



VOTO

PROCESSO: 00058.052166/2020-06

INTERESSADO: MAP TRANSPORTES AEREOS LTDA

SESSÃO DE JULGAMENTO DECISÃO EM SEGUNDA INSTÂNCIA ADMINISTRATIVA

AI/NI: 000199.I/2020

Data da Lavratura: 28/12/2020

Nº SIGEC: 672.289/21-0

Infração: Executar deficientemente serviço de manutenção ou de distribuição de componentes, de modo a comprometer a segurança do voo, por ter descumprido regra de execução prevista no parágrafo 43.13(a) do RBAC 43.

Enquadramento: alínea "d" do inciso IV do art. 302 do CBA c/c o item 43.13(a) do RBAC 43.

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 **MAP TRANSPORTES AÉREOS LTDA.**, CNPJ nº. 10.483.635/0001-40, por descumprimento da alínea "d" do inciso IV do art. 302 do CBA c/c o item 43.13(a) do RBAC 43, cujo Auto de Infração nº. 000199.I/2020 foi lavrado em 28/12/2020 (SEI! 5180474), com a seguinte descrição, abaixo, *in verbis*:

Auto de Infração nº. 000199.I/2020 (SEI! 5180474)

(...)

CÓDIGO DA EMENTA: 03.0007565.0086

DESCRIÇÃO DA EMENTA: Executar deficientemente serviço de manutenção ou de distribuição de componentes, de modo a comprometer a segurança do voo, por ter descumprido regra de execução prevista no parágrafo 43.13(a) do RBAC 43.

HISTÓRICO: Durante a auditoria técnica de acompanhamento segundo o RBAC 121, realizada na empresa MAP Transportes Aéreos LTDA entre 27 e 30 de julho de 2020, através da análise dos registros constatou-se que a empresa Map Transportes Aéreos não utilizou métodos, técnicas e práticas estabelecidas na última revisão do manual de pesquisa de pane emitido pelo fabricante das aeronaves ATR72.

Conforme página nº 003576 do relatório técnico da aeronave PR-MPY, no dia 24 de março de 2019 houve uma discrepância de "OBSERVADO TORQUE DE 96% NO MOTOR Nº2 DURANTE A DECOLAGEM COM AS PL'S EM NOTCH", quando ocorreu o voo 5925 no trecho entre São Gabriel da Cachoeira (SBUA) e Manaus (SBEG). A ação executada para corrigir a discrepância reportada foi "EXECUTADO COM MOTOR#02. ECU(TRIMAGEM) CONFORME AMM JIC 73-23-61-OPT-10040. CHECADO NO SOLO NORMAL. REV06 DE 01 DE DEC2018". No entanto tal ação não é recomendada na figura 107 do capítulo 72-00-01 do manual de manutenção do motor PW124 emitido pelo fabricante dos motores PW124B que equipam a aeronave ATR72.

Desse modo a citada empresa infringiu com o disposto na Lei 7.565/86, Título IX, Capítulo III, Art. 302, inciso IV, alínea "d", c/c as seções 43.13(a) RBAC 43. Anexos: - Foto da página 003556/ do relatório técnico da aeronave PR-MPY, datada de 12/03/2019

CAPITULAÇÃO: Lei nº 7.565/1986 (CBA), art. 302, inciso IV, alínea "d"; c/c RBAC 43, parágrafo 43.13(a).

DADOS COMPLEMENTARES: Data da Ocorrência: 24/03/2019

(...)

A fiscalização desta ANAC, em Relatório de Ocorrência GTOA, de 28/12/2020 (SEI! 5180477), aponta conforme se verifica, abaixo transcrito, *in verbis*:

Relatório de Ocorrência GTOA (SEI! 5180477)

(...)

DESCRIÇÃO

Durante a auditoria técnica de acompanhamento segundo o RBAC 121, realizada na empresa MAP Transportes Aéreos LTDA entre 27 e 30 de julho de 2020, através da análise dos registros constatou-se que a empresa Map Transportes Aéreos não utilizou métodos, técnicas e práticas estabelecidas na última revisão do manual de pesquisa de pane emitido pelo fabricante das aeronaves ATR72.

Conforme página nº 003576 do relatório técnico da aeronave PR-MPY, no dia 24 de março de 2019 houve uma discrepância de "OBSERVADO TORQUE DE 96% NO MOTOR Nº2 DURANTE A DECOLAGEM COM AS PL'S EM NOTCH", quando ocorreu o voo 5925 no trecho entre São Gabriel da Cachoeira (SBUA) e Manaus (SBEG). A ação para corrigir a discrepância reportada "EXECUTADO COM MOTOR#02. ECU(TRIMAGEM) CONFORME AMM JIC 73-23-61-OPT10040. CHECADO NO SOLO NORMAL. REV06 DE 01 DE DEC2018". No entanto tal ação não é recomendada na figura 107 do capítulo 72-00-01 do manual de manutenção do motor

PW124 emitido pelo fabricante dos motores PW124B que equipam a aeronave ATR72.

Desse modo a citada empresa infringiu com o disposto na Lei 7.565/86, Título IX, Capítulo III, Art. 302, inciso IV, alínea "d", c/c as seções 43.13(a) RBAC 43. Anexos: - Foto da página 003556/ do relatório técnico da aeronave PR-MPY, datada de 12/03/2019

(...)

(sem grifos no original)

A fiscalização desta ANAC anexa ao presente processo o Relatório Técnico de Aeronave (RTA) nº 003576, referente à aeronave PR-MPY (SEI! 5303294), oportunidade em que foi registrada a discrepância "*OBSERVADO TORQUE DE 96% NO MOTOR Nº2 DURANTE A DECOLAGEM COM AS PL'S EM NOTCH*" e a ação "*EXECUTADO DO MOTOR#02. ECU(TRIMAGEM) CONFORME AMM JIC 73-23-61-OPT-10040. CHECADO NO SOLO NORMAL. REV. 06 DE 01 DEC2018*". Também foi juntada aos autos do processo: (i) páginas do Maintenance Manual, Manual Part Nº. 3037332, capítulo 72-00-01 - ENGINE (PW124B) - FAULT ISOLATION-3, Figure 107 Reference Pressure Leak - Unable to Achieve Takeoff Power (SEI! 5303321); e (ii) página do *Trouble Shooting* Manual da fabricante ATR (SEI! 5303333).

Pelo Ofício nº 12276/2020/ASJIN-ANAC, de 05/01/2021 (SEI! 5190184), recebido pela interessada, em 14/01/2021 (SEI! 5309408), oportunidade em que, em 03/02/2021 (SEI! 5319621), apresenta a sua manifestação (SEI! 5319615), requerendo a abertura de prazo para defesa ou, no caso de não ser este o entendimento, que seja concedido o "desconto" de 50% do valor médio previsto para a infração cometida, com base no art. 28 da Resolução ANAC nº 472/18.

Pelo Ofício nº 1147/2021/ASJIN-ANAC, de 09/02/2021 (SEI! 5338764), recebido pela interessada, em 24/02/2021 (SEI! 5401464), a empresa interessada é comunicada quanto à abertura de prazo para a sua defesa, oportunidade que, em 27/02/2021 (SEI! 5413218), apresenta as suas considerações (SEI! 5413217), alegando que: (i) não houve violação das normas, não podendo a autuação subsistir; (ii) observa o procedimento constante em seu conjunto de manuais, tendo realizado a ação corretiva no sentido de manter a aeronavegabilidade da aeronave; (iii) cumpre todas as normas previstas no RBAC 43 e executa corretamente o serviço de manutenção e distribuição de componentes, de modo a manter a segurança do voo; (iv) adota procedimentos para manter análise continuada da execução e eficácia de suas manutenções, objetivando com as ações implantadas manter (ou melhorar) a aeronavegabilidade e a confiabilidade prevista no projeto da aeronave e seus sistemas, subsistemas, e componentes, durante toda a vida operacional da aeronave; (v) a trimagem da ECU/EEC é o procedimento executado para que o sistema eletrônico da aeronave seja capaz de identificar as posições das PL's (Power Levers) – manetes de potência – e desta forma ser possível o adequado controle automático da potência dos motores. No caso em debate, o reporte da tripulação indica que as PL's estavam na posição NOTCH. Nesta posição o sistema de controle eletrônico está ativo e ele gerencia a aceleração dos motores para atingir o torque necessário para cada etapa de voo. Entretanto, a aeronave por vezes pode perder esta referência, sendo necessário fazer novamente o procedimento de trimagem; (vi) a manutenção ainda registrou na resposta que, após a ação (trimagem), foi realizada a verificação do sistema em solo e que ele operou normalmente. Isto comprova a verificação e comprovação da efetividade da ação executada; (vii) o fato da ação executada pela empresa MAP, seguindo um procedimento do fabricante (conforme citado no próprio Auto de Infração) e a constatação que a situação reportada não estava mais presente em solo garantindo o perfeito funcionamento do sistema, não estar descrita no TSM selecionado do auto de infração não desqualifica a ação de manutenção; (viii) o TSM citado no Auto de Infração não é o único documento ou recurso utilizado pela manutenção para executar uma ação de manutenção; (ix) o TSM é um roteiro de tarefas que devem ser seguidas para que se possa fazer uma pesquisa para identificar uma falha ou mau funcionamento em um sistema ou componente de uma aeronave; (x) se, após uma ação de manutenção para corrigir uma falha, o teste executado seguindo o procedimento determinado pelo fabricante garante que não existe falha presente, não há por que utilizar o TSM; (xi) como o serviço foi executado utilizando de procedimento estabelecido pelo fabricante da aeronave, conforme descrito no próprio relatório de ocorrência, não há como se sustentar a tese de que o regulamento citado foi descumprido comprometendo a segurança do voo; (xii) devem ser observados os princípios norteadores do direito administrativo; (xiii) inexistente prática de qualquer ato infracional, sendo a autuação arbitrária, com finalidade confiscatória; e (xiv) deve ser declarada a inconsistência do Auto de Infração, com o consequente arquivamento do processo administrativo, caso contrário, que seja aplicada apenas a pena de advertência, ou na pior das hipóteses, multa no patamar mínimo.

O setor competente, em *decisão motivada*, datada de 21/07/2021 (SEI! 5979478 e 5986408), após afastar os argumentos da defesa da empresa interessada, confirmou o ato infracional, enquadrando a referida infração na alínea "d" do inciso IV do art. 302 do CBA, c/c o item 43.13(a) do RBAC 43, aplicando, sem considerar a existência de qualquer das condições atenuantes (incisos do §1º do art. 36 da *hoje vigente* Resolução ANAC nº. 472/18) e, *também*, sem condições agravantes (incisos do §2º do art. 36 da *hoje vigente* Resolução ANAC nº. 472/18), ao final, multa no patamar médio previsto na norma, no valor de R\$ 14.000,00 (quatorze mil reais).

No presente processo, verifica-se que a interessada foi, *devidamente*, notificada da decisão, em 04/08/2021 (SEI! 6015432 e 6040226), oportunidade em que apresenta seu recurso, em 11/08/2021 (SEI! 6070532 e 6070531), reiterando, *basicamente*, as suas alegações apostas em *sede de defesa*.

Por despacho da ASJIN, de 17/08/2021 (SEI! 6094732), o presente processo foi encaminhado à Relatoria, sendo atribuído a este Relator no dia 02/09/2020, às 15h45min.

Dos Outros Documentos e Atos Processuais:

- Auto de Infração nº. 000199.I/2020, de 28/12/2020 (SEI! 5180474);

- Relatório de Ocorrência GTOA, de 28/12/2020 (SEI! 5180477);
- Ofício nº 12276/2020/ASJIN-ANAC, de 05/01/2021 (SEI! 5190184);
- Relatório Técnico de Aeronave (RTA) nº 003576, referente à aeronave PR-MPY (SEI! 5303294);
- Páginas do Maintenance Manual, Manual Part Nº. 3037332, capítulo 72-00-01 - ENGINE (PW124B) - FAULT ISOLATION-3, Figure 107 Reference Pressure Leak - Unable to Achieve Takeoff Power (SEI! 5303321);
- Página do *Trouble Shooting* Manual da fabricante ATR (SEI! 5303333);
- Aviso de Recebimento - AR, de 14/01/2021 (SEI! 5401464);
- Manifestação da interessada, de 03/02/2021 (SEI! 5319615);
- Documentos para representação (SEI! 5319617 e 5319619);
- Recibo Eletrônico de Protocolo, de 03/02/2021 (SEI! 5319621);
- Despacho ASJIN, de 05/02/2021 (SEI! 5323454);
- Despacho CJAC, de 08/02/2021 (SEI! 5334907);
- Ofício nº 1147/2021/ASJIN-ANAC, de 09/02/2021 (SEI! 5338764);
- Certidão de Intimação Cumprida, de 24/02/2021 (SEI! 5401464);
- Defesa da empresa interessada, de 27/02/2021 (SEI! 5413217);
- Recibo Eletrônico de Protocolo, de 27/02/2021 (SEI! 5413218);
- Despacho ASJIN, de 01/03/2021 (SEI! 5417010);
- Análise de Primeira Instância, de 21/07/2021 (SEI! 5979478);
- Extrato SIGEC, de 21/07/2021 (SEI! 5985179);
- Decisão de Primeira Instância, de 21/07/2021 (SEI! 5986408);
- Extrato SIGEC, de 28/07/2021 (SEI! 6015335);
- Ofício nº 6720/2021/ASJIN-ANAC, de 29/07/2021 (SEI! 6015432);
- Certidão de Intimação Cumprida, de 04/08/2021 (SEI! 6040226);
- Recurso da empresa interessada, de 11/08/2021 (SEI! 6070531);
- Recibo Eletrônico de Protocolo, de 11/08/2021 (SEI! 6070532); e
- Despacho ASJIN, de 17/08/2021 (SEI! 6094732).

É o breve Relatório.

2. DAS PRELIMINARES

Conheço do Recurso, vez que presente seu pressuposto de admissibilidade.

Do Recebimento do Recurso Sem Efeito Suspensivo

Observa-se que o seu recurso já 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 a recorrente não apresenta argumentos plausíveis para a adoção dos quesitos permissivos para a incidência da referida excludente. *Como se pode observar*, a interessada 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:

Pelo Ofício nº 12276/2020/ASJIN-ANAC, de 05/01/2021 (SEI! 5190184), recebido pela interessada, em 14/01/2021 (SEI! 5309408), oportunidade em que, em 03/02/2021 (SEI! 5319621), apresenta a sua manifestação (SEI! 5319615), requerendo a abertura de prazo para defesa ou, no caso de não ser este o entendimento, que seja concedido o "desconto" de 50% do valor médio previsto para a infração cometida, com base no art. 28 da Resolução ANAC nº 472/18.

Pelo Ofício nº 1147/2021/ASJIN-ANAC, de 09/02/2021 (SEI! 5338764), recebido pela interessada, em 24/02/2021 (SEI! 5401464), a empresa interessada é comunicada quanto à abertura de prazo para a sua defesa, oportunidade que, em 27/02/2021 (SEI! 5413218), apresenta as suas considerações (SEI! 5413217).

O setor competente, *em decisão motivada*, datada de 21/07/2021 (SEI! 5979478 e 5986408), *após afastar os argumentos da defesa da empresa interessada*, confirmou o ato infracional, enquadrando a referida infração na alínea "d" do inciso IV do art. 302 do CBA, c/c o item 43.13(a) do RBAC 43, aplicando, sem considerar a existência de qualquer das condições atenuantes (incisos do §1º do art. 36 da *hoje vigente* Resolução ANAC nº. 472/18) e, *também*, sem condições agravantes (incisos do §2º do art. 36 da *hoje vigente* Resolução ANAC nº. 472/18), *ao final*, multa no *patamar médio* previsto na norma, no valor de R\$ 14.000,00 (quatorze mil reais).

No presente processo, verifica-se que a interessada foi, *devidamente*, notificada da decisão, em 04/08/2021 (SEI! 6015432 e 6040226), oportunidade em que apresenta seu recurso, em 11/08/2021 (SEI! 6070532 e 6070531), reiterando, basicamente, as suas alegações apostas em *sede de defesa*.

Por despacho da ASJIN, de 17/08/2021 (SEI! 6094732), o presente processo foi encaminhado à Relatoria, sendo atribuído a este Relator no dia 02/09/2020, às 15h45min.

Sendo assim, deve-se registrar que o presente processo preservou todos os direitos e interesses da empresa interessada, estando, *assim*, dentro dos princípios informadores da Administração Pública.

3. DA FUNDAMENTAÇÃO

Quanto à Fundamentação da Matéria – Executar deficientemente serviço de manutenção ou de distribuição de componentes, de modo a comprometer a segurança do voo, por ter descumprido regra de execução prevista no parágrafo 43.13(a) do RBAC 43.

A entidade interessada foi autuada por, *segundo à fiscalização, executar deficientemente serviço de manutenção ou de distribuição de componentes, de modo a comprometer a segurança do voo, por ter descumprido regra de execução prevista no parágrafo 43.13(a) do RBAC 43*, contrariando a alínea "d" do inciso IV do art. 302 do CBA c/c o item 43.13(a) do RBAC 43, conforme descrito no referido Auto de Infração.

Observa-se que, *diante da infração do processo administrativo em questão*, a autuação foi realizada com fundamento na alínea "d" do inciso IV do art. 302 do CBA, conforme abaixo, *in verbis*:

CBA

(...)

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

(...)

IV - infrações imputáveis a empresas de manutenção, reparação ou distribuição de aeronaves e seus componentes:

(...)

d) executar deficientemente serviço de manutenção ou de distribuição de componentes, de modo a comprometer a segurança do voo;

(...)

(sem grifos no original)

Com relação à normatização complementar, deve-se apontar o item 43.13(a) do RBAC 43, conforme abaixo descrito, *in verbis*:

RBAC 43

(...)

43.13 Regras de execução (geral)

(a) Cada pessoa que estiver executando manutenção, manutenção preventiva e alteração em um artigo deve usar métodos, técnicas e práticas estabelecidas na última revisão do manual de manutenção do fabricante, ou nas instruções para aeronavegabilidade continuada preparadas pelo fabricante ou outros métodos, técnicas e práticas aceitáveis pela ANAC, exceto como previsto na seção 43.16. A pessoa deve usar as ferramentas, equipamentos e aparelhos de teste necessários para assegurar a execução do trabalho de acordo com práticas industriais de aceitação geral. Se o fabricante envolvido recomendar equipamentos e aparelhos de teste especiais, a pessoa deve usar tais equipamentos e aparelhos ou equivalentes aceitos pela ANAC.

(...)

(sem grifos no original)

Sendo assim, identifica-se que foi bem caracterizado o ato tido como infracional no enquadramento pela alínea "d" do inciso IV do art. 302 do CBA c/c o item 43.13(a) do RBAC 43.

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

No caso em tela, em parecer, este constante do Relatório de Ocorrência GTOA, de 28/12/2020 (SEI! 5180477), aponta conforme se verifica, abaixo transcrito, *in verbis*:

Relatório de Ocorrência GTOA (SEI! 5180477)

(...)

DESCRIÇÃO

Durante a auditoria técnica de acompanhamento segundo o RBAC 121, realizada na empresa MAP Transportes Aéreos LTDA entre 27 e 30 de julho de 2020, através da análise dos registros constatou-se que a empresa Map Transportes Aéreos não utilizou métodos, técnicas e práticas estabelecidas na última revisão do manual de pesquisa de pane emitido pelo fabricante das aeronaves ATR72.

Conforme página nº 003576 do relatório técnico da aeronave PR-MPY, no dia 24 de março de 2019 houve uma discrepância de "OBSERVADO TORQUE DE 96% NO MOTOR Nº2 DURANTE A DECOLAGEM COM AS PL'S EM NOTCH", quando ocorreu o voo 5925 no trecho entre São Gabriel da Cachoeira (SBUA) e Manaus (SBEG). A ação para corrigir a discrepância reportada "EXECUTADO COM MOTOR#02. ECU(TRIMAGEM) CONFORME AMM JIC 73-23-61-OPT10040. CHECADO NO SOLO NORMAL. REV06 DE 01 DE DEC2018". No entanto tal ação não é recomendada na figura 107 do capítulo 72-00-01 do manual de manutenção do motor PW124 emitido pelo fabricante dos motores PW124B que equipam a aeronave ATR72.

Desse modo a citada empresa infringiu com o disposto na Lei 7.565/86, Título IX, Capítulo III, Art. 302, inciso IV, alínea "d", c/c as seções 43.13(a) RBAC 43. Anexos: - Foto da página 003556/ do relatório técnico da aeronave PR-MPY, datada de 12/03/2019

(...)

(sem grifos no original)

O setor de análise de primeira instância (SEI! 5979478) a fim de esclarecer melhor os fundamentos jurídicos, assim afirma, *in verbis*:

Análise de Primeira Instância (SEI! 5979478)

(...)

2.2. MÉRITO

2.2.1. Fundamentação da matéria.

(...)

2.2.1.5. Observa-se que no RBAC 43, parágrafo 43.13(a), é previsto que quem estiver executando manutenção deve seguir o estabelecido nas instruções para aeronavegabilidade continuada preparadas pelo fabricante ou práticas que sejam aceitáveis pela ANAC.

2.2.1.6. No caso em análise, a fiscalização descreve no Auto de Infração nº 000199.I/2020 que a empresa autuada executou ação de manutenção para correção de discrepância que não era a ação recomendada pelo manual de manutenção emitido pelo fabricante dos motores que equipam a aeronave.

2.2.1.7. Por todo o exposto, verifica-se a subsunção da irregularidade descrita no AI nº 000199.I/2020 ao previsto na Lei nº 7.565/1986 (CBA), art. 302, inciso IV, alínea "d" c/c RBAC 43, parágrafo 43.13(a).

(...)

(sem grifos no original)

Observa-se, então, tratar-se de infração administrativa, em contrariedade com o disposto na alínea "d" do inciso IV do art. 302 do CBA c/c o item 43.13(a) do RBAC 43.

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

Pelo Ofício nº 1147/2021/ASJIN-ANAC, de 09/02/2021 (SEI! 5338764), recebido pela interessada, em 24/02/2021 (SEI! 5401464), a empresa interessada é comunicada quanto à abertura de prazo para a sua defesa, oportunidade que, em 27/02/2021 (SEI! 5413218), apresenta as suas considerações (SEI! 5413217).

Quanto aos argumentos trazidos pela empresa interessada em sede defesa, importante ressaltar que o setor técnico de decisão de primeira instância os enfrentou, adequadamente, oportunidade em que pode afastá-los, apresentando 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 analista técnico afirma concordar com tais argumentos apresentados em decisão de primeira instância, datada de 21/07/2021 (SEI! 5979478 e 5986408), em especial, conforme apontado, expressamente, na referida decisão, abaixo, *in verbis*:

Análise de Primeira Instância (SEI! 5979478)

(...)

2.2. MÉRITO

(...)

2.2.2. Enfrentamento das alegações do interessado.

2.2.2.1. O interessado alega que não há que se falar em violação das normas, razão pela qual não

pode a autuação subsistir. Contudo, a este respeito deve ser observado o disposto na Lei nº 9.784/1999, art. 36, conforme apresentado a seguir:

Lei nº 9.784/1999

Art. 36. Cabe ao interessado a prova dos fatos que tenha alegado, sem prejuízo do dever atribuído ao órgão competente para a instrução e do disposto no art. 37 desta Lei.

2.2.2.2. Observa-se que na Lei nº 9.784/1999, art. 36, é previsto que cabe ao interessado a prova dos fatos alegados. Neste sentido, deve ser observado que o interessado alega que a autuação não deve subsistir, mas não apresenta elementos suficientes para demonstrar a suposta insubsistência da autuação. Assim, deve-se considerar que a mera alegação do interessado não é suficiente para afastar aquilo que foi apontado pela fiscalização.

2.2.2.3. Alega que, diferentemente do constante no auto de infração em comento, a empresa observa sim o procedimento constante em seu conjunto de manuais, tendo realizado a ação corretiva no sentido de manter a aeronavegabilidade da aeronave. No entanto, não é possível confirmar tal alegação do interessado, na medida em que **restou demonstrado, através dos elementos probatórios juntados aos autos pela fiscalização, bem como pela descrição do ato tido como infracional apontado no Auto de Infração, que a ação executada para corrigir a discrepância reportada não era a ação recomendada pelo manual de pesquisa de pane da aeronave para correção da discrepância reportada.**

2.2.2.4. Alega que, diversamente do que constou do auto de infração, cumpre todas as normas previstas no RBAC 43 e executa corretamente o serviço de manutenção e distribuição de componentes, de modo a manter a segurança do voo, inexistindo qualquer infração capaz de gerar a multa prevista no art. 302, inciso IV, alínea "d", da Lei 7.565/86.

2.2.2.5. Quanto à informação de que cumpre com as normas previstas no RBAC 43, deve ser considerado que **o cumprimento com as regras de execução de manutenção previstas no RBAC 43 é uma obrigação da empresa quando executando atividades de manutenção e tal argumentação não pode ser utilizada para afastar a ocorrência do ato tido como infracional descrito.**

2.2.2.6. Com relação à afirmação de que inexistente infração capaz de gerar a multa prevista no art. 302, inciso IV, alínea "d", da Lei 7.565/86, deve ser considerado que o interessado não apresenta elementos suficientes para que se possa afastar o que foi descrito pela fiscalização.

2.2.2.7. Alega que adota procedimentos no sentido de manter análise continuada da execução e eficácia de suas manutenções, objetivando com as ações implantadas manter (ou melhorar) a aeronavegabilidade e a confiabilidade prevista no projeto da aeronave e seus sistemas, subsistemas, e componentes, durante toda a vida operacional da aeronave. Todavia, deve ser observado que tal argumentação é genérica e não aborda especificamente a irregularidade descrita no AI nº 000199.I/2020, que foi objetivamente apontada e se refere ao fato da ação de manutenção executada para corrigir a discrepância reportada não ser prevista no manual de manutenção do motor para a correção da pane reportada.

2.2.2.8. Argumenta que a trimagem da ECU/EEC é o procedimento executado para que o sistema eletrônico da aeronave seja capaz de identificar as posições das PL's (*Power Levers*) – manetes de potência – e desta forma ser possível o adequado controle automático da potência dos motores. No caso em debate, o reporte da tripulação indica que as PL's estavam na posição NOTCH e nesta posição o sistema de controle eletrônico está ativo e ele gerencia a aceleração dos motores para atingir o torque necessário para cada etapa de voo. Entretanto, a aeronave por vezes pode perder esta referência, sendo necessário fazer novamente o procedimento de trimagem.

2.2.2.9. Verifica-se que com a argumentação acima, o interessado busca validar a execução da ação de trimagem da ECU como sendo aplicável para o encerramento da pane reportada, no entanto deve ser considerado que a este respeito o RBAC 43, parágrafo 43.3(a), é claro em estabelecer que a execução da manutenção deve se dar de acordo com "*...métodos, técnicas e práticas estabelecidas na última revisão do manual de manutenção do fabricante, ou nas instruções para aeronavegabilidade continuada preparadas pelo fabricante ou outros métodos, técnicas e práticas aceitáveis pela ANAC...*". Neste sentido, entende-se que, para que fosse possível afastar o aquilo que foi apontado pela fiscalização, seria necessário demonstrar que a ação de manutenção executada se enquadraria em uma das possibilidades previstas no RBAC 43, parágrafo 43.3(a). Contudo, **o interessado não traz elementos que possam respaldar sua argumentação que, de fato, a ação de trimagem da ECU seria aplicável para promover o encerramento da discrepância reportada, considerando-se o estabelecido nas instruções para aeronavegabilidade continuada emitidas pelos fabricantes dos produtos aeronáuticos envolvidos com a discrepância reportada, visto que de acordo com o relato da fiscalização, bem como pelos elementos por ela juntados aos autos, tal ação não era a recomendada para promover o encerramento da discrepância reportada.**

2.2.2.10. Alega que a manutenção ainda registrou na resposta que, após a ação (trimagem), foi realizada a verificação do sistema em solo e que ele operou normalmente. E que isto comprova a verificação e comprovação da efetividade da ação executada. Todavia, deve ser considerado que não se pode acolher tal argumento do interessado, uma vez que não restou demonstrado que a ação de manutenção executada era prevista para promover a pesquisa e o efetivo encerramento da pane, de acordo com o previsto nas instruções para aeronavegabilidade continuada do fabricante do motor. Ademais, esclarece-se que o fato de naquele momento ter sido informado que a checagem no solo resultou em verificação de normalidade não garante que todas as verificações necessárias previstas nas instruções para aeronavegabilidade continuada do fabricante tenham sido seguidas para garantir que a discrepância foi adequadamente encerrada.

2.2.2.11. Alega o fato da ação executada, seguindo um procedimento do fabricante (conforme citado no próprio Auto de Infração) e a constatação que a situação reportada não estava mais presente em solo, garantindo o perfeito funcionamento do sistema, não estar descrita no TSM selecionado no auto de infração não desqualifica a ação de manutenção.

2.2.2.12. Contudo, não se pode dar acolhimento a tal alegação do interessado. A respeito desta última alegação deve ser considerado, primeiramente, que **não restou demonstrado que a ação de manutenção executada seguiu o procedimento do fabricante, no que tange a ser demonstrado que aquela ação de manutenção era aplicável para promover o encerramento da pane reportada. Outro ponto que deve ser considerado, é que o fato do registro de manutenção informar que a ação executada foi feita conforme uma determinada JIC, apenas indica que a execução da ação de trimagem se deu de acordo com os procedimentos contidos**

na JIC mencionada no registro, mas não que esta ação seria a aplicável ou prevista para efetivamente encerrar a discrepância reportada.

2.2.2.13. Além disso, **sem a garantia da execução das ações de manutenção recomendadas e aplicáveis para a discrepância, não se pode considerar que apenas o fato de após a execução da ação de trimagem da ECU ter se verificado situação de normalidade em solo garantiria que a discrepância teria sido efetivamente solucionada e não iria se repetir em condição operacional real, uma vez que não se demonstrou nem mesmo que o teste feito em solo era o aplicável para verificar se a discrepância foi solucionada.**

2.2.2.14. Alega que o TSM citado no Auto de Infração não é o único documento ou recurso utilizado pela manutenção para executar uma ação de manutenção, informando que o TSM é um roteiro de tarefas que devem ser seguidas para que se possa fazer uma pesquisa para identificar uma falha ou mau funcionamento em um sistema ou componente de uma aeronave. E que se, após uma ação de manutenção seguindo um procedimento determinado pelo fabricante para corrigir uma falha, for possível garantir que a condição que provocava a falha foi corrigida de forma eficaz, não há porque utilizar o TSM para fazer uma pesquisa para localizar a referida falha porque ela já foi corrigida.

2.2.2.15. Com relação à alegação acima do autuado, **deve ser considerado que não se trata de restringir a ação de manutenção aplicável a um tipo de manual específico, tal como TSM (Trouble Shooting Manual) ou AMM (Aircraft Maintenance Manual) ou outra publicação técnica aplicável, mas sim de garantir que as ações de manutenção executadas sejam realizadas de acordo com o disposto nos "... métodos, técnicas e práticas estabelecidas na última revisão do manual de manutenção do fabricante, ou nas instruções para aeronavegabilidade continuada preparadas pelo fabricante ou outros métodos, técnicas e práticas aceitáveis pela ANAC ...", conforme previsto RBAC 43, parágrafo 43.13(a).** Assim, quanto ao caso em questão, para afastar o ato tido como infracional apontado pela fiscalização caberia à empresa autuada demonstrar que a ação de manutenção por ela executada se deu de acordo com as instruções para aeronavegabilidade continuada aplicáveis para promover o encerramento da pane reportada.

2.2.2.16. Portanto, a mera alegação de que a falha foi corrigida não é suficiente para afastar a infração que lhe foi imputada, uma vez que **não se demonstrou por qualquer meio, nem mesmo que o tipo de checagem realizado era o previsto para garantir o eficaz encerramento da pane, que a ação de manutenção realizada era a recomendada para ser realizada para o encerramento ou pesquisa da discrepância reportada.**

2.2.2.17. Outro ponto a ser observado é que a própria argumentação da empresa reforça aquilo que foi apontado pela fiscalização quando dispõe que o manual de pesquisa de pane "... é um roteiro de tarefas que devem ser seguidas para que se possa fazer uma pesquisa para identificar uma falha ou mau funcionamento em um sistema ou componente de uma aeronave."

2.2.2.18. Alega que como o serviço foi executado utilizando de procedimento estabelecido pelo fabricante da aeronave, como determina o parágrafo 43.13(a) do RBAC 43, e este procedimento está descrito no próprio relatório de ocorrência, histórico do auto de infração, sendo do conhecimento desta Agência Nacional de Aviação Civil, não há como se sustentar a tese de que o regulamento citado foi descumprido comprometendo a segurança do voo. Logo, não cabe a autuação. No entanto, não merece acolhimento esta alegação do interessado, uma vez que não restou demonstrado que a ação executada era a prevista para a correção da discrepância reportada.

2.2.2.19. Afirma que é inconsistente o auto de infração, sendo certo que se mantido para condenar a empresa em sanção pecuniária, o que não se espera de forma alguma, tal decisão violará a maioria dos princípios norteadores do direito administrativo, quais sejam da legalidade, motivação, contraditório, ampla defesa, segurança jurídica e interesse público. No entanto, o interessado apresenta tal alegação sem apontar de forma clara a razão pela qual cada um dos princípios citados seriam sido violados, não podendo, assim, ser acolhido tal argumento.

2.2.2.20. Alega que não existe razão para imposição de sanção, eis que inexistente prática de qualquer ato infracional e que se está diante de uma autuação arbitrária, com finalidade de sanção claramente confiscatória e violadora também dos princípios da proporcionalidade e da razoabilidade, o que não se pode admitir.

2.2.2.21. Entretanto, não prospera a alegação de que não existe razão para a imposição da sanção, uma vez que resta demonstrado nos autos a ocorrência da irregularidade descrita pela fiscalização no AI nº 000199.I/2020, decorrente de ter sido executada ação para correção de discrepância que não era recomendada no manual de manutenção do motor emitido pelo fabricante dos motores que equipavam a aeronave.

2.2.2.22. Quanto à menção aos princípios da proporcionalidade e razoabilidade, além de não se verificar afronta a tais princípios, deve ser considerado que não se pode afrontar também ao princípio constitucional da legalidade, visto que os valores das multas devem ser aplicados conforme previsto na legislação.

2.2.2.23. Alega que há de ser considerada como esclarecida a situação em apreço, bem como considerada a impossibilidade de infração aos dispositivos legais declinados no auto de infração, razão pela qual de rigor a declaração de inconsistência do Auto de Infração com o consequente arquivamento do processo administrativo. Contudo, não restou demonstrada a impossibilidade de infração ao dispositivo legal previsto no enquadramento estabelecido de acordo com a Lei nº 7.565/1986 (CBA), art. 302, inciso IV, alínea "d" c/c RBAC 43, parágrafo 43.13(a), visto que restou demonstrado que foi executada ação de manutenção para correção de discrepância que não era recomendada pelo manual de manutenção emitido pelo fabricante dos motores da aeronave.

2.2.2.24. Informa que adota, sistematicamente, e principalmente após a constatação de falhas, medidas que visam à segurança de voo de suas aeronaves, bem como a estrita observância aos processos, normas e exigências estabelecidas pela ANAC. Todavia, entende-se que **estas ações descritas pela empresa são obrigações da empresa certificada para a execução de manutenção, não tendo tal alegação o condão de afastar o que foi reportado pela fiscalização.**

2.2.2.25. Requer que seja totalmente acolhida a defesa, para que seja desconstituído o Auto de Infração com seu consequente arquivamento, haja vista a alegada ausência de infringência ao disposto no artigo 302, inciso IV, alínea "d" do Código Brasileiro de Aeronáutica; e caso não seja esse o entendimento, considerando não ter agido com dolo ou má-fé, bem assim a ausência de reincidência, que seja aplicada apenas a pena de advertência, ou na pior das hipóteses, multa no patamar mínimo, em face das circunstâncias atenuantes inerentes ao caso em questão.

2.2.2.26. No entanto, não é possível atender ao requerimento do interessado, não sendo possível efetuar o arquivamento do presente processo, inaugurado pelo Auto de Infração em análise, posto que os elementos constantes do processo são aptos a confirmar a irregularidade descrita pela fiscalização. Além disso, não se confirma a alegação de ausência de infringência ao disposto no artigo 302, inciso IV, alínea "d", do Código Brasileiro de Aeronáutica.

2.2.2.27. Quanto ao requerimento de aplicação de multa no patamar mínimo, deve ser considerado que a dosimetria da sanção será analisada em item específico da presente Análise de Primeira Instância, ocasião em que será avaliada a possibilidade de aplicação de circunstâncias atenuantes e/ou agravantes. Além disso, a respeito do requerimento de aplicação de pena de advertência, deve ser considerado o disposto no art. 289 do CBA:

CBA

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

I - multa;

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

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

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

V - intervenção nas empresas concessionárias ou autorizadas

2.2.2.28. Verifica-se que no art. 289 do CBA a advertência não consta entre as providências administrativas que a autoridade aeronáutica poderá tomar. Além disso, deve ser observado o estabelecido na Resolução ANAC nº 472/2018, artigos 3º e 4º, conforme apresentado a seguir:

Resolução ANAC nº 472/2018

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

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

Art. 4º As decisões de aplicação do tipo de providência administrativa devem seguir o disposto nos Compêndios dos Elementos de Fiscalização - CEF, os quais poderão considerar critérios relacionados ao histórico de providências administrativas adotadas pela ANAC, ao atendimento aos planos de ações corretivas e aos indicadores de risco e de desempenho dos regulados.

2.2.2.29. Observa-se que na Resolução ANAC nº 472/2018, art. 3º, são previstas as classificações das providências administrativas que podem ser adotadas, sendo estas: preventiva; sancionatória; e acautelatória. Adicionalmente, é estabelecido na Resolução ANAC nº 472/2018, art. 4º, que as decisões de aplicação do tipo de providência administrativa devem seguir o disposto nos Compêndios dos Elementos de Fiscalização - CEF. Neste sentido, segue o estabelecido no CEF do RBAC 43, no Elemento de Fiscalização de Código nº 43074, que corresponde à irregularidade descrita no AI nº 000199.I/2020:

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificações de Não Conformidade	Aplicabilidade	Providência Administrativa	Prazo * (meses)
43074	Regras de execução (geral)	43.13(a)	Qualquer pessoa executando manutenção, manutenção preventiva e alteração em um artigo deve usar métodos, técnicas e práticas estabelecidas na última revisão do manual de manutenção do fabricante, ou nas instruções para aeronavegabilidade continuada preparadas pelo fabricante ou outros métodos, técnicas e práticas aceitáveis pela ANAC, exceto como previsto na seção 43.16. A pessoa deve usar as ferramentas, equipamentos e aparelhos de teste necessários para assegurar a execução do trabalho de acordo com práticas industriais de aceitação geral. Se	A pessoa executou manutenção, manutenção preventiva ou alteração em um artigo sem utilizar métodos, técnicas e práticas estabelecidas na última revisão (revisão corrente) do manual de manutenção do fabricante, ou nas instruções de aeronavegabilidade continuada ou outros métodos, técnicas e práticas aceitáveis pela ANAC.	Qualquer pessoa autorizada a executar manutenção, manutenção preventiva ou alteração, conforme 43.3	Sancionatória	N/A

			o fabricante envolvido recomendar equipamentos e aparelhos de teste especiais, a pessoa deve usar tais equipamentos e aparelhos ou equivalentes aceitos pela ANAC.			
--	--	--	--	--	--	--

2.2.2.30. Vê-se que é prevista providência administrativa do tipo sancionatória no Elemento de Fiscalização de Código nº 43074 do CEF do RBAC 43 em situação na qual a manutenção foi executada sem utilizar métodos, técnicas e práticas estabelecidas na última revisão (revisão corrente) do manual de manutenção do fabricante, ou nas instruções de aeronavegabilidade continuada ou outros métodos, técnicas e práticas aceitáveis pela ANAC.

2.2.2.31. Diante do exposto, verifica-se que não há previsão para a aplicação de advertência e não se aplica à irregularidade descrita no AI nº 000199.I/2020 providência administrativa do tipo preventiva.

2.2.2.33. Assim, conclui-se que a manifestação do interessado não foi suficiente para impedir a aplicação da sanção administrativa quanto ao ato infracional praticado.

(...)

(sem grifos no original)

Observa-se que as considerações apostas pelo setor de decisão de primeira instância, de 21/07/2021 (SEI! 5979478 e 5986408), *conforme visto acima*, foram amplas e sólidas, abordando todas as questões apresentadas pela interessada *em sede de defesa*, sendo, assim, *neste ato*, corroboradas por este analista técnico.

O setor competente, *em decisão motivada*, datada de de 21/07/2021 (SEI! 5979478 e 5986408), *após afastar os argumentos da defesa da empresa interessada*, confirmou o ato infracional, enquadrando a referida infração na alínea "d" do inciso IV do art. 302 do CBA, *c/c* o item 43.13(a) do RBAC 43, aplicando, sem considerar a existência de qualquer das condições atenuantes (incisos do §1º do art. 36 da *hoje vigente* Resolução ANAC nº. 472/18) e, *também*, sem condições agravantes (incisos do §2º do art. 36 da *hoje vigente* Resolução ANAC nº. 472/18), *ao final*, multa no *patamar médio* previsto na norma, no valor de R\$ 14.000,00 (quatorze mil reais).

No presente processo, verifica-se que a interessada foi, *devidamente*, notificada da decisão, em 04/08/2021 (SEI! 6015432 e 6040226), oportunidade em que apresenta seu recurso, em 11/08/2021 (SEI! 6070532 e 6070531), reiterando, basicamente, as suas alegações apostas *em sede de defesa*. *Como visto acima*, todos os argumentos apresentados pela empresa interessada, *em sede de defesa*, foram, *devidamente*, afastados pela decisão de primeira instância, de 21/07/2021 (SEI! 5979478 e 5986408), sendo, *neste ato*, corroboradas por este Relator.

Sendo assim, deve-se apontar que a empresa interessada, *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 observar a correção do valor da multa aplicada como sanção administrativa ao ato infracional imputado.

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 não foi reconhecida nenhuma condição atenuante (incisos do §1º do art. 36 da *hoje vigente* Resolução ANAC nº. 472/18), *in verbis*:

Resolução ANAC nº. 472/18

(...)

Seção IX - Da Gradação das Sanções

Art. 36. Na dosimetria da aplicação de sanções 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; e

III - a inexistência de aplicação definitiva de sanções nos 12 (doze) meses anteriores à data do cometimento da infração em julgamento.

(...)

(sem grifos no original)

Quanto à circunstância atenuante prevista no inciso I do §1º do art. 36 da *hoje vigente* Resolução ANAC nº 472/18 ("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 atuado 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.

Cumprir 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 atuado 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 do ente a materialização da condição atenuante prevista no inciso I do §1º do art. 36 da *hoje vigente* Resolução ANAC nº. 472/18.

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 19/11/2021, à folha de extrato de pagamentos do SIGEC, correspondente à interessada, observa-se a presença de sanção administrativa, compreendida dentro do prazo de um ano da aplicação da sanção objeto do presente processo (Processo nº 00066.012905/2018-03 - AI nº 004783/2018 - SIGEC 667662196 - Data da Infração: 16/04/218). *Dessa forma*, observa-se que tal circunstância não pode ser aplicada, configurando, *no caso em tela*, a ausência da condição atenuante prevista no inciso III do §1º do art. 36 da *hoje vigente* Resolução ANAC nº. 472/18.

Das Condições Agravantes:

No caso em tela, não poderemos aplicar quaisquer das condições agravantes, conforme disposto nos diversos incisos previstos no §2º do art. 36 da *hoje vigente* Resolução ANAC nº. 472/18, conforme abaixo, *in verbis*:

Resolução ANAC nº. 472/18

(...)

Seção IX - Da Gradação das Sanções

Art. 36. Na dosimetria da aplicação de sanções 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 - a exposição ao risco da integridade física de pessoas ou da segurança de voo; e

V - a destruição de bens públicos.

§3º Quando inexistentes causas atenuantes ou agravantes ao caso ou quando elas se compensem deve ser aplicada a sanção no patamar médio da tabela anexa a esta Resolução.

§4º Ocorre reincidência quando houver o cometimento de nova infração no período de tempo igual ou inferior a 2 (dois) anos contados a partir do cometimento de infração anterior de natureza idêntica para a qual já tenha ocorrido a aplicação de sanção definitiva.

§5º A aplicação da sanção enquanto resultado do deferimento do requerimento do atuado ao critério de arbitramento será considerada como penalidade definitiva para efeitos de atenuantes e agravantes.

(...)

(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. 36 da *hoje vigente* Resolução ANAC nº. 472/18.

Observa-se, *então*, não existir nenhuma circunstância atenuante (incisos do §1º do art. 36 da *hoje vigente* Resolução ANAC nº 472/18) e nenhuma condição agravante (incisos do §2º do art. 36 da *hoje vigente* Resolução ANAC nº. 472/18).

Destaca-se que, com base no ANEXO II, *pessoa jurídica*, da Tabela IV – INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS A EMPRESAS DE MANUTENÇÃO, REPARAÇÃO OU DISTRIBUIÇÃO DE AERONAVE E SEUS COMPONENTES, COD "EDM", da *hoje vigente* Resolução ANAC nº 472/18, o valor da sanção de multa, referente à alínea "d" do inciso IV do art. 302 do CBA, poderá ser imputado em R\$ 8.000,00 (grau mínimo), R\$ 14.000,00 (grau médio) ou R\$ 20.000,00 (grau máximo).

Registra-se que não há a presença de nenhuma circunstância atenuante (incisos do §1º do art. 36 da *hoje vigente* Resolução ANAC nº. 472/18) e nenhuma condição agravante (incisos do §2º do art. 36 da *hoje vigente* Resolução ANAC nº. 472/18), devendo a sanção de multa ser aplicada no *valor médio* previsto.

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

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

Observa-se que a empresa, *em sede recursal*, não apresenta qualquer tipo de alegação quanto à possibilidade ou não da ocorrência, *no caso em tela*, do instituto da *infração de natureza continuada*, apesar de existirem outros processos sancionadores resultantes da mesma ação fiscal em face da interessada. *No entanto*, tendo em vista o "caráter devolutivo" em que é recebido o recurso interposto pela empresa interessada, cabe a este Relator a análise de todos os aspectos que possam, *de alguma forma*, vir a influenciar na decisão final a ser aplicada por este órgão regulador.

Observa-se que este Relator, em 02/09/2021, às 15h44min, recebeu, *para análise e proposição de Voto*, os seguintes processos, conforme apresentados na Tabela abaixo:

Tabela de Processos Recebidos para Análise e Proposição de Voto:

Processo	Auto de Infração	Data da Ocorrência	Ato Infracional	Enquadramento	Autuado	Discrepância (R.O.)	Sanção	SIGEC
00058.052166/2020-06	000199.I/2020	24/03/2019	Executar deficientemente serviço de manutenção ou de distribuição de componentes, de modo a comprometer a segurança do voo, por ter descumprido regra de execução prevista no parágrafo 43.13(a) do RBAC 43	alínea "d" do inciso IV do art. 302 do CBA c/c o item 43.13(a) do RBAC 43	MAP TRANSPORTES AÉREOS LTDA.	"EXECUTADO COM MOTOR#02. ECU(TRIMAGEM) CONFORME AMM JIC 73-23-61-OPT-10040. CHECADO NO SOLO NORMAL. REV06 DE 01 DE DEC2018"	R\$ 14.000,00	672289210
00058.000111/2021-93	000003.I/2021	14/03/2019	Executar deficientemente serviço de manutenção ou de distribuição de componentes, de modo a comprometer a segurança do voo, por ter descumprido regra de execução prevista no parágrafo 43.13(a) do RBAC 43	alínea "d" do inciso IV do art. 302 do CBA c/c o item 43.13(a) do RBAC 43	MAP TRANSPORTES AÉREOS LTDA.	"EXECUTADO LUBRIFICAÇÃO DO TREM NLG E ROLAMENTOS DAS RODAS, CHECADO OK. CONFORME JIC 12-22-32-LUB-10110 REV07 DE 01 APR 2018"	R\$ 14.000,00	672296212
			Executar deficientemente serviço de manutenção ou					

00058.000697/2021-96	000037.I/2021	05/02/2019	<i>de distribuição de componentes, de modo a comprometer a segurança do voo, por ter descumprido regra de execução prevista no parágrafo 43.13(a) do RBAC 43</i>	alínea "d" do inciso IV do art. 302 do CBA c/c o item 43.13(a) do RBAC 43	MAP TRANSPORTES AÉREOS LTDA.	"EXECUTADO RESET BITE NOS RMIS E CHECK OPERACIONAL CONFORME AMM JIC 34-55-00-OPT-10000 REV07 DE 01/APR/18"	R\$ 14.000,00	672386211
00058.052736/2020-50	000245.I/2020	11/02/2019	<i>Executar deficientemente serviço de manutenção ou de distribuição de componentes, de modo a comprometer a segurança do voo, por ter descumprido regra de execução prevista no parágrafo 43.13(a) do RBAC 43</i>	línea "d" do inciso IV do art. 302 do CBA c/c o item 43.13(a) do RBAC 43	MAP TRANSPORTES AÉREOS LTDA..	"EXECUTADO INSPEÇÃO VISUAL DETALHADA. CONFORME AMM JIC 30-11-00-OPT 10060 REV07 DE 01 APR 2018".	R\$ 14.000,00	672339210
00058.052745/2020-41	000246.I/2020	11/03/2019	<i>Executar deficientemente serviço de manutenção ou de distribuição de componentes, de modo a comprometer a segurança do voo, por ter descumprido regra de execução prevista no parágrafo 43.13(a) do RBAC 43</i>	línea "d" do inciso IV do art. 302 do CBA c/c o item 43.13(a) do RBAC 43	MAP TRANSPORTES AÉREOS LTDA.	"EXECUTADO (REAPERTO NA TUBULAÇÃO) E CHECK OPERACIONAL CONFORME AMM JIC 30-21-00-OPT-10000 REV07 DE 01 APR 2018"	R\$ 14.000,00	672384215
00058.052726/2020-14	000244.I/2020	08/03/2019	<i>Executar deficientemente serviço de manutenção ou de distribuição de componentes, de modo a comprometer a segurança do voo, por ter descumprido regra de execução prevista no parágrafo 43.13(a) do RBAC 43</i>	línea "d" do inciso IV do art. 302 do CBA c/c o item 43.13(a) do RBAC 43	MAP TRANSPORTES AÉREOS LTDA.	"EXECUTADO REPARO NO CONECTOR DO SWITCH DO AILERON, CONFORME AMM JIC 27-10-00-FUT-10000 REV07 DE 01 APR 2018"	R\$ 14.000,00	672298219

Como se pode observar, todos os processos referidos na Tabela acima possuem semelhança entre si, justificando-se, assim, a análise da possibilidade ou não de aplicação do instituto da *infração de natureza continuada*. A princípio, verifica-se que o setor de decisão de primeira instância tratou a todos estes processos de forma individualizada, não considerando a aplicação do referido instituto.

Conforme se verifica na Tabela abaixo, as respectivas análises de primeira instância, bem como as correspondentes decisões, em cada um dos referidos processos ora em análise, ocorreram em datas distintas, o que, salvo engano, resultou na não análise por aquele setor decisório quanto à possibilidade ou não da aplicação do instituto da *infração de natureza continuada*, na medida em que, até o presente momento, tramitam separadamente nesta ANAC.

Datas das Respectivas Análises e Correspondentes Decisões de Primeira Instância:

Processo	Auto de Infração	Data de Análise de Primeira Instância	SEI! Análise de Primeira Instância	Data da Decisão de Primeira Instância	SEI! Decisão de Primeira Instância
00058.052166/2020-06	000199.I/2020	21/07/2021	5979478	21/07/2021	5986408
00058.000111/2021-93	000003.I/2021	22/07/2021	5987331	22/07/2021	5990891
00058.000697/2021-96	000037.I/2021	04/08/2021	6039567	04/08/2021	6041293
00058.052736/2020-50	000245.I/2020	23/07/2021	5995388	23/07/2021	5998040
00058.052745/2020-41	000246.I/2020	02/08/2021	6029542	02/08/2021	6031726
00058.052726/2020-14	000244.I/2020	23/07/2019	5991443	23/07/2019	5994986

Assim, apesar do decisor de primeira instância, em todos os acima referidos processos, ser silente, quanto à possibilidade ou não da aplicação do instituto da *infração de natureza continuada*, deve-se verificar, *sim*, pois, *como visto*, todos os atos identificados como infracionais nos referidos processos resultam da mesma ação fiscal, possuem o mesmo agente passivo, bem como o mesmo enquadramento legal e normativo.

Em sendo assim, cabe a este Relator analisar a possibilidade ou não de aplicação do instituto da *infração de natureza continuada*, oportunidade em que apresenta as suas considerações a seguir, para, ao final, apresentar o seu voto.

Deve-se reconhecer que o instituto da *infração continuada* foi extraído do *Direito Penal*, no âmbito do *Direito Administrativo*, apesar de receber aceitação restrita junto à 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 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 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.

À época dos atos tidos como infracionais, *ou seja*, no período compreendido entre os dias 05/02/2019 e 24/03/2019, já se encontrava em vigor a Resolução ANAC nº. 472/18, esta que, *hoje*, já se refere, *expressamente*, ao instituto da *infração de natureza continuada*, 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)

(...)

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 continuada*, nos moldes do art. 37-A supra mencionado.

Sendo assim, as práticas decorrentes de ações ou omissões que, *porventura*, sejam 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 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 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, *no caso em tela*, o cabimento ou não do instituto da *infração de natureza continuada*, tendo em vista a existência de outros processos administrativos sancionadores, em conformidade com a acima **Tabela de Processos Recebidos para Análise e Proposição de Voto.**

Processo nº 00058.052166/2020-06 (Presente Processo)

AI/NI: 000199.I/2020

Data da Lavratura: 28/12/2020

Nº SIGEC: 672.289/21-0

Infração: *Executar deficientemente serviço de manutenção ou de distribuição de componentes, de modo a comprometer a segurança do voo, por ter descumprido regra de execução prevista no parágrafo 43.13(a) do RBAC 43.*

Enquadramento: alínea "d" do inciso IV do art. 302 do CBA c/c o item 43.13(a) do RBAC 43.

Auto de Infração nº. 000199.I/2020, de 28/12/2020 (SEI! 5180474), com a seguinte descrição, abaixo, *in verbis*:

Auto de Infração nº. 000199.I/2020 (SEI! 5180474)

(...)

CÓDIGO DA EMENTA: 03.0007565.0086

DESCRIÇÃO DA EMENTA: Executar deficientemente serviço de manutenção ou de distribuição de componentes, de modo a comprometer a segurança do voo, por ter descumprido regra de execução prevista no parágrafo 43.13(a) do RBAC 43.

HISTÓRICO: Durante a auditoria técnica de acompanhamento segundo o RBAC 121, realizada na empresa MAP Transportes Aéreos LTDA entre 27 e 30 de julho de 2020, através da análise dos registros constatou-se que a empresa Map Transportes Aéreos não utilizou métodos, técnicas e práticas estabelecidas na última revisão do manual de pesquisa de pane emitido pelo fabricante das aeronaves ATR72.

Conforme página nº 003576 do relatório técnico da aeronave PR-MPY, no dia 24 de março de 2019 houve uma discrepância de "OBSERVADO TORQUE DE 96% NO MOTOR Nº2 DURANTE A DECOLAGEM COM AS PLS EM NOTCH", quando ocorreu o voo 5925 no trecho entre São Gabriel da Cachoeira (SBUA) e Manaus (SBEG). A ação executada para corrigir a discrepância reportada foi "EXECUTADO COM MOTOR#02. ECU(TRIMAGEM) CONFORME AMM JIC 73-23-61-OPT-10040. CHECADO NO SOLO NORMAL. REV06 DE 01 DE DEC2018". No entanto tal ação não é recomendada na figura 107 do capítulo 72-00-01 do manual de manutenção do motor PW124 emitido pelo fabricante dos motores PW124B que equipam a aeronave ATR72.

Desse modo a citada empresa infringiu com o disposto na Lei 7.565/86, Título IX, Capítulo III, Art. 302, inciso IV, alínea "d", c/c as seções 43.13(a) RBAC 43. Anexos: - Foto da página 003556/ do relatório técnico da aeronave PR-MPY, datada de 12/03/2019

CAPITULAÇÃO: Lei nº 7.565/1986 (CBA), art. 302, inciso IV, alínea "d"; c/c RBAC 43, parágrafo 43.13(a).

DADOS COMPLEMENTARES: Data da Ocorrência: 24/03/2019

(...)

(sem grifos no original)

Relatório de Ocorrência GTOA, de 28/12/2020 (SEI! 5180477), aponta conforme se verifica, abaixo transcrito, *in verbis*:

Relatório de Ocorrência GTOA (SEI! 5180477)

(...)

DESCRIÇÃO

Durante a auditoria técnica de acompanhamento segundo o RBAC 121, realizada na empresa MAP Transportes Aéreos LTDA entre 27 e 30 de julho de 2020, através da análise dos registros constatou-se que a empresa Map Transportes Aéreos não utilizou métodos, técnicas e práticas estabelecidas na última revisão do manual de pesquisa de pane emitido pelo fabricante das aeronaves ATR72.

Conforme página nº 003576 do relatório técnico da aeronave PR-MPY, no dia 24 de março de 2019 houve uma discrepância de "OBSERVADO TORQUE DE 96% NO MOTOR Nº2 DURANTE A DECOLAGEM COM AS PLS EM NOTCH", quando ocorreu o voo 5925 no trecho entre São Gabriel da Cachoeira (SBUA) e Manaus (SBEG). A ação para corrigir a discrepância reportada "EXECUTADO COM MOTOR#02. ECU(TRIMAGEM) CONFORME AMM JIC 73-23-61-OPT10040. CHECADO NO SOLO NORMAL. REV06 DE 01 DE DEC2018" . No entanto tal ação não é recomendada na figura 107 do capítulo 72-00-01 do manual de manutenção do motor PW124 emitido pelo fabricante dos motores PW124B que equipam a aeronave ATR72.

Desse modo a citada empresa infringiu com o disposto na Lei 7.565/86, Título IX, Capítulo III, Art. 302, inciso IV, alínea "d", c/c as seções 43.13(a) RBAC 43. Anexos: - Foto da página 003556/ do relatório técnico da aeronave PR-MPY, datada de 12/03/2019

(...)

(sem grifos no original)

Neste processo, deve-se observar o disposto na análise de primeira instância, abaixo, *in verbis*:

Análise de Primeira Instância (SEI! 5979478)

(...)

2. FUNDAMENTAÇÃO

(...)

2.2. MÉRITO

2.2.1. Fundamentação da matéria

(...)

Observa-se que no RBAC 43, parágrafo 43.13(a), é previsto que quem estiver executando manutenção deve seguir o estabelecido nas instruções para aeronavegabilidade continuada preparadas pelo fabricante ou práticas que sejam aceitáveis pela ANAC.

No caso em análise, a fiscalização descreve no Auto de Infração nº 000199.I/2020 que a empresa autuada executou ação de manutenção para correção de discrepância que não era a ação recomendada pelo manual de manutenção emitido pelo fabricante dos motores que equipam a aeronave.

Por todo o exposto, verifica-se a subsunção da irregularidade descrita no AI nº 000199.I/2020 ao previsto na Lei nº 7.565/1986 (CBA), art. 302, inciso IV, alínea "d" c/c RBAC 43, parágrafo 43.13(a).

(...)

2.2.2. Enfrentamento das alegações do interessado

(...)

Verifica-se que no art. 289 do CBA a advertência não consta entre as providências administrativas que a autoridade aeronáutica poderá tomar. Além disso, deve ser observado o estabelecido na Resolução ANAC nº 472/2018, artigos 3º e 4º, apresentados a seguir:

Resolução ANAC nº 472/2018

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

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

Art. 4º As decisões de aplicação do tipo de providência administrativa devem seguir o disposto nos Compêndios dos Elementos de Fiscalização - CEF, os quais poderão considerar critérios relacionados ao histórico de providências administrativas adotadas pela ANAC, ao atendimento aos planos de ações corretivas e aos indicadores de risco e de desempenho dos regulados.

Observa-se que na Resolução ANAC nº 472/2018, art. 3º, são previstas as classificações das providências administrativas que podem ser adotadas, sendo estas: preventiva; sancionatória; e acautelatória. Adicionalmente, é estabelecido na Resolução ANAC nº 472/2018, art. 4º, que as decisões de aplicação do tipo de providência administrativa devem seguir o disposto nos Compêndios dos Elementos de Fiscalização - CEF. Neste sentido, segue o estabelecido no CEF do RBAC 43, no Elemento de Fiscalização de Código nº 43074, que corresponde à irregularidade descrita no AI nº 000199.I/2020:

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificações de Não Conformidade	Aplicabilidade	Providência Administrativa	Prazo * (meses)
43074	Regras de execução (geral)	43.13(a)	Qualquer pessoa executando manutenção, manutenção preventiva e alteração em um artigo deve usar métodos, técnicas e práticas estabelecidas na última revisão do manual de manutenção do fabricante, ou nas instruções para aeronavegabilidade continuada preparadas pelo fabricante ou outros métodos, técnicas e práticas aceitáveis pela ANAC, exceto como previsto na seção 43.16. A pessoa deve usar as ferramentas, equipamentos e aparelhos de teste necessários para assegurar a execução do trabalho de acordo com práticas industriais de aceitação geral. Se o fabricante envolvido recomendar equipamentos e aparelhos de teste especiais, a pessoa deve usar tais equipamentos e aparelhos ou equivalentes aceitos pela ANAC.	A pessoa executou manutenção, manutenção preventiva ou alteração em um artigo sem utilizar métodos, técnicas e práticas estabelecidas na última revisão (revisão corrente) do manual de manutenção do fabricante, ou nas instruções de aeronavegabilidade continuada ou outros métodos, técnicas e práticas aceitáveis pela ANAC.	Qualquer pessoa autorizada a executar manutenção, manutenção preventiva ou alteração, conforme 43.3	Sancionatória	N/A

Vê-se que é prevista providência administrativa do tipo sancionatória no Elemento de Fiscalização de Código nº 43074 do CEF do RBAC 43 em situação na qual a manutenção foi

executada sem utilizar métodos, técnicas e práticas estabelecidas na última revisão (revisão corrente) do manual de manutenção do fabricante, ou nas instruções de aeronavegabilidade continuada ou outros métodos, técnicas e práticas aceitáveis pela ANAC.

Diante do exposto, verifica-se que não há previsão para a aplicação de advertência e não se aplica à irregularidade descrita no AI nº 000199.I/2020 providência administrativa do tipo preventiva.

Assim, conclui-se que a manifestação do interessado não foi suficiente para impedir a aplicação da sanção administrativa quanto ao ato infracional praticado.

(...)

(sem grifos no original)

Processo nº 00058.000111/2021-93

AI/NI: 000003.I/2021

Data da Lavratura: 04/01/2021

Nº SIGEC: 672.296/21-2

Infração: Executar deficientemente serviço de manutenção ou de distribuição de componentes, de modo a comprometer a segurança do voo, por ter descumprido regra de execução prevista no parágrafo 43.13(a) do RBAC 43.

Enquadramento: alínea "d" do inciso IV do art. 302 do CBA c/c o item 43.13(a) do RBAC 43.

Auto de Infração nº. 000003.I/2021, de 04/01/2021 (SEI! 5194071), com a seguinte descrição, abaixo, *in verbis*:

Auto de Infração nº. 000003.I/2021 (SEI! 5194071)

(...)

CÓDIGO DA EMENTA: 03.0007565.0086

DESCRIÇÃO DA EMENTA: Executar deficientemente serviço de manutenção ou de distribuição de componentes, de modo a comprometer a segurança do voo, por ter descumprido regra de execução prevista no parágrafo 43.13(a) do RBAC 43.

HISTÓRICO: Durante a auditoria técnica de acompanhamento segundo o RBAC 121, realizada na empresa MAP Transportes Aéreos LTDA entre 27 e 30 de julho de 2020, através da análise dos registros constatou-se que a empresa Map Transportes Aéreos não utilizou métodos, técnicas e práticas estabelecidas na última revisão do manual de pesquisa de pane emitido pelo fabricante das aeronaves ATR42.

Conforme página nº 003530 do relatório técnico da aeronave PT-MFE, no dia 14 de março de 2019 foi reportada a discrepância " TREM DO NARIZ COM VIBRAÇÃO MODERADA APÓS O POUSO", quando ocorreu o voo 5915 no trecho entre Caruari (SWCA) e Manaus (SBEG). A ação de manutenção executada para corrigir a discrepância reportada foi "**EXECUTADO LUBRIFICAÇÃO DO TREM NLG E ROLAMENTOS DAS RODAS, CHECADO OK. CONFORME JIC 12-22-32-LUB-10110 REV07 DE 01 APR 2018**". No entanto a execução das ações de manutenção de lubrificação do trem NLG e dos rolamentos das rodas não são as ações de manutenção recomendada na figura fig103 do capítulo 32-10-00 do manual de pesquisa de pane (TSM) das aeronaves ATR42 para correção da discrepância reportada.

Desse modo a citada empresa infringiu com o disposto na Lei 7.565/86, Título IX, Capítulo III, Art. 302, inciso IV, alínea "d", c/c as seções 43.13(a) RBAC 43. Anexos: - Foto da página 003530 do relatório técnico da aeronave PT-MFE, datada de 14/03/2019.

CAPITULAÇÃO: Lei nº 7.565/1986 (CBA), art. 302, inciso IV, alínea "d"; c/c RBAC 43, parágrafo 43.13(a).

DADOS COMPLEMENTARES: Data da Ocorrência: 14/03/2019

(...)

(sem grifos no original)

A fiscalização desta ANAC, em Relatório de Ocorrência GTOA, de 31/12/2020 (SEI! 5194072), aponta conforme se verifica, abaixo transcrito, *in verbis*:

Relatório de Ocorrência GTOA (SEI! 5194072)

(...)

DESCRIÇÃO

Durante a auditoria técnica de acompanhamento segundo o RBAC 121, realizada na empresa MAP Transportes Aéreos LTDA entre 27 e 30 de julho de 2020, através da análise dos registros constatou-se que a empresa Map Transportes Aéreos não utilizou métodos, técnicas e práticas estabelecidas na última revisão do manual de pesquisa de pane emitido pelo fabricante das aeronaves ATR42.

Conforme página nº 003530 do relatório técnico da aeronave PT-MFE, no dia 14 de março de 2019 foi reportada a discrepância " TREM DO NARIZ COM VIBRAÇÃO MODERADA APÓS O POUSO", quando ocorreu o voo 5915 no trecho entre Caruari (SWCA) e Manaus (SBEG). A ação de manutenção executada para corrigir a discrepância reportada foi "**EXECUTADO LUBRIFICAÇÃO DO TREM NLG E ROLAMENTOS DAS RODAS, CHECADO OK. CONFORME JIC 12-22-32-LUB-10110 REV07 DE 01 APR 2018**". No entanto a execução das ações de manutenção de lubrificação do trem NLG e dos rolamentos das rodas não são as ações de manutenção recomendada na figura fig103 do capítulo 32-10-00 do manual de pesquisa de pane (TSM) das aeronaves ATR42 para correção da discrepância reportada.

Desse modo a citada empresa infringiu com o disposto na Lei 7.565/86, Título IX, Capítulo III, Art. 302, inciso IV, alínea "d", c/c as seções 43.13(a) RBAC 43. Anexos: - Foto da página 003530 do relatório técnico da aeronave PT-MFE, datada de 14/03/2019.

(...)

(sem grifos no original)

Neste processo, deve-se observar o disposto na análise de primeira instância, abaixo, *in verbis*:

Análise de Primeira Instância (SEI 5987331)

(...)

2. FUNDAMENTAÇÃO

(...)

2.2. MÉRITO

2.2.1. Fundamentação da matéria

(...)

Observa-se que no RBAC 43, parágrafo 43.13(a), é previsto que quem estiver executando manutenção deve seguir o estabelecido nas instruções para aeronavegabilidade continuada preparadas pelo fabricante ou práticas que sejam aceitáveis pela ANAC.

No caso em análise, a fiscalização descreve no Auto de Infração nº 000003.I/2021 que a empresa autuada executou ação de manutenção para correção de discrepância que não era a ação recomendada pelo manual de pesquisa de pane da aeronave para correção da discrepância reportada.

Por todo o exposto, verifica-se a subsunção da irregularidade descrita no AI nº 000003.I/2021 ao previsto na Lei nº 7.565/1986 (CBA), art. 302, inciso IV, alínea "d" c/c RBAC 43, parágrafo 43.13(a).

2.2.2. Enfrentamento das alegações do interessado

(...)

Verifica-se que no art. 289 do CBA a advertência não consta entre as providências administrativas que a autoridade aeronáutica poderá tomar. Além disso, deve ser observado o estabelecido na Resolução ANAC nº 472/2018, artigos 3º e 4º, conforme apresentado a seguir:

Resolução ANAC nº 472/2018

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

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

Art. 4º As decisões de aplicação do tipo de providência administrativa devem seguir o disposto nos Compêndios dos Elementos de Fiscalização - CEF, os quais poderão considerar critérios relacionados ao histórico de providências administrativas adotadas pela ANAC, ao atendimento aos planos de ações corretivas e aos indicadores de risco e de desempenho dos regulados.

Observa-se que na Resolução ANAC nº 472/2018, art. 3º, são previstas as classificações das providências administrativas que podem ser adotadas, sendo estas: preventiva; sancionatória; e acautelatória. Adicionalmente, é estabelecido na Resolução ANAC nº 472/2018, art. 4º, que as decisões de aplicação do tipo de providência administrativa devem seguir o disposto nos Compêndios dos Elementos de Fiscalização - CEF. Neste sentido, segue o estabelecido no CEF do RBAC 43, no Elemento de Fiscalização de Código nº 43074, que corresponde à irregularidade descrita no AI nº 000003.I/2021:

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificações de Não Conformidade	Aplicabilidade	Providência Administrativa	Prazo * (meses)
43074	Regras de execução (geral)	43.13(a)	Qualquer pessoa executando manutenção, manutenção preventiva e alteração em um artigo deve usar métodos, técnicas e práticas estabelecidas na última revisão do manual de manutenção do fabricante, ou nas instruções para aeronavegabilidade continuada preparadas pelo fabricante ou outros métodos, técnicas e práticas aceitáveis pela ANAC, exceto como previsto na seção 43.16. A pessoa deve usar as ferramentas, equipamentos e aparelhos de teste	A pessoa executou manutenção, manutenção preventiva ou alteração em um artigo sem utilizar métodos, técnicas e práticas estabelecidas na última revisão do manual de manutenção do fabricante, ou nas instruções de aeronavegabilidade	Qualquer pessoa autorizada a executar manutenção, manutenção preventiva ou alteração, conforme 43.3	Sancionatória	N/A

		<p>necessários para assegurar a execução do trabalho de acordo com práticas industriais de aceitação geral. Se o fabricante envolvido recomendar equipamentos e aparelhos de teste especiais, a pessoa deve usar tais equipamentos e aparelhos ou equivalentes aceitos pela ANAC.</p>	<p>continuada ou outros métodos, técnicas e práticas aceitáveis pela ANAC.</p>		
--	--	---	--	--	--

Vê-se que é prevista providência administrativa do tipo sancionatória no Elemento de Fiscalização de Código nº 43074 do CEF do RBAC 43 em situação na qual a manutenção foi executada sem utilizar métodos, técnicas e práticas estabelecidas na última revisão (revisão corrente) do manual de manutenção do fabricante, ou nas instruções de aeronavegabilidade continuada ou outros métodos, técnicas e práticas aceitáveis pela ANAC.

Diante do exposto, verifica-se que não há previsão para a aplicação de advertência e que não se aplica à irregularidade descrita no AI nº 000003.I/2021 providência administrativa do tipo preventiva.

Assim, conclui-se que a manifestação do interessado não foi suficiente para impedir a aplicação da sanção administrativa quanto ao ato infracional praticado.

(...)

(sem grifos no original)

Processo nº 00058.000697/2021-96

AI/NI: 000037.I/2021

Data da Lavratura: 06/01/2021

Nº SIGEC: 672.386/21-1

Infração: *Executar deficientemente serviço de manutenção ou de distribuição de componentes, de modo a comprometer a segurança do voo, por ter descumprido regra de execução prevista no parágrafo 43.13(a) do RBAC 43.*

Enquadramento: alínea "d" do inciso IV do art. 302 do CBA c/c o item 43.13(a) do RBAC 43.

Auto de Infração nº. 000037.I/2021, de 06/01/2021 (SEI! 5202610), com a seguinte descrição, abaixo, *in verbis*:

Auto de Infração nº. 000037.I/2021 (SEI! 5202610)

(...)

CÓDIGO DA EMENTA: 03.0007565.0086

DESCRIÇÃO DA EMENTA: Executar deficientemente serviço de manutenção ou de distribuição de componentes, de modo a comprometer a segurança do voo, por ter descumprido regra de execução prevista no parágrafo 43.13(a) do RBAC 43.

HISTÓRICO: Durante a auditoria técnica de acompanhamento segundo o RBAC 121, realizada na empresa MAP Transportes Aéreos LTDA entre 27 e 30 de julho de 2020, através da análise dos registros constatou-se que a empresa Map Transportes Aéreos não utilizou métodos, técnicas e práticas estabelecidas na última revisão do manual de pesquisa de pane emitido pelo fabricante das aeronaves ATR42.

Conforme página nº 003266 do relatório técnico da aeronave PR-MPN, no dia 05 de fevereiro de 2019 foi reportada a discrepância "RMI #1 INOP" quando ocorreu o voo 5963 no trecho entre Parintins (SWPI) e Manaus (SBEG). A ação de manutenção executada para corrigir a discrepância reportada foi "EXECUTADO RESET BITE NOS RMIS E CHECK OPERACIONAL CONFORME AMM JIC 34-55-00-OPT-10000 REV07 DE 01/APR/18". No entanto a execução da ação de manutenção de de reset bite nos RMIs e a execução da ação de manutenção de testar operacionalmente conforme as instruções contidas na JIC 34-55-00-OPT-10000 REV07 de 01/APR/18 não são as ações de manutenção recomendadas na figura fig101 do capítulo 34-29-00 do manual de pesquisa de pane (TSM) das aeronaves ATR42 para correção da discrepância reportada.

Desse modo a citada empresa infringiu com o disposto na Lei 7.565/86, Título IX, Capítulo III, Art. 302, inciso IV, alínea "d", c/c as seções 43.13(a) RBAC 43. Anexos: - Foto da página 003266 do relatório técnico da aeronave PR-MPN, datada de 05/02/2019.

CAPITULAÇÃO: Lei nº 7.565/1986 (CBA), art. 302, inciso IV, alínea "d"; c/c RBAC 43, parágrafo 43.13(a).

DADOS COMPLEMENTARES: Data da Ocorrência: 05/02/2019

(...)

(sem grifos no original)

A fiscalização desta ANAC, em Relatório de Ocorrência GTOA, de 31/12/2020 (SEI! 5202611), aponta

conforme se verifica, abaixo transcrito, *in verbis*:

Relatório de Ocorrência GTOA (SEI! 5202611)

(...)

DESCRIÇÃO

Durante a auditoria técnica de acompanhamento segundo o RBAC 121, realizada na empresa MAP Transportes Aéreos LTDA entre 27 e 30 de julho de 2020, através da análise dos registros constatou-se que a empresa Map Transportes Aéreos não utilizou métodos, técnicas e práticas estabelecidas na última revisão do manual de pesquisa de pane emitido pelo fabricante das aeronaves ATR42.

Conforme página nº 003266 do relatório técnico da aeronave PR-MPN, no dia 05 de fevereiro de 2019 foi reportada a discrepância "RMI #1 INOP" quando ocorreu o voo 5963 no trecho entre Parintins (SWPI) e Manaus (SBEG). A ação de manutenção executada para corrigir a discrepância reportada foi "EXECUTADO RESET BITE NOS RMIS E CHECK OPERACIONAL CONFORME AMM JIC 34-55-00-OPT-10000 REV07 DE 01/APR/18". No entanto a execução da ação de manutenção de de reset bite nos RMIs e a execução da ação de manutenção de testar operacionalmente conforme as instruções contidas na JIC 34-55-00-OPT-10000 REV07 de 01/APR/18 não são as ações de manutenção recomendadas na figura fig101 do capítulo 34-29-00 do manual de pesquisa de pane (TSM) das aeronaves ATR42 para correção da discrepância reportada.

Desse modo a citada empresa infringiu com o disposto na Lei 7.565/86, Título IX, Capítulo III, Art. 302, inciso IV, alínea "d", c/c as seções 43.13(a) RBAC 43. Anexos: - Foto da página 003266 do relatório técnico da aeronave PR-MPN, datada de 05/02/2019

(...)

(sem grifos no original)

Neste processo, deve-se observar o disposto na análise de primeira instância, abaixo, *in verbis*:

Análise de Primeira Instância (SEI! 6039567)

(...)

2. FUNDAMENTAÇÃO

(...)

2.2. MÉRITO

2.2.1. Fundamentação da matéria

(...)

Observa-se que no RBAC 43, parágrafo 43.13(a), é previsto que quem estiver executando manutenção deve seguir o estabelecido nas instruções para aeronavegabilidade continuada preparadas pelo fabricante ou práticas que sejam aceitáveis pela ANAC.

No caso em análise, a fiscalização descreve no Auto de Infração nº 000037.I/2021 que a empresa autuada executou ações de manutenção para correção de discrepância que não eram as ações recomendadas pelo manual de pesquisa de pane da aeronave.

Por todo o exposto, verifica-se a subsunção da irregularidade descrita no AI nº 000037.I/2021 ao previsto na Lei nº 7.565/1986 (CBA), art. 302, inciso IV, alínea "d" c/c RBAC 43, parágrafo 43.13(a).

(...)

2.2.2. Enfrentamento das alegações do interessado

(...)

Verifica-se que no art. 289 do CBA a advertência não consta entre as providências administrativas que a autoridade aeronáutica poderá tomar. Ademais, deve ser observado o estabelecido na Resolução ANAC nº 472/2018, artigos 3º e 4º, conforme apresentado a seguir:

Resolução ANAC nº 472/2018

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

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

Art. 4º As decisões de aplicação do tipo de providência administrativa devem seguir o disposto nos Compêndios dos Elementos de Fiscalização - CEF, os quais poderão considerar critérios relacionados ao histórico de providências administrativas adotadas pela ANAC, ao atendimento aos planos de ações corretivas e aos indicadores de risco e de desempenho dos regulados.

Observa-se que na Resolução ANAC nº 472/2018, art. 3º, são previstas as classificações das providências administrativas que podem ser adotadas, sendo estas: preventiva; sancionatória; e acautelatória. Adicionalmente, é estabelecido na Resolução ANAC nº 472/2018, art. 4º, que as decisões de aplicação do tipo de providência administrativa devem seguir o disposto nos Compêndios dos Elementos de Fiscalização - CEF. Neste sentido, segue o estabelecido no CEF do RBAC 43, no Elemento de Fiscalização de Código nº 43074, que corresponde à irregularidade descrita no AI nº 000037.I/2021:

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificações de Não Conformidade	Aplicabilidade	Providência Administrativa	Prazo * (meses)
			Qualquer pessoa executando manutenção, manutenção preventiva e alteração em um artigo deve usar métodos, técnicas e práticas				

43074	Regras de execução (geral)	43.13(a)	estabelecidas na última revisão do manual de manutenção do fabricante, ou nas instruções para aeronavegabilidade continuada preparadas pelo fabricante ou outros métodos, técnicas e práticas aceitáveis pela ANAC, exceto como previsto na seção 43.16. A pessoa deve usar as ferramentas, equipamentos e aparelhos de teste necessários para assegurar a execução do trabalho de acordo com práticas industriais de aceitação geral. Se o fabricante envolvido recomendar equipamentos e aparelhos de teste especiais, a pessoa deve usar tais equipamentos e aparelhos ou equivalentes aceitos pela ANAC.	A pessoa executou manutenção, manutenção preventiva ou alteração em um artigo sem utilizar métodos, técnicas e práticas estabelecidas na última revisão (revisão corrente) do manual de manutenção do fabricante, ou nas instruções de aeronavegabilidade continuada ou outros métodos, técnicas e práticas aceitáveis pela ANAC.	Qualquer pessoa autorizada a executar manutenção, manutenção preventiva ou alteração, conforme 43.3	Sancionatória	N/A
-------	----------------------------	----------	--	---	---	---------------	-----

Vê-se que é prevista providência administrativa do tipo sancionatória no Elemento de Fiscalização de Código nº 43074 do CEF do RBAC 43 em situação na qual a manutenção foi executada sem utilizar métodos, técnicas e práticas estabelecidas na última revisão (revisão corrente) do manual de manutenção do fabricante, ou nas instruções de aeronavegabilidade continuada ou outros métodos, técnicas e práticas aceitáveis pela ANAC.

Diante do exposto, verifica-se que não há previsão para a aplicação de advertência e que não se aplica à irregularidade descrita no AI nº 000037.I/2021 providência administrativa do tipo preventiva.

Assim, conclui-se que a manifestação do interessado não foi suficiente para impedir a aplicação da sanção administrativa quanto ao ato infracional praticado.

(...)

(sem grifos no original)

Processo nº 00058.052736/2020-50

AI/NI: 000245.I/2020

Data da Lavratura: 31/12/2020

Nº SIGEC: 672.339/21-0

Infração: Executar deficientemente serviço de manutenção ou de distribuição de componentes, de modo a comprometer a segurança do voo, por ter descumprido regra de execução prevista no parágrafo 43.13(a) do RBAC 43.

Enquadramento: alínea "d" do inciso IV do art. 302 do CBA c/c o item 43.13(a) do RBAC 43.

Auto de Infração nº. 000245.I/2020, de 31/12/2020 (SEI! 5191239), com a seguinte descrição, abaixo, *in verbis*:

Auto de Infração nº. 000245.I/2020 (SEI! 5191239)

(...)

CÓDIGO DA EMENTA: 03.0007565.0086

DESCRIÇÃO DA EMENTA: Executar deficientemente serviço de manutenção ou de distribuição de componentes, de modo a comprometer a segurança do voo, por ter descumprido regra de execução prevista no parágrafo 43.13(a) do RBAC 43.

HISTÓRICO: Durante a auditoria técnica de acompanhamento segundo o RBAC 121, realizada na empresa MAP Transportes Aéreos LTDA entre 27 e 30 de julho de 2020, através da análise dos registros constatou-se que a empresa Map Transportes Aéreos não utilizou

métodos, técnicas e práticas estabelecidas na última revisão do manual de pesquisa de pane emitido pelo fabricante das aeronaves ATR42.

Conforme página nº 003514 do relatório técnico da aeronave PT-MFE, no dia 11 de março de 2019 foi reportada a discrepância " DE ICING AIRFRAME FAULT", quando ocorreu o voo 5917 no trecho entre Caruarí (SWCA) e Manaus (SBEG). A ação de manutenção executada para corrigir a discrepância reportada foi "**EXECUTADO INSPEÇÃO VISUAL DETALHADA. CONFORME AMM JIC 30-11-00-OPT10060 REV07 DE 01 APR 2018**". No entanto a execução da ação de manutenção contida na JIC30-11-00- OPT-10060 não é uma das ações de manutenção recomendadas nas figuras 101 e 105 do capítulo 30-11-00 do manual de pesquisa de pane (TSM) das aeronaves ATR42.

Desse modo a citada empresa infringiu com o disposto na Lei 7.565/86, Título IX, Capítulo III, Art. 302, inciso IV, alínea "d", c/c as seções 43.13(a) RBAC 43. Anexos: - Foto da página 003514 do relatório técnico da aeronave PT-MFE, datada de 11/03/2019.

CAPITULAÇÃO: Lei nº 7.565/1986 (CBA), art. 302, inciso IV, alínea "d"; c/c RBAC 43, parágrafo 43.13(a).

DADOS COMPLEMENTARES: Data da Ocorrência: 11/02/2019

(...)

(sem grifos no original)

A fiscalização desta ANAC, em Relatório de Ocorrência GTOA, de 31/12/2020 (SEI! 5191241), aponta conforme se verifica, abaixo transcrito, *in verbis*:

Relatório de Ocorrência GTOA (SEI! 5191241)

(...)

DESCRIÇÃO

Durante a auditoria técnica de acompanhamento segundo o RBAC 121, realizada na empresa MAP Transportes Aéreos LTDA entre 27 e 30 de julho de 2020, através da análise dos registros constatou-se que a empresa Map Transportes Aéreos não utilizou métodos, técnicas e práticas estabelecidas na última revisão do manual de pesquisa de pane emitido pelo fabricante das aeronaves ATR42.

Conforme página nº 003514 do relatório técnico da aeronave PT-MFE, no dia 11 de março de 2019 foi reportada a discrepância " DE ICING AIRFRAME FAULT", quando ocorreu o voo 5917 no trecho entre Caruarí (SWCA) e Manaus (SBEG). A ação de manutenção executada para corrigir a discrepância reportada foi "**EXECUTADO INSPEÇÃO VISUAL DETALHADA. CONFORME AMM JIC 30-11-00-OPT10060 REV07 DE 01 APR 2018**". No entanto a execução da ação de manutenção contida na JIC30-11-00- OPT-10060 não é uma das ações de manutenção recomendadas nas figuras 101 e 105 do capítulo 30-11-00 do manual de pesquisa de pane (TSM) das aeronaves ATR42.

Desse modo a citada empresa infringiu com o disposto na Lei 7.565/86, Título IX, Capítulo III, Art. 302, inciso IV, alínea "d", c/c as seções 43.13(a) RBAC 43. Anexos: - Foto da página 003514 do relatório técnico da aeronave PT-MFE, datada de 11/03/2019.

(...)

(sem grifos no original)

Neste processo, deve-se observar o disposto na análise de primeira instância, abaixo, *in verbis*:

Análise de Primeira Instância (SEI! 5995388)

(...)

2. FUNDAMENTAÇÃO

(...)

2.2. MÉRITO

2.2.1. Fundamentação da matéria

(...)

Observa-se que no RBAC 43, parágrafo 43.13(a), é previsto que quem estiver executando manutenção deve seguir o estabelecido nas instruções para aeronavegabilidade continuada preparadas pelo fabricante ou práticas que sejam aceitáveis pela ANAC.

No caso em análise, a fiscalização descreve no Auto de Infração nº 000245.I/2020 que a empresa autuada executou ação de manutenção para correção de discrepância que não era a ação recomendada pelo manual de pesquisa de pane da aeronave.

Por todo o exposto, verifica-se a subsunção da irregularidade descrita no AI nº 000245.I/2020 ao previsto na Lei nº 7.565/1986 (CBA), art. 302, inciso IV, alínea "d" c/c RBAC 43, parágrafo 43.13(a).

(...)

2.2.2. Enfrentamento das alegações do interessado

(...)

Verifica-se que no art. 289 do CBA a advertência não consta entre as providências administrativas que a autoridade aeronáutica poderá tomar. Além disso, deve ser observado o estabelecido na Resolução ANAC nº 472/2018, artigos 3º e 4º, conforme apresentado a seguir:

Resolução ANAC nº 472/2018

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

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

Art. 4º As decisões de aplicação do tipo de providência administrativa devem seguir o disposto nos Compêndios dos Elementos de Fiscalização - CEF, os quais poderão considerar critérios relacionados ao histórico de providências administrativas adotadas pela ANAC, ao atendimento aos planos de ações corretivas e aos indicadores de risco e de desempenho dos regulados.

Observa-se que na Resolução ANAC nº 472/2018, art. 3º, são previstas as classificações das providências administrativas que podem ser adotadas, sendo estas: preventiva; sancionatória; e acautelatória. Adicionalmente, é estabelecido na Resolução ANAC nº 472/2018, art. 4º, que as decisões de aplicação do tipo de providência administrativa devem seguir o disposto nos Compêndios dos Elementos de Fiscalização - CEF. Neste sentido, segue o estabelecido no CEF do RBAC 43, no Elemento de Fiscalização de Código nº 43074, que corresponde à irregularidade descrita no AI nº 000245.I/2020:

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificações de Não Conformidade	Aplicabilidade	Providência Administrativa	Prazo * (meses)
43074	Regras de execução (geral)	43.13(a)	Qualquer pessoa executando manutenção, manutenção preventiva e alteração em um artigo deve usar métodos, técnicas e práticas estabelecidas na última revisão do manual de manutenção do fabricante, ou nas instruções para aeronavegabilidade continuada preparadas pelo fabricante ou outros métodos, técnicas e práticas aceitáveis pela ANAC, exceto como previsto na seção 43.16. A pessoa deve usar as ferramentas, equipamentos e aparelhos de teste necessários para assegurar a execução do trabalho de acordo com práticas industriais de aceitação geral. Se o fabricante envolvido recomendar equipamentos e aparelhos de teste especiais, a pessoa deve usar tais equipamentos e aparelhos ou equivalentes aceitos pela ANAC.	A pessoa executou manutenção, manutenção preventiva ou alteração em um artigo sem utilizar métodos, técnicas e práticas estabelecidas na última revisão (revisão corrente) do manual de manutenção do fabricante, ou nas instruções de aeronavegabilidade continuada ou outros métodos, técnicas e práticas aceitáveis pela ANAC.	Qualquer pessoa autorizada a executar manutenção, manutenção preventiva ou alteração, conforme 43.3	Sancionatória	N/A

Vê-se que é prevista providência administrativa do tipo sancionatória no Elemento de Fiscalização de Código nº 43074 do CEF do RBAC 43 em situação na qual a manutenção foi executada sem utilizar métodos, técnicas e práticas estabelecidas na última revisão (revisão corrente) do manual de manutenção do fabricante, ou nas instruções de aeronavegabilidade continuada ou outros métodos, técnicas e práticas aceitáveis pela ANAC.

Diante do exposto, verifica-se que não há previsão para a aplicação de advertência e que não se aplica à irregularidade descrita no AI nº 000245.I/2020 providência administrativa do tipo preventiva.

Assim, conclui-se que a manifestação do interessado não foi suficiente para impedir a aplicação da sanção administrativa quanto ao ato infracional praticado.

(...)

(sem grifos no original)

Nº SIGEC: 672.384/21-5

Infração: Executar deficientemente serviço de manutenção ou de distribuição de componentes, de modo a comprometer a segurança do voo, por ter descumprido regra de execução prevista no parágrafo 43.13(a) do RBAC 43.

Auto de Infração nº. 000246.I/2020, de 31/12/2020 (SEI! 5191417), com a seguinte descrição, abaixo, *in verbis*:

Auto de Infração nº. 000246.I/2020 (SEI! 5191417)

(...)

CÓDIGO DA EMENTA: 03.0007565.0086

DESCRIÇÃO DA EMENTA: Executar deficientemente serviço de manutenção ou de distribuição de componentes, de modo a comprometer a segurança do voo, por ter descumprido regra de execução prevista no parágrafo 43.13(a) do RBAC 43.

HISTÓRICO: Durante a auditoria técnica de acompanhamento segundo o RBAC 121, realizada na empresa MAP Transportes Aéreos LTDA entre 27 e 30 de julho de 2020, através da análise dos registros constatou-se que a empresa Map Transportes Aéreos não utilizou métodos, técnicas e práticas estabelecidas na última revisão do manual de pesquisa de pane emitido pelo fabricante das aeronaves ATR42.

Conforme página nº 003515 do relatório técnico da aeronave PT-MFE, no dia 11 de março de 2019 foi reportada a discrepância " DE ICING ENG-2 FAULT", quando ocorreu o voo 5917 no trecho entre Caruaru (SWCA) e Manaus (SBEG). A ação de manutenção executada para corrigir a discrepância reportada foi "**EXECUTADO (REAPERTO NA TUBULAÇÃO) E CHECK OPERACIONAL CONFORME AMM JIC 30-21-00-OPT-10000 REV07 DE 01 APR 2018**". No entanto somente a execução da ação de manutenção contida na JIC30-21-00-OPT-10000 não é a ação de manutenção recomendada na figura 101 do capítulo 30-21-00 do manual de pesquisa de pane (TSM) das aeronaves ATR42.

Desse modo a citada empresa infringiu com o disposto na Lei 7.565/86, Título IX, Capítulo III, Art. 302, inciso IV, alínea "d", c/c as seções 43.13(a) RBAC 43. Anexos: - Foto da página 003515 do relatório técnico da aeronave PT-MFE, datada de 11/03/2019.

CAPITULAÇÃO: Lei nº 7.565/1986 (CBA), art. 302, inciso IV, alínea "d"; c/c RBAC 43, parágrafo 43.13(a).

DADOS COMPLEMENTARES: Data da Ocorrência: 11/03/2019

(...)

(sem grifos no original)

A fiscalização desta ANAC, em Relatório de Ocorrência GTOA, de 31/12/2020 (SEI! 5191419), aponta conforme se verifica, abaixo transcrito, *in verbis*:

Relatório de Ocorrência GTOA (SEI! 5191419)

(...)

DESCRIÇÃO

Durante a auditoria técnica de acompanhamento segundo o RBAC 121, realizada na empresa MAP Transportes Aéreos LTDA entre 27 e 30 de julho de 2020, através da análise dos registros constatou-se que a empresa Map Transportes Aéreos não utilizou métodos, técnicas e práticas estabelecidas na última revisão do manual de pesquisa de pane emitido pelo fabricante das aeronaves ATR42.

Conforme página nº 003515 do relatório técnico da aeronave PT-MFE, no dia 11 de março de 2019 foi reportada a discrepância " DE ICING ENG-2 FAULT", quando ocorreu o voo 5917 no trecho entre Caruaru (SWCA) e Manaus (SBEG). A ação de manutenção executada para corrigir a discrepância reportada foi "**EXECUTADO (REAPERTO NA TUBULAÇÃO) E CHECK OPERACIONAL CONFORME AMM JIC 30-21-00-OPT-10000 REV07 DE 01 APR 2018**". No entanto somente a execução da ação de manutenção contida na JIC30-21-00-OPT 10000 não é a ação de manutenção recomendada na figura 101 do capítulo 30-21-00 do manual de pesquisa de pane (TSM) das aeronaves ATR42.

Desse modo a citada empresa infringiu com o disposto na Lei 7.565/86, Título IX, Capítulo III, Art. 302, inciso IV, alínea "d", c/c as seções 43.13(a) RBAC 43. Anexos: - Foto da página 003515 do relatório técnico da aeronave PT-MFE, datada de 11/03/2019..

(...)

(sem grifos no original)

Neste processo, deve-se observar o disposto na análise de primeira instância, abaixo, *in verbis*:

Análise de Primeira Instância (SEI! 6029542)

(...)

2. FUNDAMENTAÇÃO

(...)

2.2. MÉRITO

2.2.1. Fundamentação da matéria

(...)

Observa-se que no RBAC 43, parágrafo 43.13(a), é previsto que quem estiver executando manutenção deve seguir o estabelecido nas instruções para aeronavegabilidade continuada preparadas pelo fabricante ou práticas que sejam aceitáveis pela ANAC.

No caso em análise, a fiscalização descreve no Auto de Infração nº 000246.I/2020 que a empresa autuada executou ação de manutenção para correção de discrepância que não era a ação recomendada pelo manual de pesquisa de pane da aeronave.

Por todo o exposto, verifica-se a subsunção da irregularidade descrita no AI nº 000246.I/2020 ao previsto na Lei nº 7.565/1986 (CBA), art. 302, inciso IV, alínea "d" c/c RBAC 43, parágrafo 43.13(a).

(...)

2.2.2. Enfrentamento das alegações do interessado

(...)

Verifica-se que no art. 289 do CBA a advertência não consta entre as providências administrativas que a autoridade aeronáutica poderá tomar. Além disso, deve ser observado o estabelecido na Resolução ANAC nº 472/2018, artigos 3º e 4º, conforme apresentado a seguir:

Resolução ANAC nº 472/2018

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

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

Art. 4º As decisões de aplicação do tipo de providência administrativa devem seguir o disposto nos Compêndios dos Elementos de Fiscalização - CEF, os quais poderão considerar critérios relacionados ao histórico de providências administrativas adotadas pela ANAC, ao atendimento aos planos de ações corretivas e aos indicadores de risco e de desempenho dos regulados.

Observa-se que na Resolução ANAC nº 472/2018, art. 3º, são previstas as classificações das providências administrativas que podem ser adotadas, sendo estas: preventiva; sancionatória; e acautelatória. Adicionalmente, é estabelecido na Resolução ANAC nº 472/2018, art. 4º, que as decisões de aplicação do tipo de providência administrativa devem seguir o disposto nos Compêndios dos Elementos de Fiscalização - CEF. Neste sentido, segue o estabelecido no CEF do RBAC 43, no Elemento de Fiscalização de Código nº 43074, que corresponde à irregularidade descrita no AI nº 000246.I/2020:

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificações de Não Conformidade	Aplicabilidade	Providência Administrativa	Prazo * (meses)
43074	Regras de execução (geral)	43.13(a)	Qualquer pessoa executando manutenção, manutenção preventiva e alteração em um artigo deve usar métodos, técnicas e práticas estabelecidas na última revisão do manual de manutenção do fabricante, ou nas instruções para aeronavegabilidade continuada preparadas pelo fabricante ou outros métodos, técnicas e práticas aceitáveis pela ANAC, exceto como previsto na seção 43.16. A pessoa deve usar as ferramentas, equipamentos e aparelhos de teste necessários para assegurar a execução do trabalho de acordo com práticas industriais de aceitação geral. Se o fabricante envolvido recomendar equipamentos e aparelhos de teste especiais, a pessoa deve usar tais equipamentos e	A pessoa executou manutenção, manutenção preventiva ou alteração em um artigo sem utilizar métodos, técnicas e práticas estabelecidas na última revisão (revisão corrente) do manual de manutenção do fabricante, ou nas instruções de aeronavegabilidade continuada ou outros métodos, técnicas e práticas aceitáveis pela ANAC.	Qualquer pessoa autorizada a executar manutenção, manutenção preventiva ou alteração, conforme 43.3	Sancionatória	N/A

Vê-se que é prevista providência administrativa do tipo sancionatória no Elemento de Fiscalização de Código nº 43074 do CEF do RBAC 43 em situação na qual a manutenção foi executada sem utilizar métodos, técnicas e práticas estabelecidas na última revisão (revisão corrente) do manual de manutenção do fabricante, ou nas instruções de aeronavegabilidade continuada ou outros métodos, técnicas e práticas aceitáveis pela ANAC.

Diante do exposto, verifica-se que não há previsão para a aplicação de advertência e que não se aplica à irregularidade descrita no AI nº 000246.I/2020 providência administrativa do tipo preventiva.

Assim, conclui-se que a manifestação do interessado não foi suficiente para impedir a aplicação da sanção administrativa quanto ao ato infracional praticado.

(...)

(sem grifos no original)

Processo nº 00058.052726/2020-14

AI/NI: 000244.I/2020

Data da Lavratura: 31/12/2020

Nº SIGEC: 672.298/21-9

Infração: Executar deficientemente serviço de manutenção ou de distribuição de componentes, de modo a comprometer a segurança do voo, por ter descumprido regra de execução prevista no parágrafo 43.13(a) do RBAC 43.

Enquadramento: alínea "d" do inciso IV do art. 302 do CBA c/c o item 43.13(a) do RBAC 43.

Auto de Infração nº. 000244.I/2020, de 31/12/2020 (SEI! 5190936), com a seguinte descrição, abaixo, *in verbis*:

Auto de Infração nº. 000244.I/2020 (SEI! 5190936)

(...)

CÓDIGO DA EMENTA: 03.0007565.0086

DESCRIÇÃO DA EMENTA: Executar deficientemente serviço de manutenção ou de distribuição de componentes, de modo a comprometer a segurança do voo, por ter descumprido regra de execução prevista no parágrafo 43.13(a) do RBAC 43.

HISTÓRICO: Durante a auditoria técnica de acompanhamento segundo o RBAC 121, realizada na empresa MAP Transportes Aéreos LTDA entre 27 e 30 de julho de 2020, através da análise dos registros constatou-se que a empresa Map Transportes Aéreos não utilizou métodos, técnicas e práticas estabelecidas na última revisão do manual de pesquisa de pane emitido pelo fabricante das aeronaves ATR42.

Conforme página nº 003508 do relatório técnico da aeronave PT-MFE, no dia 08 de março de 2019 foi reportada a discrepância " TRIM AILERON POR VEZES TRAVANDO E FICANDO SEM ATUAÇÃO", quando ocorreu o voo 5965 no trecho entre Parintins (SWPI) e Manaus (SBEG). A ação de manutenção executada para corrigir a discrepância reportada foi "EXECUTADO REPARO NO CONECTOR DO SWITCH DO AILERON, CONFORME AMM JIC 27-10-00-FUT-10000 REV07 DE 01 APR 2018". No entanto a execução da ação de manutenção de reparo no switch do aileron e a execução da instrução contida na JIC27-10-00-FUT10000 não são as ações de manutenção recomendadas na figura fig101 do capítulo 27-11-00 do manual de pesquisa de pane (TSM) das aeronaves ATR42.

Desse modo a citada empresa infringiu com o disposto na Lei 7.565/86, Título IX, Capítulo III, Art. 302, inciso IV, alínea "d", c/c as seções 43.13(a) RBAC 43. Anexos: - Foto da página 003508 do relatório técnico da aeronave PT-MFE, datada de 08/03/2019.

CAPITULAÇÃO: Lei nº 7.565/1986 (CBA), art. 302, inciso IV, alínea "d"; c/c RBAC 43, parágrafo 43.13(a).

DADOS COMPLEMENTARES: Data da Ocorrência: 08/03/2019

(...)

(sem grifos no original)

A fiscalização desta ANAC, em Relatório de Ocorrência GTOA, de 31/12/2020 (SEI! 5190938), aponta conforme se verifica, abaixo transcrito, *in verbis*:

Relatório de Ocorrência GTOA (SEI! 5190938)

(...)

DESCRIÇÃO

Durante a auditoria técnica de acompanhamento segundo o RBAC 121, realizada na empresa MAP Transportes Aéreos LTDA entre 27 e 30 de julho de 2020, através da análise dos registros constatou-se que a empresa Map Transportes Aéreos não utilizou métodos, técnicas e práticas estabelecidas na última revisão do manual de pesquisa de pane emitido pelo fabricante das aeronaves ATR42.

Conforme página nº 003508 do relatório técnico da aeronave PT-MFE, no dia 08 de março de 2019 foi reportada a discrepância " TRIM AILERON POR VEZES TRAVANDO E FICANDO SEM ATUAÇÃO", quando ocorreu o voo 5965 no trecho entre Parintins (SWPI) e Manaus (SBEG). A ação de manutenção executada para corrigir a discrepância reportada foi "EXECUTADO REPARO NO CONECTOR DO SWITCH DO AILERON, CONFORME AMM JIC 27-10-00-FUT-10000 REV07 DE 01 APR 2018". No entanto a execução da ação de manutenção de reparo no switch do aileron e a execução da instrução contida na JIC27-10-00-FUT10000 não são as ações de manutenção recomendadas na figura fig101 do capítulo 27-11-

00 do manual de pesquisa de pane (TSM) das aeronaves ATR42.

Desse modo a citada empresa infringiu com o disposto na Lei 7.565/86, Título IX, Capítulo III, Art. 302, inciso IV, alínea "d", c/c as seções 43.13(a) RBAC 43. Anexos: - Foto da página 003508 do relatório técnico da aeronave PT-MFE, datada de 08/03/2019.

(...)

(sem grifos no original)

Neste processo, deve-se observar o disposto na análise de primeira instância, abaixo, *in verbis*:

Análise de Primeira Instância (SEI 5991443)

(...)

2. FUNDAMENTAÇÃO

(...)

2.2. MÉRITO

2.2.1. Fundamentação da matéria

(...)

Observa-se que no RBAC 43, parágrafo 43.13(a), é previsto que quem estiver executando manutenção deve seguir o estabelecido nas instruções para aeronavegabilidade continuada preparadas pelo fabricante ou práticas que sejam aceitáveis pela ANAC.

No caso em análise, a fiscalização descreve no Auto de Infração nº 000244.I/2020 que a empresa autuada executou ação de manutenção para correção de discrepância que não era a ação recomendada pelo manual de pesquisa de pane da aeronave.

Por todo o exposto, verifica-se a subsunção da irregularidade descrita no AI nº 000244.I/2020 ao previsto na Lei nº 7.565/1986 (CBA), art. 302, inciso IV, alínea "d" c/c RBAC 43, parágrafo 43.13(a).

(...)

2.2.2. Enfrentamento das alegações do interessado

(...)

Verifica-se que no art. 289 do CBA a advertência não consta entre as providências administrativas que a autoridade aeronáutica poderá tomar. Além disso, deve ser observado o estabelecido na Resolução ANAC nº 472/2018, artigos 3º e 4º, conforme apresentado a seguir:

Resolução ANAC nº 472/2018

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

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

Art. 4º As decisões de aplicação do tipo de providência administrativa devem seguir o disposto nos Compêndios dos Elementos de Fiscalização - CEF, os quais poderão considerar critérios relacionados ao histórico de providências administrativas adotadas pela ANAC, ao atendimento aos planos de ações corretivas e aos indicadores de risco e de desempenho dos regulados.

Observa-se que na Resolução ANAC nº 472/2018, art. 3º, são previstas as classificações das providências administrativas que podem ser adotadas, sendo estas: preventiva; sancionatória; e acautelatória. Adicionalmente, é estabelecido na Resolução ANAC nº 472/2018, art. 4º, que as decisões de aplicação do tipo de providência administrativa devem seguir o disposto nos Compêndios dos Elementos de Fiscalização - CEF. Neste sentido, segue o estabelecido no CEF do RBAC 43, no Elemento de Fiscalização de Código nº 43074, que corresponde à irregularidade descrita no AI nº 000244.I/2020:

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificações de Não Conformidade	Aplicabilidade	Providência Administrativa	Prazo * (meses)
	Regras		Qualquer pessoa executando manutenção, manutenção preventiva e alteração em um artigo deve usar métodos, técnicas e práticas estabelecidas na última revisão do manual de manutenção do fabricante, ou nas instruções para aeronavegabilidade continuada preparadas pelo fabricante ou outros métodos, técnicas e práticas aceitáveis pela ANAC, exceto	A pessoa executou manutenção, manutenção preventiva ou alteração em um artigo sem utilizar métodos, técnicas e práticas estabelecidas na última revisão	Qualquer pessoa autorizada a executar		

43074	ue execução (geral)	43.13(a)	como previsto na seção 43.16. A pessoa deve usar as ferramentas, equipamentos e aparelhos de teste necessários para assegurar a execução do trabalho de acordo com práticas industriais de aceitação geral. Se o fabricante envolvido recomendar equipamentos e aparelhos de teste especiais, a pessoa deve usar tais equipamentos e aparelhos ou equivalentes aceitos pela ANAC.	(revisão corrente) do manual de manutenção do fabricante, ou nas instruções de aeronavegabilidade continuada ou outros métodos, técnicas e práticas aceitáveis pela ANAC.	manutenção, manutenção preventiva ou alteração, conforme 43.3	Sancionatória	N/A
-------	---------------------------	----------	--	--	---	---------------	-----

Vê-se que é prevista providência administrativa do tipo sancionatória no Elemento de Fiscalização de Código nº 43074 do CEF do RBAC 43 em situação na qual a manutenção foi executada sem utilizar métodos, técnicas e práticas estabelecidas na última revisão (revisão corrente) do manual de manutenção do fabricante, ou nas instruções de aeronavegabilidade continuada ou outros métodos, técnicas e práticas aceitáveis pela ANAC.

Diante do exposto, verifica-se que não há previsão para a aplicação de advertência e que não se aplica à irregularidade descrita no AI nº 000244.I/2020 providência administrativa do tipo preventiva.

Assim, conclui-se que a manifestação do interessado não foi suficiente para impedir a aplicação da sanção administrativa quanto ao ato infracional praticado.

(...)

(sem grifos no original)

Como se pode observar, todos os 06 (seis) processos analisados, conforme constante das Tabelas acima, fazem parte da mesma ação fiscal, ou seja, ocorreram durante a auditoria técnica de acompanhamento, segundo o RBAC 121, esta realizada na empresa interessada, no período compreendido entre os dias 27 e 30 de julho de 2020, conforme se verifica, *expressamente*, nos respectivos Autos de Infração e, ainda, nos Relatórios de Ocorrências.

Da mesma forma, identifica-se o mesmo tipo infracional, ou seja, "executar deficientemente serviço de manutenção ou de distribuição de componentes, de modo a comprometer a segurança do voo, por ter descumprido regra de execução prevista no parágrafo 43.13(a) do RBAC 43", com todos os devidos enquadramentos infracionais, conforme previsto na alínea "d" do inciso IV do art. 302 do CBA c/c o item 43.13(a) do RBAC 43. Inclusive, todos os procedimentos referentes aos referidos atos infracionais foram orientados em conformidade com o "[...] **Elemento de Fiscalização de Código nº 43074 do CEF do RBAC 43 em situação na qual a manutenção foi executada sem utilizar métodos, técnicas e práticas estabelecidas na última revisão (revisão corrente) do manual de manutenção do fabricante, ou nas instruções de aeronavegabilidade continuada ou outros métodos, técnicas e práticas aceitáveis pela ANAC** (sem grifos no original)".

Importante ressaltar que, conforme apontado acima, em todos os referidos Autos de Infração, no campo "Histórico", o agente fiscal aponta, *expressamente*, que, "[...] através da análise dos registros constatou-se que a empresa [...] não utilizou métodos, técnicas e práticas estabelecidas na última revisão do manual de pesquisa de pane emitido pelo fabricante das aeronaves ATR42", apresentando, *contudo*, em cada um dos referidos Autos de Infração as especificidades de cada caso em concreto.

Ora, apesar das especificidades de cada um dos 06 (seis) casos, onde ocorreram diversas formas de materialização dos atos tidos como infracionais, deve-se reconhecer que o tipo infracional se manteve o mesmo, pois a empresa, em todos os 06 (seis) casos sob esta análise, deixou de "executar deficientemente serviço de manutenção ou de distribuição de componentes, de modo a comprometer a segurança do voo, por ter descumprido regra de execução prevista no parágrafo 43.13(a) do RBAC 43". Registra-se que o tipo infracional imputado à empresa em todos os processos, agora, analisados, resultaram no mesmo enquadramento legal/normativo, a saber: alínea "d" do inciso IV do art. 302 do CBA c/c o item 43.13(a) do RBAC 43.

Como se pode observar, então, todos os 06 (seis) processos, estes recebidos por este Relator para análise e proposta de decisão (conforme Tabela acima), fazem parte da mesma ação fiscal, de onde resultou a identificação de 06 (seis) atos infracionais distintos, porém semelhantes, os quais foram atribuídos ao mesmo tipo infracional e receberam o mesmo enquadramento legal/normativo.

No entanto, como já dito, no presente processo e nos demais (vide Tabela acima), o setor de decisão de

primeira instância não adotou o instituto da *infração de natureza continuada*.

Conforme se verificou acima, as respectivas análises de primeira instância, bem como as correspondentes decisões, em cada um dos referidos processos ora em análise, ocorreram em datas distintas, o que, salvo engano, resultou na não análise por aquele setor decisório quanto à possibilidade ou não da aplicação do instituto da *infração de natureza continuada*, na medida em que, até o presente momento, os referidos processos tramitam nesta ANAC separadamente.

Apesar de não constar, expressamente, das referidas decisões de primeira instância, deve-se registrar que existe uma outra possibilidade para a não adoção do instituto da *infração de natureza continuada*, na medida em que a normatização em vigor, mais especificamente, no parágrafo único do artigo 37-A da Resolução ANAC nº 472/18, permite a sua não aplicação, caso seja identificado, nos atos tidos como *infracionais*, violação por parte do agente infrator do seu dever de lealdade e boa-fé.

Salvo engano, este não é o caso da questão em análise, pois, para se justificar a não aplicação o instituto da *infração de natureza continuada*, deve restar registrado no procedimento em desfavor do interessado, com clareza, a sua violação "ao dever de lealdade e boa-fé que rege as relações entre administrado e Administração", o que, no entanto, no caso em tela, não se verificou qualquer tipo de registro ou de consideração, estes apostos pelo agente fiscal ou pelo setor de primeira instância, de forma que, só assim, viesse a materializar este tipo de violação e, por conseguinte, impedisse a adoção do referido instituto..

Ora, os conceitos de "lealdade" e de "boa-fé" tratam-se de "conceitos abertos", os quais podem, sim, ser aplicados pelo agente de fiscalização, dentro de "certa" discricionariedade, contudo, não se podendo fugir do princípio da legalidade que deve cercar todos os atos administrativos exarados, além da devida motivação, da mesma forma imprescindível.

Pelos motivos apontados acima, entendo possível a aplicação do instituto da *infração de natureza continuada*, pois presente todos os requisitos previstos na norma.

Sendo assim, este Relator entende ser necessária a apensação de todos os processos constantes da **Tabela de Processos Recebidos para Análise e Proposição de Voto** (Tabela abaixo), de forma que possam os respectivos atos tidos como *infracionais* serem considerados como de *natureza continuada*, cabendo, então, apenas uma decisão final, esta que deverá abranger a todos os atos em desacordo com a norma, conforme constantes dos referidos processos.

Tabela de Processos Recebidos para Análise e Proposição de Voto:

Processo	Auto de Infração	Data da Ocorrência	Processamento	SIGEC
00058.052166/2020-06	000199.I/2020	24/03/2019	Processo Principal	672289210
00058.000111/2021-93	000003.I/2021	14/03/2019	A ser apensado ao Processo nº 00058.052166/2020-06.	672296212
00058.000697/2021-96	000037.I/2021	05/02/2019	A ser apensado ao Processo nº 00058.052166/2020-06.	672386211
00058.052736/2020-50	000245.I/2020	11/02/2019	A ser apensado ao Processo nº 00058.052166/2020-06.	672339210
00058.052745/2020-41	000246.I/2020	11/03/2019	A ser apensado ao Processo nº 00058.052166/2020-06.	672384215
00058.052726/2020-14	000244.I/2020	08/03/2019	A ser apensado ao Processo nº 00058.052166/2020-06.	672298219

NOTAS IMPORTANTES:

1. Ao identificar a possibilidade da aplicação, no caso em tela, do instituto da *infração de natureza continuada*, este Relator adotou o Processo nº 00058.052166/2020-06 como **Processo Principal**, na medida em que, como dito acima, todos os demais guardam relação de similaridade processual com este, não afirmando, contudo, ser o ato infracional do referido processo o que deu o início da referida *infração continuada*, mas, simplesmente, entender que este procedimento não traz qualquer tipo de alteração ou prejuízo processual ao interessado;

2. Da mesma forma, observa-se que os recursos interpostos pela empresa interessada, em cada um dos processos relacionados e analisados por este Relator, foram, devidamente, afastados, conforme consta de cada um dos referidos processos;

3. Em 19/11/2021, ao se analisar o Extrato SIGEC da empresa interessada, observou-se existir diversos outros processos sancionadores, em face da empresa MAP TRANSPORTES AÉREOS LTDA., CNPJ nº. 10.483.635/0001-40, cujos atos infracionais ocorreram no período entre os dias 17/01/2019 e 16/10/2019, cada um, também, com uma sanção de multa de R\$ 14.000,00, os quais se encontram, da mesma forma, sob a condição RE2N (Recurso de 2ª instância sem efeito suspensivo), mas que, contudo, não foram atribuídos a este Relator, não sendo, assim, objeto desta análise, não sendo possível, então, se determinar existir ou não qualquer relação com os referidos processos nesta análise. Salvo engano, entende-se que a Secretaria desta ASJIN e o setor técnico desta ANAC deverão estar ciente da decisão final desta ASJIN, de forma que, se for o caso, venham a tomar as providências necessárias;

4. Para aperfeiçoamento do processo administrativo sancionador nesta ANAC, segure-se que o setor de fiscalização, ao realizar uma ação fiscal, que resulte em mais de um auto de infração, mesmo que, naquele momento, não seja indicado que os mesmos sejam apensados, sigam, de alguma forma, "reunidos", de modo que, tanto o setor de decisão de primeira instância quanto o de segunda instância, venha a avaliar a possibilidade ou não de aplicação do instituto da *infração de natureza continuada*; e

5. Apesar das considerações apostas por este Relator quanto à possibilidade de aplicação do instituto da infração de natureza continuada, verifica-se que os direitos da empresa interessada, em especial, quanto aos princípios do contraditório e da ampla defesa, foram, devidamente, respeitados por esta Administração Pública, estando, assim, o caso em tela, pronto para receber uma decisão de segunda instância administrativa por esta ASJIN.

Após todas estas considerações, este Relator passa ao cálculo da sanção de multa que deve ser aplicada, em definitivo, ao caso em tela.

Assim, tendo em vista a possibilidade de aplicação do instituto da infração de natureza continuada no 06 (seis) processos em análise, deve-se recorrer à fórmula prevista no art. 37-B da Resolução ANAC nº 472/18 (Valor total da multa = valor da multa unitária * quantidade de ocorrências^{1/f}), conforme os quadros abaixo.

Cálculo (Infrações de Natureza Continuada) - Todos os 06 processos (vide Tabela acima)

CÁLCULO DO VALOR DEFINITIVO DA SANÇÃO A SER APLICADA - Processo Principal nº 00058.052166/2020-06	
Número de Atos Infracionais: 06 atos infracionais	
Valor da Multa Unitária (patamar médio) - R\$ 14.000,00 (quatorze mil reais)	
"f" = sem qualquer condição agravante (f ₁ = 1,85) e nenhuma condição atenuante, logo "f" = 1,85.	
Valor total da multa = R\$ 14.000,00 * 06^{1/1,85} = R\$ 36.876,55 (trinta e seis mil, oitocentos e setenta e seis reais e cinquenta e cinco centavos).	

NOTA IMPORTANTE: Observa-se que a proposta de sanção de multa total a ser aplicada, no valor de R\$ 36.876,55 (trinta e seis mil, oitocentos e setenta e seis reais e cinquenta e cinco centavos), refere-se ao total dos 06 (seis) atos infracionais, agora, considerados como de natureza continuada (vide Tabela acima), não se confundindo com a possibilidade de agravamento da sanção aplicada pelo setor de decisão de primeira instância no presente processo (R\$ 14.000,00). Na verdade, ao se manter o entendimento anterior, conforme se verificou nas decisões dos 06 (dezesesseis) processos administrativos sancionadores, estas, anteriormente, tratadas isoladamente, a situação da empresa interessada restaria mais prejudicada (06 sanções de multa, cada uma, de R\$ 14.000,00, perfazendo-se um total de R\$ 84.000,00). Sendo assim, mantendo-se a aplicabilidade do instituto da infração de natureza continuada no caso em tela, não cabe a aplicação do parágrafo único do art. 64 da Lei nº 9.784/99, pois, de certa forma, resulta em uma condição mais favorável à interessada.

7. DO VOTO

Pelo exposto, voto por **DECLARAR** os atos infracionais, todos relativos aos 06 (seis) processos constantes da Tabela abaixo, como de natureza continuada, **DETERMINANDO**, ainda, a identificação do **Processo nº 00058.52166/2020-06** como **Processo Principal**, apensando a este, assim, todos os demais, sugerindo, ainda, **NEGAR PROVIMENTO** a todos os respectivos recursos, **APLICANDO**, ao final, uma única sanção de multa, no valor total de **R\$ 36.876,55 (trinta e seis mil, oitocentos e setenta e seis reais e cinquenta e cinco centavos)**, esta referente aos 06 (seis) atos infracionais, todos tidos de natureza continuada.

Tabela de Processos Analisados como de Natureza Continuada - Decisão Final:

Processo	Auto de Infração	Data da Ocorrência	Processamento	SIGEC	Decisão Final
00058.052166/2020-06	000199.I/2020	24/03/2019	Processo Principal	672289210	Sanção de multa no valor total de R\$ 36.876,55.
00058.000111/2021-93	000003.I/2021	14/03/2019	A ser apensado ao Processo nº 00058.052166/2020-06.	672296212	Cancelamento da multa aplicada.
00058.000697/2021-96	000037.I/2021	05/02/2019	A ser apensado ao Processo nº 00058.052166/2020-06.	672386211	Cancelamento da multa aplicada.
00058.052736/2020-50	000245.I/2020	11/02/2019	A ser apensado ao Processo nº 00058.052166/2020-06.	672339210	Cancelamento da multa aplicada.
			A ser apensado ao		Cancelamento

00058.052745/2020-41	000246.I/2020	11/03/2019	Processo nº 00058.052166/2020-06.	672384215	Cancelamento da multa aplicada.
00058.052726/2020-14	000244.I/2020	08/03/2019	A ser apensado ao Processo nº 00058.052166/2020-06.	672298219	Cancelamento da multa aplicada.

IMPORTANTE: Sugere-se que a Secretaria da ASJIN, *juntamente com o setor técnico desta ANAC, se possível*, venha a identificar os possíveis processos que, *porventura*, possam vir a ter alguma relação com os atos infracionais objeto desta análise/decisão, desde que em face da empresa MAP TRANSPORTES AÉREOS LTDA., CNPJ nº. 10.483.635/0001-40, resultantes da mesma ação fiscal, mesma tipificação infracional e mesmo enquadramento legal/normativo. *Caso sejam identificados processos relacionados ao caso em tela*, estes deverão ser analisados e decididos levando-se em consideração a presente decisão final desta ASJIN, *em especial*, quanto ao cálculo do valor da sanção de multa a ser aplicada em definitivo, realizando as necessárias complementações e/ou compensações de valores, *se for o caso*.

É o voto deste Relator.

Rio de Janeiro, 22 de novembro de 2021.

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



Documento assinado eletronicamente por **SERGIO LUIS PEREIRA SANTOS, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 22/11/2021, às 18:08, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **6351465** e o código CRC **B93E2336**.

SEI nº 6351465

VOTO

PROCESSO: 00058.052166/2020-06

INTERESSADO: MAP TRANSPORTES AEREOS LTDA

Considerando o disposto no art. 43 da Resolução ANAC nº 472, de 06 de junho de 2018; no art. 13 da Instrução Normativa ANAC nº 135, de 28 de fevereiro de 2019 e no art. 9º inc. II da Portaria nº 4.790/ASJIN, de 14 de abril de 2021, profiro meu voto nos seguintes termos:

- Acompanho, na íntegra, o voto do relator, Voto CJIN SEI nº 6351465, por **DECLARAR** os atos infracionais, todos relativos aos 06 (seis) processos constantes da Tabela abaixo, **como de natureza continuada**, **DETERMINANDO**, ainda, a identificação do **Processo nº 00058.52166/2020-06** como **Processo Principal**, apensando a este, *assim*, todos os demais, e por **NEGAR PROVIMENTO** a todos os respectivos recursos, **APLICANDO**, *ao final*, uma única sanção de multa, **no valor total de R\$ 36.876,55 (trinta e seis mil, oitocentos e setenta e seis reais e cinquenta e cinco centavos)**, esta referente aos 06 (seis) atos infracionais, todos tidos de *natureza continuada*.

Tabela de Processos Analisados como de Natureza Continuada - Decisão Final:

Processo	Auto de Infração	Data da Ocorrência	Processamento	SIGEC	Decisão Final
00058.052166/2020-06	000199.I/2020	24/03/2019	Processo Principal	672289210	Sanção de multa no valor total de R\$ 36.876,55.
00058.000111/2021-93	000003.I/2021	14/03/2019	A ser apensado ao Processo nº 00058.052166/2020-06.	672296212	Cancelamento da multa aplicada.
00058.000697/2021-96	000037.I/2021	05/02/2019	A ser apensado ao Processo nº 00058.052166/2020-06.	672386211	Cancelamento da multa aplicada.
00058.052736/2020-50	000245.I/2020	11/02/2019	A ser apensado ao Processo nº 00058.052166/2020-06.	672339210	Cancelamento da multa aplicada.

00058.052745/2020-41	000246.I/2020	11/03/2019	A ser apensado ao Processo nº 00058.052166/2020-06.	672384215	Cancelamento da multa aplicada.
00058.052726/2020-14	000244.I/2020	08/03/2019	A ser apensado ao Processo nº 00058.052166/2020-06.	672298219	Cancelamento da multa aplicada.

Cássio Castro Dias da Silva
SIAPE 1467237
Presidente da Turma Recursal



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 23/11/2021, às 10:58, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **6492394** e o código CRC **788EE4D6**.

SEI nº 6492394



VOTO

PROCESSO: 00058.052166/2020-06

INTERESSADO: MAP TRANSPORTES AEREOS LTDA

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. 9º da Portaria nº 4.790/ASJIN, de 14 de abril de 2021, profiro meu voto nos seguintes termos:

Acompanho o voto do relator, Voto CJIN SEI nº 6351465, por **DECLARAR** os atos infracionais, todos relativos aos 06 (seis) processos constantes da Tabela abaixo, **como de natureza continuada, DETERMINANDO, ainda,** a identificação do **Processo nº 00058.052166/2020-06** como **Processo Principal**, apensando a este, *assim*, todos os demais, e por **NEGAR PROVIMENTO** a todos os respectivos recursos, **APLICANDO, ao final,** uma única sanção de multa, **no valor total de R\$ 36.876,55 (trinta e seis mil, oitocentos e setenta e seis reais e cinquenta e cinco centavos)**, esta referente aos 06 (seis) atos infracionais, todos tidos de *natureza continuada*.

Tabela de Processos Analisados como de *Natureza Continuada* - Decisão Final:

Processo	Auto de Infração	Data da Ocorrência	Processamento	SIGEC	Decisão Final
00058.052166/2020-06	000199.I/2020	24/03/2019	Processo Principal	672289210	Sanção de multa no valor total de R\$ 36.876,55.
00058.000111/2021-93	000003.I/2021	14/03/2019	A ser apensado ao Processo nº 00058.052166/2020-06.	672296212	Cancelamento da multa aplicada.
00058.000697/2021-96	000037.I/2021	05/02/2019	A ser apensado ao Processo nº 00058.052166/2020-06.	672386211	Cancelamento da multa aplicada.
00058.052736/2020-50	000245.I/2020	11/02/2019	A ser apensado ao Processo nº 00058.052166/2020-06.	672339210	Cancelamento da multa aplicada.
00058.052745/2020-41	000246.I/2020	11/03/2019	A ser apensado ao Processo nº 00058.052166/2020-06.	672384215	Cancelamento da multa aplicada.
00058.052726/2020-14	000244.I/2020	08/03/2019	A ser apensado ao Processo nº 00058.052166/2020-	672298219	Cancelamento da multa aplicada.

É como voto.

Rio de Janeiro, 23/11/2021.

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 23/11/2021, às 15:28, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **6494445** e o código CRC **F71E8956**.

SEI nº 6494445



CERTIDÃO

Brasília, 23 de novembro de 2021.

CERTIDÃO DE JULGAMENTO EM SEGUNDA INSTÂNCIA ADMINISTRATIVA

525ª SESSÃO DE JULGAMENTO DA ASJIN

Processo (NUP): 00058.052166/2020-06

Interessado: MAP TRANSPORTES AEREOS LTDA

Crédito de Multa (SIGEC): 672.289/21-0

AINI: 000199.I/2020

Membros Julgadores ASJIN:

- Cássio Castro Dias da Silva - SIAPE 1467237 - Portarias nº 751, de 07/03/2017 e 1.518, de 14/05/2018 - Presidente da Turma Recursal RJ-ASJIN
- Sérgio Luís Pereira Santos - SIAPE nº 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

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

A Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância decidiu, por unanimidade, por **DECLARAR** os atos infracionais, todos relativos aos 06 (seis) processos constantes da Tabela abaixo, **como de natureza continuada, DETERMINANDO, ainda,** a identificação do **Processo nº 00058.052166/2020-06** como **Processo Principal**, apensando a este, *assim*, todos os demais, sugerindo, *ainda*, **NEGAR PROVIMENTO** a todos os respectivos recursos, **APLICANDO, ao final,** uma única sanção de multa, **no valor total de R\$ 36.876,55 (trinta e seis mil, oitocentos e setenta e seis reais e cinquenta e cinco centavos)**, esta referente aos 06 (seis) atos infracionais, todos tidos de *natureza continuada*.

Tabela de Processos Analisados como de Natureza Continuada - Decisão Final:

Processo	Auto de Infração	Data da Ocorrência	Processamento	SIGEC	Decisão Final
00058.052166/2020					Sanção de multa no

00058.052166/2020-06	000199.I/2020	24/03/2019	Processo Principal	672289210	valor total de R\$ 36.876,55.
00058.000111/2021-93	000003.I/2021	14/03/2019	A ser apensado ao Processo nº 00058.052166/2020-06.	672296212	Cancelamento da multa aplicada.
00058.000697/2021-96	000037.I/2021	05/02/2019	A ser apensado ao Processo nº 00058.052166/2020-06.	672386211	Cancelamento da multa aplicada.
00058.052736/2020-50	000245.I/2020	11/02/2019	A ser apensado ao Processo nº 00058.052166/2020-06.	672339210	Cancelamento da multa aplicada.
00058.052745/2020-41	000246.I/2020	11/03/2019	A ser apensado ao Processo nº 00058.052166/2020-06.	672384215	Cancelamento da multa aplicada.
00058.052726/2020-14	000244.I/2020	08/03/2019	A ser apensado ao Processo nº 00058.052166/2020-06.	672298219	Cancelamento da multa aplicada.

Os Membros Julgadores votaram com o Relator.

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



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 24/11/2021, às 08:46, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **SERGIO LUIS PEREIRA SANTOS, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 24/11/2021, às 09:32, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Renata de Albuquerque de Azevedo, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 24/11/2021, às 10:26, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **6496791** e o código CRC **A4238959**.