



VOTO

PROCESSO: 00066.023280/2012-10

INTERESSADO: HELIMARTE TÁXI AÉREO LTDA

RELATOR: ROGÉRIO BENEVIDES CARVALHO

1. DA COMPETÊNCIA LEGAL

1.1. A Lei nº 11.182/2005, em seu art. 8º, incisos X, XVI e XLIII, combinado com o art. 64 da Lei nº 9.784/1999 estabelecem a competência da Agência para regular e fiscalizar os serviços aéreos, os produtos e processos aeronáuticos, bem como fiscalizar as aeronaves civis, seus componentes, equipamentos e serviços de manutenção. Ainda, cabe-lhe, em último grau de recurso, decidir sobre as matérias de sua competência.

1.2. Conforme art. 64 da Lei Federal nº 9.784/99, 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. Complementarmente, o art. 46 da Resolução nº 472/2018 estabelece competência à Diretoria para deliberar sobre os pedidos de recurso no âmbito dos Processos Administrativos Sancionadores que resultarem multa em valor superior a R\$100.000,00 (cem mil reais), e cuja admissibilidade foi aferida pela autoridade competente para o julgamento em instância anterior, como é o caso em tela.

1.4. Nesse sentido, o encaminhamento realizado pela Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância - ASJIN, reconhecendo pela tempestividade do recurso^[1], é revestido de amparo legal. Assim, resta evidente a competência da Diretoria Colegiada da Agência para analisar e julgar o presente recurso.

2. DA ANÁLISE E FUNDAMENTAÇÃO

2.1. Conforme apontado no relatório, o evento infracional consiste na realização, pela Autuada, de 610 operações na aeronave marca PT-HKX, sem incorporação de Diretriz de Aeronavegabilidade - DA, relativa a evitar operação em regime uniforme de Rotações Por Minuto da turbina de potência, aplicável a helicópteros do fabricante Bell Helicopter Textron Canada, caso da aeronave em questão.

2.2. Em seu recurso^[2], a Autuada requereu, em suma: (i) a ofensa aos princípios da isonomia processual, da proporcionalidade e do contraditório; (ii) a nulidade do Auto de Infração por vício material na sua motivação e (iii) que seja adotado o instituto da infração continuada.

2.3. Quanto à análise das preliminares apresentadas, em relação à nulidade do auto, faço referência à decisão de segunda instância^{[3][4]}, corroborando com a fundamentação apresentada pela ASJIN pela validade do auto de infração.

2.4. Sobre os direitos ao contraditório e à ampla defesa, verifica-se que foram plenamente assegurados à Interessada, haja vista o exposto nos recursos apresentados pela mesma, seguidos da devida análise fundamentada, por esta Agência.

2.5. A Helimarte apresentou, ainda, alegações no sentido de que a sanção imposta seria irrazoável e desproporcional, e que a DA em destaque no Auto de Infração seria de baixa relevância no contexto da manutenção aeronáutica. Tal questão foi devidamente enfrentada na decisão recorrida, conforme Parecer da ASJIN^[4] que explica em detalhes a Diretriz de Aeronavegabilidade descumprida, e afasta as alegações relacionadas à relevância e criticidade das infrações constatadas. Destaca-se:

"152.2.5 Portanto, não prospera a alegação de que a Diretriz foi incorporada por meio da revisão do manual de voo e treinamento dos pilotos, em virtude de estas ações não serem suficientes para demonstrar o atendimento das ações requeridas pela Diretriz de Aeronavegabilidade CF-2007-13R2, visto que as ações requeridas não foram executadas em sua totalidade, em virtude de não ter sido demonstrada a incorporação da Parte B da referida diretriz em função da alteração requerida do placar não ter sido executada.

(...)

152.2.10 Ademais, com relação à menção de que não apenas não retirou a expressão "MAX 60 SEGUNDOS" do placar, este é justamente o fato que demonstra o não cumprimento da diretriz de aeronavegabilidade CF-2007-13R2, pois com tal expressão no placar instalado no painel de instrumentos da aeronave PT-HKX havia a informação para a tripulação de que era permitida a operação contínua entre 75% e 88% de N2 por no máximo 60 segundos, situação que já não era mais permitida a partir da emissão da diretriz de aeronavegabilidade CF-2007-13R2.

{...}

152.2.15 Adicionalmente, é necessário considerar que em que pese tais alegações do interessado relativas ao valor da multa imposta, o valor aplicado pela autoridade a decidir em primeira instância está de acordo com o previsto na legislação vigente à época dos fatos (Resolução ANAC nº 25/2008), não podendo, assim, ocorrer afronta ao princípio da legalidade. (...)"

2.6. Acerca da infração continuada, cabe mencionar que este instituto foi recentemente disciplinado^[5], e visa a trazer maior razoabilidade e proporcionalidade à regulação desempenhada pela Agência, com a devida diferenciação do regulado que deliberadamente descumpra os regulamentos, daquele que comete equívoco por motivos diversos.

2.7. No presente caso, tendo em vista a ocorrência de múltiplas infrações administrativas de natureza idêntica, apuradas em uma mesma oportunidade fiscalizatória, vislumbra-se elementos capazes de caracterizar a conduta do regulado como continuada, mostrando-se imperiosa a sua adoção ao caso concreto.

2.8. Importante destacar que o principal objetivo da Resolução nº 472/2018 é o de promover um ambiente favorável ao cumprimento consciente dos requisitos regulamentares e a criação de mecanismos efetivos de correção da conduta dos entes que colocarem em risco a segurança e a qualidade do transporte aéreo. No que tange às principais alterações normativas, buscou-se, disciplinar as providências administrativas preventivas, sancionatórias e acautelatórias. Assim, esta Diretoria entende que o processo sancionador da Agência pode e deve ser constantemente melhorado, notadamente no contexto de modelo de regulação mais responsivo e menos prescritivo.

2.9. Dito isso, é importante analisar a pertinência da circunstância atenuante prevista no inciso II do §1º do art. 36 da referida Resolução, referente à adoção voluntária de providências eficazes para evitar ou amenizar as consequências da infração antes de proferida a decisão. Verifica-se que a Inspeção foi realizada entre **17 e 19 de maio de 2011** e o auto de infração lavrado em **22 de novembro de 2011**. Já a Notificação do Autuado foi realizada em **30 de maio de 2012**.

2.10. Neste interregno, foi emitido o FOP 109^[6] em **17 de junho de 2011**, pela Superintendência de Aeronavegabilidade - SAR, no qual se atestou que a *"Diretriz foi cumprida, como verificado através de inspeção física na aeronave"*. Importante salientar que o FOP foi emitido menos de um mês depois da inspeção e bem antes da decisão de 1ª Instância. Reforça a defesa que a referida informação foi ratificada por meio da emissão pela recorrente do FOP 123^[7] em **28 de junho de 2011**,

na qual consta em item 10 que a "empresa realizou os registros de cumprimento da Diretriz Canadense CF-2007-13R2 para as aeronaves de marcas PT-HKX, PT-HQX e PR-JBN, conforme FCDA's em anexo".

2.11. Ademais, a Recorrente demonstrou que já havia adotado providências relativas ao cumprimento da referida Diretriz, tais como a adequação dos Manuais de Voo e o consequente treinamento dos pilotos. Assim, entendo estar aderente ao caso concreto a circunstância atenuante em tela.

2.12. Quanto à aplicação de atenuante, estabelecida na Decisão de Segunda Instância, previsto no inciso III do §1º do art. 36 da Resolução nº 472/2018, relativa à inexistência de aplicação definitiva de sanções nos 12 (doze) meses anteriores à data do cometimento da infração em julgamento, passo à análise. Importante ressaltar que o modelo de cálculo de infração continuada é por função exponencial, ou seja, a multa deve ser calculada para todo o conjunto práticas infracionais. Como neste caso a maioria das operações encontra-se sem incidência^[8] de circunstância atenuante, a mesma não será considerada para o cômputo da variável "f", aplicando-se o entendimento já aprovado anteriormente pela Diretoria^[9].

2.13. Assim sendo, aplicando-se a fórmula apresentada no Art. 37-B da Resolução nº 472, de 06 de junho de 2018, considerando-se o valor médio de R\$ 7.000,00 (sete mil reais) e na dosimetria, verificando-se a presença de uma circunstância atenuante e a inexistência de circunstância agravante, adota-se o valor de "f" igual a 2, resultando no valor de R\$ 172.887,25 (cento e setenta e dois mil oitocentos e oitenta e sete reais e vinte e cinco centavos)

3. DO VOTO

3.1. Ante o exposto, **VOTO PELO PROVIMENTO PARCIAL** do recurso apresentado pela empresa HELIMARTE TÁXI AÉREO LTDA, reformando a decisão de segunda instância para aplicação do instituto da Infração Continuada, resultando em multa no valor de **R\$ 172.887,25** (cento e setenta e dois mil, oitocentos e oitenta e sete reais e vinte e cinco centavos).

É como voto.

ROGÉRIO BENEVIDES CARVALHO

Diretor

[1] Despacho ASJIN (SEI 3944393) e Despacho Decisório 14 (SEI 4011230)

[2] Recurso à Diretoria Recurso - Helimarte AI 7865-2011 (SEI 3738222)

[3] Decisão Monocrática de Segunda Instância 1424 (SEI 3597954)

[4] Parecer 1213, itens 152.3.1 a 152.3.21 (SEI 3537924)

[5] Seção IX-A da Resolução nº 472, de 06 de junho de 2018.

[6] Item 11 do FOP 109 nº 6/2011/DAR/SAR/UR/SÃO PAULO (fls. 741/742 do Volume SEI nº 1109432)

[7] FOP 123 nº 014/HELIMARTE/2011 (fls. 743/744 do Volume SEI nº 1109432)

[8] Art 36 § 1º III Resolução 472: em relação ao Inexistência de circunstâncias atenuantes para 393 operações irregulares e a existência de uma circunstância atenuante para 217 operações irregulares

[9] Autos do processos nº 00068.500710/2016- 26 (Voto 4313761) e 00066.507356/2016-81 (Voto 5475987)



Documento assinado eletronicamente por **Rogério Benevides Carvalho, Diretor**, em 08/04/2021, às 12:06, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **5534096** e o código CRC **9EC567CA**.

