindo, *apesar de não expressamente*, a não incidência do instituto da *infração continuada* por esta ANAC.

Este entendimento prevaleceu nesta ANAC, onde se pode verificar diversos outros processos sancionadores, *em casos similares*, nos quais não foram consideradas a aplicação do instituto da *infração continuada*, a saber: Processos nºs. 00066.052932/2012-15; 00065.167973/2013-04; 00065.019481/2012-14; 00065.019512/2012-37; 00065.167986/2013-75; e 00065.021960/2012-09.

Em 04/12/2018, com a vigência da Resolução ANAC nº. 472/18, o instituto da *infração de natureza continuada* mereceu citação, conforme abaixo, *in verbis*:

Resolução ANAC nº. 472/18

(...)

TÍTULO III

DAS PROVIDÊNCIAS ADMINISTRATIVAS SANCIONATÓRIAS

(...)

Seção VII

Da Decisão em Primeira Instância

Art. 32. A decisão de primeira instância conterá **motivação explícita, clara e congruente**, abordando as alegações do autuado, indicando os fatos e fundamentos jurídicos pertinentes, podendo consistir em declaração de concordância com fundamentos de anteriores pareceres, informações, decisões ou propostas, que, neste caso, serão parte integrante do ato.

§ 1º **Na hipótese de prática de 2 (duas) ou mais infrações relacionadas, prevista no art. 17 desta Resolução, a apuração conjunta dos fatos não implicará a utilização de critério de dosimetria distinto do estabelecido na Seção IX do Capítulo II do Título III desta Resolução para a imposição de sanções.**

§ 2º As decisões que cominarem sanções deverão discriminar a prática de cada uma das infrações cometidas, **salvo se caracterizada infração continuada conforme normativo específico.**

§ 3º Na hipótese de decisão de sanção de multa pela autoridade julgadora, será lançado um único crédito em montante correspondente ao somatório das multas previstas para cada uma das infrações cometidas.

(...)

(sem grifos no original)

Ocorre que a Resolução ANAC nº. 566, de 12/06/2020, deu nova redação ao referido acima §2º, oportunidade em que passou a vigorar com o texto abaixo, *in verbis*:

Resolução ANAC nº. 472/18

(...)

Art. 32.

(...)

§ 2º As decisões que cominarem sanções deverão discriminar a prática de cada uma das infrações cometidas, observado o art. 37-A desta Resolução. (Incluído pela Resolução nº 566, de 12.06.2020)

(...)

Observa-se, *então*, que o "normativo específico", referido na redação original do §2º do art. 32 da Resolução ANAC nº 472/18, foi implementado com a mudança na redação deste mesmo dispositivo, o

qual nos remete ao art. 37-A, abaixo, *in verbis*:

Resolução ANAC nº. 472/18

(...)

Seção IX-A - Da Infração Administrativa de Natureza Continuada (Incluído pela Resolução nº 566, de 12.06.2020)

Art. 37-A. Poderá ser caracterizada infração administrativa de natureza continuada a prática, pelo mesmo regulado, de mais de uma ação ou omissão que configurem infração administrativa de natureza idêntica, apuradas em uma mesma oportunidade fiscalizatória. (Incluído pela Resolução nº 566, de 12.06.2020)

Parágrafo único. Será afastada a caracterização da infração continuada quando constatada a existência de prática ou circunstância que evidencie violação, pelo agente infrator, ao dever de lealdade e boa-fé que rege as relações entre administrado e Administração. (Incluído pela Resolução nº 566, de 12.06.2020)

Art. 37-B. Caracterizada a natureza continuada das condutas infracionais, nos termos do art. 37-A desta Resolução, será aplicada multa, considerando-se o patamar médio da tabela constante na Resolução específica vigente à época da infração, calculada de acordo com a seguinte fórmula: (Incluído pela Resolução nº 566, de 12.06.2020)

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

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

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

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

f₃ = 1,15 quando verificadas, cumulativamente, as circunstâncias descritas no inciso III e no inciso IV do § 2º do art. 36 desta Resolução.

§ 1º A verificação de cada circunstância descrita nos incisos I a III do § 1º do art. 36 desta Resolução ensejará o acréscimo de 0,15 ao valor da variável “f” a ser aplicada.

§ 2º Valores diferentes de f₁, f₂ e f₃ poderão ser definidos em Resolução específica que disciplina a matéria objeto da autuação. (Incluído pela Resolução nº 566, de 12.06.2020)

(...)

Observa-se que a Resolução ANAC nº 566/20, a qual alterou a Resolução ANAC nº 472/18, *conforme visto acima*, entrou em vigor em 1º de julho de 2020, contando, *assim*, com a inclusão de dispositivos sobre Infração Administrativa de Natureza Continuada, os quais são de aplicabilidade imediata a todos os processos administrativos sancionadores em que não tenha ocorrido o trânsito em julgado administrativo.

Ao se analisar estes dispositivos, *hoje vigentes*, entende-se que esta ANAC apresenta, *a partir de então*, elementos que devem ser observados para a possibilidade de caracterização da aplicação do instituto da *infração de natureza continuada*, nos moldes do art. 37-A supra mencionado.

Sendo assim, as práticas decorrentes de ações ou omissões que, *porventura*, seja constituídas de infrações idênticas e, *ainda*, desde que apuradas na mesma ação fiscalizatória e não havendo violação, poderá, com fundamento no art. 37-A da Resolução ANAC nº 472/18, ser identificada a incidência da *infração de natureza continuada*, cabendo, *então*, a aplicação de sanção com base na dosimetria prevista no art. 37-B deste mesmo diploma normativo.

Em suma, agora, existe um normativo que possibilita a aplicação do instituto da *infração de natureza continuada* aos casos concretos desta ANAC, *ao contrário*, do antes determinado pela *então vigente à época* Resolução ANAC nº. 25/08.

Desta forma, deve-se observar se no caso em tela pode-se ou não aplicar o instituto da *infração de natureza continuada*.

Ao se analisar, *mais detidamente*, o Auto de Infração nº. 004632/2018, de 07/05/2018 (SEI! 1791170) e, *ainda*, o Relatório de Fiscalização nº. 005930/2018/GGAF, datado de 21/05/2018 (SEI! 1791435), observa-se tratar da mesma ação fiscal, a qual estabeleceu que todos os 12 (doze) atos tidos como

infracionais ocorreram no período entre os dias 17/09/2016 e 08/1/2016.

Importante, *ainda*, deixar registrado que os atos tidos como infracionais são semelhantes, pois atinge ao mesmo sujeito passivo (PARINTINS TAXI AEREO LTDA. - ME), em desacordo aos mesmos dispositivos normativos (alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA c/c os itens 135.413 (a) e 135.421 (a), ambos do RBAC 135, de 21/02/2014 - EMENDA nº 03), contando apenas com algumas variações fáticas, *em especial*, no que tange aos voos realizados, podendo, *assim*, serem considerados de "natureza idêntica", em conformidade com a exigência prevista no *caput* do art. 37-A da Resolução ANAC nº 472/18.

No mesmo sentido, deve-se apontar que este Relator não identificou, no presente processo, qualquer subsídio que possa ser considerado apto à materialização de uma possível violação pelo agente infrator, em conformidade com o parágrafo único do art. 37-A do referido diploma normativo.

Pelos argumentos apostos acima, deve-se, *no presente processo*, apontar a possibilidade de se aplicar o instituto da *infração de natureza continuada*, o que, *então*, deverá ser considerado, *oportunamente*, no cálculo da dosimetria da sanção a ser aplicada em definitivo, *se for o caso*.

7. DA SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO

Destaca-se que, com base na alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA, poderá ser imputada uma sanção de multa de R\$ 4.000,00 (grau mínimo), R\$ 7.000,00 (grau médio) ou R\$ 10.000,00 (grau máximo), *para cada uma das infrações cometidas*.

Registra-se que há a presença de um circunstância atenuante (inciso III do §1º do art. 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº. 25/08) e, *também*, sem nenhuma condição agravante (incisos do §2º do art. 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº. 25/08).

No entanto, tendo em vista a possibilidade de aplicação do instituto da *infração de natureza continuada*, deve-se recorrer à fórmula prevista no art. 38-A da Resolução ANAC nº 472/18 (Valor total da multa = valor da multa unitária * quantidade de ocorrências^{1/f}).

CÁLCULO DO VALOR DEFINITIVO DA SANÇÃO A SER APLICADA

Valor da Multa Unitária (patamar médio) - R\$ 7.000,00 (sete mil reais)

Número de Infrações: 12 (doze)

"f" = f₁ sem nenhuma condição agravante (f₁ = 1,85) e com uma condição atenuante (inciso III do §1º do art. 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº 25/08) (f₁ +0,15), logo "f" = 2,00.

Valor total da multa = R\$ 7.000,00 * 12^{1/2} = R\$ 24.248,71 (vinte e quatro mil, duzentos e quarenta e oito reais e setenta e um centavos).

Demonstra-se, *assim*, que a aplicação da penalidade à entidade interessada no feito tem base legal, afastando as alegações apresentadas, *em sede recursal*.

8. DO VOTO

Pelo exposto, voto por **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **REDUZINDO** a sanção aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa, **para o valor de R\$ 24.248,71 (vinte e**

quatro mil, duzentos e quarenta e oito reais e setenta e um centavos), este correspondente às 12 (doze) infrações tidas como de *natureza continuada*.

É o voto deste Relator.

Rio de Janeiro, 04 de janeiro de 2021.

SÉRGIO LUÍS PEREIRA SANTOS
Especialista em Regulação de Aviação Civil
SIAPE 2438309



Documento assinado eletronicamente por **SERGIO LUIS PEREIRA SANTOS, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 19/04/2021, às 07:17, 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 <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **5176791** e o código CRC **4752D105**.

SEI nº 5176791

VOTO

PROCESSO: 00058.016344/2018-11

INTERESSADO: PARINTINS TAXI AEREO LTDA - ME

Considerando o disposto no art. 43 da Resolução ANAC nº 472, de 06 de junho de 2018, art. 13 da Instrução Normativa ANAC nº 135, de 28 de fevereiro de 2019 e art. 8º da Portaria nº 1.244/ASJIN, de 23 de abril de 2019, profiro meu voto nos seguintes termos:

I - Acompanho, na íntegra, o voto-relator, para **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **REFORMANDO** a sanção aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa, **REDUZINDO** para o valor de **R\$ 24.248,71 (vinte e quatro mil, duzentos e quarenta e oito reais e setenta e um centavos)** após identificação de condição atenuante, este correspondente às 12 (doze) infrações tidas como de *natureza continuada*, por infração a alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA c/c os itens 135.413 (a) e 135.421 (a), ambos do RBAC 135, de 21/02/2014 - EMENDA nº 03, conforme conduta descrita no Auto de Infração nº 004632/2018.

Cássio Castro Dias da Silva
SIAPE 1467237
Presidente da Turma Recursal



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 27/04/2021, às 16:29, 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 <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **5645681** e o código CRC **5BAAC6B8**.

SEI nº 5645681



VOTO

PROCESSO: 00058.016344/2018-11

INTERESSADO: PARINTINS TAXI AEREO LTDA - ME

Considerando o disposto no art. 43 da Resolução ANAC nº 472, de 06 de junho de 2018, art. 13 da Instrução Normativa ANAC nº 135, de 28 de fevereiro de 2019 e art. 8º da Portaria nº 1.244/ASJIN, de 23 de abril de 2019, profiro meu voto nos seguintes termos:

1. Acompanho o voto do Relator, Voto CJIN 5176791, para **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso e **REFORMAR** a sanção aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa, **REDUZINDO** o valor da penalidade para o valor de **R\$ 24.248,71 (vinte e quatro mil, duzentos e quarenta e oito reais e setenta e um centavos)**, em razão dos doze atos infracionais de natureza continuada cometidos e descritos no Auto de Infração – AI nº 004632/2018, pelas condutas de operar aeronave sem que fossem realizadas inspeções dentro do intervalo estabelecido pelo fabricante, capituladas na alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA c/c itens 135.413 (a) e 135.421 (a), ambos do RBAC 135, de 21/02/2014 - EMENDA nº 03.

É como voto.

Rio de Janeiro, 28 de abril de 2021.

RENATA DE ALBUQUERQUE DE AZEVEDO

Especialista em Regulação de Aviação Civil - SIAPE 1766164

Membro Julgador - Portaria ANAC nº 626, de 27/04/2010



Documento assinado eletronicamente por **Renata de Albuquerque de Azevedo, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 28/04/2021, às 10:37, 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 <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **5647776** e o código CRC **D443DF92**.

SEI nº 5647776



CERTIDÃO

Brasília, 27 de abril de 2021.

CERTIDÃO DE JULGAMENTO EM SEGUNDA INSTÂNCIA ADMINISTRATIVA

519ª SESSÃO DE JULGAMENTO DA ASJIN

Processo: 00058.016344/2018-11

Interessado: PARINTINS TAXI AEREO LTDA - ME

Auto de Infração: 004632/2018

Crédito de multa: 670.628/20-2

Membros Julgadores ASJIN:

- Cássio Castro Dias da Silva - SIAPE 1467237 - Portarias ANAC nº 751, de 07/03/2017, e nº 1.518, de 14/05/2018 - Presidente Turma Recursal – RJ
- Sérgio Luís Pereira Santos - SIAPE 2438309 - Portaria ANAC nº 1.921, de 21/10/2009 - Relator
- Renata de Albuquerque de Azevedo - SIAPE 1766164 - Portaria ANAC nº 626, de 27/04/2010 - Membro Julgador

1. Certifico que a Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância - ASJIN da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, ao apreciar o presente processo na sessão em epígrafe, proferiu a seguinte decisão em segunda instância administrativa:

2. A ASJIN, por unanimidade, votou por **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso e **REFORMAR** a sanção aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa, **REDUZINDO** o valor da penalidade para o valor de **R\$ 24.248,71 (vinte e quatro mil, duzentos e quarenta e oito reais e setenta e um centavos)**, em razão dos doze atos infracionais de natureza continuada cometidos e descritos no Auto de Infração – AI nº 004632/2018, pelas condutas de *operar aeronave sem que fossem realizadas inspeções dentro do intervalo estabelecido pelo fabricante*, capituladas na alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA c/c itens 135.413 (a) e 135.421 (a), ambos do RBAC 135, de 21/02/2014 - EMENDA nº 03.

3. Os Membros Julgadores seguiram o voto relator.



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 30/04/2021, às 08:10, 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 30/04/2021, às 08:50, 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 **Renata de Albuquerque de Azevedo, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 01/05/2021, às 00:31, 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 <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **5653829** e o código CRC **828D2658**.
