



## VOTO

**PROCESSO: 00065.068353/2016-28**

**INTERESSADO: TRIP - LINHAS AÉREAS S/A**

**RELATOR: DIRETOR RAFAEL JOSÉ BOTELHO FARIA**

### 1. DA FUNDAMENTAÇÃO LEGAL PARA APRECIÇÃO DA MATÉRIA

1.1. A Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, em seu art. 8º, estabelece a competência da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC para, dentre outras, regular e fiscalizar os serviços aéreos, os produtos e processos aeronáuticos, a formação e o treinamento de pessoal especializado, a segurança da aviação civil; fiscalizar as aeronaves civis, seus componentes, equipamentos e serviços de manutenção, com o objetivo de assegurar o cumprimento das normas de segurança de voo; reprimir infrações à legislação e aplicar as sanções cabíveis, bem como, decidir, em último grau de recurso, sobre as matérias de sua competência.

1.2. A Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999, que regula o Processo Administrativo no âmbito da Administração Pública Federal, por sua vez, dispõe em seu art. 48 que *a Administração tem o dever de explicitamente emitir decisão nos processos administrativos e sobre solicitações ou reclamações, em matéria de sua competência*. Prescreve ainda o art. 64 da mencionada lei que *o órgão competente para decidir o recurso poderá confirmar, modificar, anular ou revogar, total ou parcialmente, a decisão recorrida, se a matéria for de sua competência*.

1.3. Por sua vez, a Resolução nº. 472, de 06 de junho de 2018, trata nos artigos 35 e 46 sobre a competência da Diretoria Colegiada para deliberar sobre pedidos de recurso em face de decisões proferidas no curso de Processos Administrativos Sancionadores que implicarem sanções de cassação, suspensão ou multa acima do valor de R\$ 100.000,00 (cem mil reais).

1.4. Desta forma, conclui-se que o presente recurso administrativo preenche os requisitos de admissibilidade para efeito de análise pela Diretoria Colegiada.

### 2. DA ANÁLISE

2.1. Conforme Relatório, as condutas imputadas à empresa por *“ter encerrado discrepância técnica no Technical LogBook (TLB), no mesmo dia, sem ação corretiva ou seu enquadramento em ACR (Ação Corretiva Retardada), referente à aeronave PR-TKD, e por ter operado a aeronave em 119 voos em situação irregular, no período compreendido entre o registro da discrepância e a sua ação corretiva”* foram enquadradas na alínea “e” do inciso III do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 c/c 121.701(a) e 121.363(a)(2) do RBAC 121<sup>[1]</sup>, para o **Auto de Infração n.º 00264/2015**, e na alínea “e” do inciso III do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 c/c itens 121.363(a)(1) e (2), 121.701(a) e (c)(1) e (2) do RBAC 121 e com o item 5.11.3.1.1 do Manual Geral de Manutenção (MGM)<sup>[2]</sup> da empresa, para o **Auto de Infração n.º 00265/2015**, *in verbis*:

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

*(...)*

*III - infrações imputáveis à concessionária ou permissionária de serviços aéreos:*

*(...)*

*e) não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves.”*

2.2. Notificada dos termos da decisão proferida em segunda instância administrativa<sup>[3]</sup>, a recorrente apresentou peça recursal, ocasião em que discorre sobre a aplicabilidade do instituto da infração continuada no âmbito administrativo, apresentando julgados do Superior Tribunal de Justiça - STJ sobre o

tema. Ressalta a necessidade de regulamentação do referido instituto e, ante a sua ausência, requer o reconhecimento da infração continuada ao presente caso, conforme jurisprudência reservada ao tema.

2.3. Sobre o tema, cumpre ressaltar que a Agência tem se aproximado de um modelo de regulação mais responsiva, com o intuito de provocar o retorno do regulado à situação de conformidade com os regulamentos, conferindo maior proporcionalidade e razoabilidade aos valores de multas quando constatada a ocorrência de sucessivas infrações. Nessa esteira, passou a vigorar, em 01 de julho de 2020, a Resolução n.º 566/2020, que alterou a Resolução n.º 472/2018, disciplinando o instituto da infração administrativa de natureza continuada no âmbito desta Agência. Vale destacar que a referida Resolução é expressa em seu art. 2º que "*terá aplicabilidade imediata a todos os processos administrativos sancionadores em que não tenha ocorrido o trânsito em julgado administrativo*", sendo, portanto, passível de aplicabilidade ao presente caso.

2.4. Em análise ao caso concreto, para o Auto de Infração n.º 00264/2015, resta caracterizada nos autos a ocorrência de 1 (uma) conduta infracional pelo "*encerramento de discrepância técnica no Technical LogBook (TLB) sem ação corretiva ou seu enquadramento em ACR (Ação Corretiva Retardada)*".

2.5. No que tange ao Auto de Infração n.º 00265/2015, tem-se que a conduta infracional "*realizar voo com discrepância registrada no Technical LogBook sem ação de manutenção ou postergamento de correção*" foi praticada por 119 (cento e dezenove) vezes pelo mesmo regulado, entre os dias 04/04/2013 e 18/04/2013, sendo que tais condutas configuram infrações de natureza idênticas, com o mesmo enquadramento e fundamento legal, e apuradas na mesma oportunidade fiscalizatória, conforme consta do Relatório de Fiscalização n.º 15/2015/GTAR-RJ/GAEM/GGAC/SAR.

2.6. Desta forma, ante os aspectos relatados acima, consideram-se configuradas as condições necessárias para a caracterização de infração administrativa de natureza continuada para as condutas descritas no Auto de Infração n.º 00265/2015, com a incidência do critério de dosimetria trazido na Resolução n.º 566/2020, que inseriu os artigos 37-A e 37-B na Resolução n.º 472/2018<sup>[4]</sup>:

“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.

(...)

Art. 37-B. Caracterizada a natureza continuada das condutas infracionais, nos termos do artigo antecedente, será aplicada multa, considerando-se o patamar médio da tabela constante na Resolução específica vigente à época da infração, calculada de acordo com a seguinte fórmula:

**Valor total da multa = valor da multa unitária \* quantidade de ocorrências<sup>1/f</sup>,**

2.7. Para análise da dosimetria, observa-se que, considerando todos os argumentos contraditórios apresentados em defesa e em sede recursal, assim como a verificação de penalidades ocorridas no ano anterior às datas das ocorrências narradas nos Autos de Infração em tela, com crédito já constituído em caráter definitivo quando proferida a decisão de primeira instância, afasta-se a aplicação das atenuantes previstas no inciso I e III do §1º do art. 36 da Resolução n.º 472/2018.

2.8. Quanto ao pleito da recorrente de reconhecimento de atenuante por ter adotado providência eficaz ao reparar a discrepância reportada no item 104285-3 do Technical LogBook (TLB), em 18/04/2013, há que se observar que, conforme consta do Relatório de Fiscalização, a ação corretiva alegada não se deu de forma voluntária, uma vez que somente foi realizada após emissão de Notificação de Condição Irregular de Aeronave – NCIA<sup>[5]</sup>, datada 17/04/2013, a qual concedeu prazo de 01 (um dia) para correção da irregularidade reportada, sob pena de suspensão do Certificado de Aeronavegabilidade da aeronave. Inaplicável, portanto, a atenuante prevista no inciso II do §1º do art. 36 da Resolução n.º 472/2018.

2.9. No que diz respeito à análise das circunstâncias agravantes, não se identificou nos autos qualquer elemento que configure as hipóteses previstas § 2º do art. 36 da Resolução ANAC n.º 472/2018<sup>[6]</sup>.

2.10. Com base no Anexo II da Resolução n.º 25 da ANAC, de 25 de abril de 2008, vigente à época dos fatos, o valor intermediário previsto para cada uma das condutas apuradas no presente processo, conforme enquadramento legal, é de R\$ 7.000,00 (sete mil reais).

2.11. Assim, uma vez que não se verificou a incidência de circunstâncias atenuantes e agravantes ao caso sob análise, conclui-se:

2.11.1. pela sanção de multa no patamar intermediário, no valor de **R\$ 7.000,00** (sete mil reais), para a conduta descrita no **Auto de Infração n.º 00264/2015**;

2.11.2. considerando o reconhecimento da aplicabilidade do instituto da infração de natureza continuada para as condutas apuradas no **Auto de Infração n.º 00265/2015**, constata-se que deve ser utilizado o **fator “f” no valor de 1,85** para cálculo da sanção pecuniária, resultando no valor de multa de **R\$ 92.686,25** (noventa e dois mil, seiscentos e oitenta e seis reais e vinte e cinco centavos),  $R\$ 92.686,25 = R\$ 7.000 * (119^{1/1,85})$ , para todas as 119 (cento e dezenove) operações realizadas irregularmente; e

2.11.3. pela aplicação de sanção de multa no **valor total de R\$ 99.686,25** (noventa e nove mil, seiscentos e oitenta e seis reais e vinte e cinco centavos), para os 120 (cento e vinte) atos infracionais comprovados nos autos pelo descumprimento da legislação vigente à época dos fatos.

### 3. CONCLUSÃO

3.1. Pelo exposto, **VOTO** pelo conhecimento do recurso interposto pela empresa **TRIP LINHAS AÉREAS S.A.**, atualmente denominada **TUDO AZUL S.A.** - CNPJ 02.428.624/0001-30 e pela **REFORMA** da decisão proferida em segunda instância administrativa, reduzindo o valor da sanção de multa aplicada para o total de **R\$ 99.686,25** (noventa e nove mil, seiscentos e oitenta e seis reais e vinte e cinco centavos).

É como voto.

#### [1] RBAC n.º 121

“121.363 Responsabilidade pela aeronavegabilidade

(a) Cada detentor de certificado é o responsável primário pela:

(1) aeronavegabilidade de seus aviões, incluindo células, motores, hélices, equipamentos e partes dos mesmos; e

(2) execução da manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos em seus aviões, incluindo células, motores, hélices, equipamentos normais e de emergência e partes dos mesmos, **de acordo com o seu manual** e com as normas dos RBAC.

(...)

121.701 Livro(s) de registros da tripulação e do avião

(a) Cada detentor de certificado deve dispor de um livro de registros, a bordo de cada um de seus aviões, para lançamento de informações sobre a tripulação, horas de voo, irregularidades de funcionamento observadas em cada voo e registro das ações corretivas tomadas ou postergamento de correção das mesmas. A critério do detentor de certificado, o livro pode ser desmembrado em duas partes: registros do avião e registros da tripulação. (...)

(c) No que diz respeito ao avião:

(1) o piloto em comando deve registrar ou fazer que seja registrado no livro cada irregularidade que seja observada antes, durante e após o voo. Antes de cada voo o piloto em comando deve verificar a situação de cada irregularidade registrada nos voos anteriores;

(2) cada pessoa que tome ações corretivas concernentes a falhas ou mau funcionamento registrados no livro de bordo, seja na célula, motores, hélices, rotores ou equipamentos normais e de emergência, deve registrar sua ação no referido livro, de acordo com os aplicáveis requisitos de manutenção deste regulamento;

#### [2] Manual Geral de Manutenção (MGM) da Trip Linhas Aéreas S.A. - Revisão 08

5.11.3.2.1 Regras Gerais

(...)

(b) Nenhuma aeronave poderá ser entregue para vôo e nenhum Comandante a receberá para vôo se existir uma discrepância relatada no Technical LogBook pelo Comandante da aeronave ou pelo Diretor de Manutenção sem um correspondente registro no campo “MAINTENANCE ACTION”, efetuado pelo Departamento Técnico, descrevendo a solução adotada, que pode ser a correção da discrepância ou seu enquadramento em ACR (Ação Corretiva Retardada).”

#### [3] Decisão Monocrática de Segunda Instância n.º 522/2019 (SEI 2869127) e Ofício n.º 3148/2019/ASJIN-ANAC (SEI 2978505), de 03/05/2019

#### [4] Da Infração Administrativa De Natureza Continuada

Art. 37-A. Poderá ser caracterizada infração administrativa de natureza continuada a prática, pelo mesmo regulado, de mais de uma ação ou omissão que configurem infração administrativa de natureza idêntica, apuradas em uma mesma oportunidade fiscalizatória.

Parágrafo único. Será afastada a caracterização da infração continuada quando constatada a existência de prática ou circunstância que evidencie violação, pelo agente infrator, ao dever de lealdade e boa-fé que rege as relações entre administrado e Administração.

Art. 37-B. Caracterizada a natureza continuada das condutas infracionais, nos termos do artigo antecedente, será aplicada multa, considerando-se o **patamar médio** da tabela constante na Resolução específica vigente à época da infração, calculada de acordo com a seguinte fórmula:

Valor total da multa = valor da multa unitária \* quantidade de ocorrências<sup>1/f</sup>

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

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

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

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

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

§2o Valores diferentes de f1, f2 e f3 poderão ser definidos em Resolução específica que disciplina a matéria objeto da autuação. ” (NR)

#### [5] Notificação de Condição Irregular de Aeronave – N CIA n.º 01/170413/GCVC/A1901, datada 17/04/2013 (pág. 15 do documento SEI 2127056)

#### [6] Resolução n.º 472, de 06 de junho de 2018..

##### 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.

##### § 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 outm, 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



Documento assinado eletronicamente por **Rafael José Botelho Faria, Diretor**, em 08/07/2020, às 17:38, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **4487951** e o código CRC **D56F1403**.

SEI nº 4487951