



VOTO

PROCESSO: 00058.031110/2018-95

INTERESSADO: HORUS ESCOLA DE AVIACAO CIVIL LTDA - EPP

RELATOR: TIAGO SOUSA PEREIRA

1. DA COMPETÊNCIA

1.1. A Lei n.º 11.182/2005, em seu art. 8º, incisos XXI e XLIII, combinado com o art. 64 da Lei n.º 9.784/1999 estabelecem a competência da Agência para regular e fiscalizar a infraestrutura aeronáutica e aeroportuária e decidir, em último grau de recurso, sobre as matérias de sua competência.

1.2. Adicionalmente, a Resolução n.º 472/2018, em seu art. 46, delimita quando o recurso à Diretoria é cabível, o que inclui os casos em que há sanções de multa acima de R\$ 100.000,00 (cem mil reais), como é o caso em tela.

1.3. Nesse sentido, fica evidente a competência da Diretoria Colegiada da Agência para analisar e julgar o presente recurso administrativo.

2. DA ANÁLISE E FUNDAMENTAÇÃO

2.1. Dos autos, observa-se que a HORUS ESCOLA DE AVIACAO CIVIL LTDA - EPP foi regularmente notificada da emissão do Auto de Infração em seu desfavor, ocasião em que lhe foi concedido prazo para apresentação de defesa, a qual foi protocolada tempestivamente e considerada na decisão em primeira instância. Ato contínuo, a autuada foi notificada do teor da Decisão, e do prazo para apresentação de recurso, devidamente apreciado pelo julgamento de segunda instância. Notificada do teor da Decisão em segunda instância, e do respectivo prazo para recurso à Diretoria, a autuada interpôs recurso a este Colegiado, feito apreciado na presente deliberação. Portanto, o curso dos atos confirma a observância do contraditório e da ampla defesa, bem como a regularidade processual.

2.2. Conforme apontado no relatório, apuram-se no presente processo infrações imputadas à empresa por ter realizado voos nas aeronaves de marcas PT-YLN, PT-HVM e PR-HOE sem ter realizado as inspeções previstas nos programas de manutenção dos fabricantes das aeronaves e motores nelas instalados de forma aceitável pela ANAC. Tal constatação decorre de diligências junto ao Departamento de Polícia Federal (DPF), que apontam que os Mecânicos de Manutenção Aeronáutica (MMA) Paulo Cezar Machado e Afonso Celso Schemin assinaram pela execução, pela inspeção, ou pela aprovação para retorno ao serviço (APRS) de aeronaves operadas pela autuada quando um ou ambos encontravam-se fora do Brasil.

2.3. No recurso à Diretoria a empresa alega: a) que a ANAC presume, incorretamente, que a empresa teria conhecimento das irregularidades cometidas por pessoas, físicas e jurídicas, distintas da personalidade jurídica da autuada; b) ilegitimidade passiva da autuada para responder por infrações de organização de manutenção, pessoa jurídica distinta da autuada, tão e somente por compartilhar um sócio; c) da incidência de *bis in idem*, uma vez que já houve infrações imputadas aos mecânicos de manutenção e à organização de manutenção envolvidas nos fatos apurados na fiscalização; d) da infração repetitiva a uma mesma espécie de conduta, caracterizada pela punição a cada voo realizado pela autuada; e) da inocorrência de má-fé ou adulteração em nenhuma das ordens de serviço e registros em caderneta apurados pela fiscalização.

2.4. As alegações merecem prosperar parcialmente.

2.5. Destarte, a autuada alega que não pode responder pelas infrações cometidas por mecânicos ou por organização de manutenção, pessoas de personalidade e natureza jurídica distinta da autuada. Tal demanda é legítima, uma vez que não há evidências suficientes nos autos que apontem para uma atuação concertada ou um conhecimento inequívoco da autuada perante todos os atos imputados aos mecânicos e à organização de manutenção Horus Aero Táxi Ltda. EPP. Dessa forma, na presente análise serão apuradas tão e somente as condutas e responsabilidades inerentes aos operadores de aeronaves quando do controle de manutenção de sua frota. A execução propriamente dita dos serviços, evidentemente, não faz parte da apuração dos autos, mas tão e somente a operação de aeronaves com inadequado controle técnico de manutenção (CTM). Dessa forma, a presunção de que a empresa tinha conhecimento dos fatos baseado no argumento de que o Sr. Paulo Cezar Machado era sócio de ambas as empresas deve ser afastada.

2.6. Manifesto discordância, contudo, em relação aos demais argumentos apontados pela defesa. Quanto à ilegitimidade passiva da autuada, verifica-se que esta responde por infração tão e somente atrelada à operação de aeronaves e ao controle técnico de manutenção de sua frota, que são responsabilidades atribuídas ao operador, regularmente previstas no RBHA 91, vigente à época dos fatos. O RBHA 91.403(a) atesta tal responsabilidade de modo inequívoco. Complementarmente, o parágrafo 91.403(c) estabelece que o cumprimento dos intervalos de inspeção recai sobre o operador. Transcrevem-se os dois itens abaixo:

RBHA 91.403

(a) O proprietário ou o operador de uma aeronave é primariamente o responsável pela conservação dessa aeronave em condições aeronavegáveis, incluindo o atendimento ao RBHA 39, subparágrafo 39.13(b)(1)

[...]

(c) Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave que possua um manual de manutenção do fabricante ou Instruções para Aeronavegabilidade Continuada possuindo uma seção de Limitações de Aeronavegabilidade, a menos que os tempos para substituição de componentes, os intervalos de inspeção e os procedimentos específicos contidos naquela seção sejam cumpridos. (grifo nosso)

2.7. Ora, as três aeronaves operadas pela autuada são do modelo Robinson R22, cujo Manual de Manutenção (SEI 2164979) requer inspeções a cada 100 horas de voo ou 12 meses calendários, o que ocorrer primeiro. Complementarmente, o motor Lycoming O-320 que equipa as aeronaves possui, em seu Manual de Manutenção (SEI 2164980), a previsão de inspeções a cada 50, 100 e 400 horas de voo, não havendo qualquer dúvida da responsabilidade primária da autuada sobre o controle técnico na realização das inspeções e o uso de sua frota tão e somente enquanto as inspeções estiverem em dia, realizadas por pessoal qualificado e registradas devidamente nas cadernetas de célula e motor da aeronave. Vale registrar que a operação da aeronave pode ser realizada, após manutenção, tão e somente após a devida aprovação para retorno ao serviço (APRS) e anotações de registros em sua completude, conforme previsto no RBHA 91.407, cuja transcrição se faz necessária:

RBHA 91.407

(a) Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave que tenha sofrido manutenção, manutenção preventiva, recondicionamento, reparos ou modificações a menos que:

(1) ela tenha sido aprovada para retorno ao serviço por uma pessoa autorizada e devidamente qualificada pelo DAC e conforme o RBHA 43, seção 43.7.

(2) as anotações nos registros de manutenção requeridas pelas seções 43.9 ou 43.11, do RBHA 43, como aplicável, tenham sido feitas.

2.8. Diante dos argumentos expostos acima, afasta-se por completo a suposta incidência de *bis in idem*, já que o processo sancionador em questão endereça as responsabilidades primárias do operador no controle de manutenção de sua frota. A execução propriamente dita de tarefas de manutenção, bem como de seus respectivos registros, imputáveis a mecânicos de manutenção e/ou a organizações de manutenção certificadas pelo RBAC 145, não são objeto do presente processo, sendo as condutas de tais entes tratadas em processos sancionadores alheios às deliberações em tela. Quanto a infração repetitiva a uma mesma espécie de conduta, verifica-se que a apuração das infrações cometidas estende-se entre os anos de 2013 e 2017, pela conduta de se operarem aeronaves sem que diferentes tipos de inspeções de célula e/ou de motor tivessem sido realizadas ou devidamente registradas. Ora, o controle de manutenção possui natureza diuturna, sendo sua consistência essencial à segurança de voo e à integridade física de terceiros e dos tripulantes das aeronaves operadas pela autuada. Respeitados os princípios da razoabilidade e proporcionalidade, é legítima a tutela da Administração sobre bem tão precioso, o que requer medidas adequadas entre as sanções adotadas e o critério que as dimensionam.

2.9. Finalmente, quanto à alegação da ausência de má-fé ou adulteração de ordens de serviço, me permito analisar detidamente cada uma das 7 ordens de serviço nas quais as ações de fiscalização da Agência constataram eventuais irregularidades para estipular adequadamente o quantum sancionatório de eventuais sanções aplicáveis.

ORDEM DE SERVIÇO 691 (INSPEÇÃO DE 100 HORAS PT-YLN)

2.10. A abertura e fechamento da ordem de serviço foram realizados, respectivamente, em 01 e 02/09/2013. O mecânico executante, o inspetor e o APRS estavam, conforme histórico apurado junto à Polícia Federal, fora do país, o que torna a realização dos registros de manutenção nas datas da OS e do registro em caderneta impraticável. A defesa alega que os registros foram realizados após as viagens dos dois profissionais, que chegaram ao Brasil no dia 07/09/2013 (mecânico executante e APRS) e 06/09/2013 (inspetor). Complementarmente, o mero cotejamento dos dados de diário de bordo com as ações de manutenção requeridas indica que a aeronave voou nos dias 31/08 e 01/09/2013 com a inspeção de 100 horas vencida.

2.11. Conforme os próprios argumentos da defesa, a aeronave não possuía qualquer registro na caderneta de célula relativo aos serviços da OS 691 entre o dia 02/09/2013, suposta data de encerramento do serviço, e o dia 07/09/2013, data de retorno do APRS ao Brasil que assinou o registro em caderneta. Com isso, a utilização da aeronave PT-YLN nos dias 31/08 e 01/09/2013, devido à inspeção vencida de 100 horas, é claramente irregular, uma vez que o controle técnico de manutenção não atentou para o excedente de horas voadas com a aeronave. Da mesma forma, o controle técnico de manutenção não possuía, entre 02/09 e 07/09/2013, nem a OS 691 devidamente preenchida e assinada, nem o registro em caderneta de célula da execução de tais serviços. Ora, a aeronave, por definição, **não foi aprovada para o retorno ao serviço**, o que torna sua operação irregular.

2.12. Dada a natureza operacional da utilização das aeronaves, que envolve múltiplos voos de instrução em um mesmo dia, o que torna seu controle de utilização, eventualmente, pouco acessível ao operador ao longo da jornada dos tripulantes, julgo razoável considerar a existência de 1 infração para cada dia de utilização da aeronave, afastando múltiplas infrações em um mesmo dia calendário. Com isso, proporciona-se razoável período para que o operador, após a utilização da aeronave para os voos de instrução, sejam eles diurnos ou noturnos, tenha acesso aos lançamentos dos diários de bordo e possa cotejar tais informações com as ações de manutenção requeridas. Ante o exposto, **para o caso específico da OS em tela, perfazem-se 7 infrações**, compreendidas em datas de utilização da aeronave entre 31/08/2013 e 07/09/2013^[1]. Para tal período, a realização de voos com a aeronave PT-YLN caracteriza, inequivocamente, sua utilização sem a realização de inspeções requeridas pelo fabricante, **mesmo com toda a informação disponível ao controle técnico de manutenção do operador para que realizasse tal avaliação**. Em outras palavras, as infrações cometidas pela organização de manutenção e seus mecânicos não interferiram, no caso em tela, no dever do operador em controlar a realização das inspeções de sua frota, nem prejudicou a consistência das informações utilizadas pelo seu controle técnico de manutenção.

ORDEM DE SERVIÇO 717 (INSPEÇÃO DE 50 HORAS PT-HVM)

2.13. A abertura e fechamento da ordem de serviço foram realizados em 25/01/2014. O inspetor/APRS estava, conforme histórico apurado junto à Polícia Federal, fora do país, o que torna a realização dos registros de manutenção na data da OS impraticável. Complementarmente, não há qualquer registro em caderneta das inspeções realizadas. A defesa alega que os registros foram realizados após as viagens do profissional, que chegou ao Brasil no dia 04/02/2014.

2.14. Conforme os próprios argumentos da defesa, a aeronave não possuía qualquer registro na caderneta de célula relativo aos serviços da OS 717 entre o dia 25/01/2014, suposta data de encerramento do serviço, e o dia 04/02/2014, data de retorno do inspetor/APRS ao Brasil. Com isso, a utilização da aeronave PT-HVM entre os dias 25/01/2014 e 04/02/2014 é claramente irregular, uma vez que o controle técnico de manutenção não atentou para a ausência da inspeção de 50 horas em caderneta, nem para a OS 717 indevidamente preenchida. Ora, a aeronave, por definição, **não foi aprovada para o retorno ao serviço**, o que torna sua operação irregular após o dia 25/01/2014.

2.15. Dados os argumentos já apresentados no item 2.12, julgo razoável considerar a existência de 1 infração para cada dia de utilização da aeronave. **Para o caso específico da OS em tela, decorrem 12 infrações**, compreendidas entre 25/01/2014 e 04/02/2014^[2]. Da mesma forma que para a aeronave PT-YLN, a realização de voos com a aeronave PT-HVM caracteriza, inequivocamente, a utilização da aeronave sem a realização de inspeções requeridas pelo fabricante da aeronave, **com toda a informação disponível ao controle técnico de manutenção do operador para que realizasse tal avaliação**.

ORDEM DE SERVIÇO 732 (INSPEÇÃO DE 50 HORAS PT-YLN)

2.16. A abertura e fechamento da ordem de serviço foram realizados em 29 e 30/04/2014, respectivamente. O inspetor/APRS estava, conforme histórico apurado junto à Polícia Federal, fora do país, o que torna a realização dos registros de manutenção na data da OS impraticável. A defesa alega que os registros foram realizados após a viagem do profissional, que chegou ao Brasil no dia 03/05/2014. Complementarmente, o mero cotejamento dos dados de diário de bordo com as ações de manutenção requeridas indica que a aeronave voou entre os dias 25 e 29/04/2014 com a inspeção de 100 horas vencida.

2.17. Conforme os próprios argumentos da defesa, a aeronave não possuía qualquer registro na caderneta de célula relativo aos serviços da OS 732 entre o dia 30/04/2014, suposta data de encerramento do serviço, e o dia 03/05/2014, data de retorno do inspetor/APRS ao Brasil. Com isso, a utilização da aeronave PT-YLN entre os dias 25/04/2014 e 29/04/2014, devido à inspeção vencida de 100 horas, é claramente irregular, uma vez que o controle técnico de manutenção não atentou para o excedente de horas voadas com a aeronave. Da mesma forma, o controle técnico de manutenção não possuía, entre 30/04 e 03/05/2014, nem a OS 732 devidamente preenchida e assinada, nem o registro em caderneta de célula da execução de tais serviços. Com isso, a utilização da aeronave PT-HVM entre os dias 25/04 e 02/05/2014 possui clara natureza infracional, uma vez que o controle técnico de manutenção não atentou para a ausência da inspeção de 50 horas em caderneta, nem para a OS 732 indevidamente preenchida.

2.18. Dados os argumentos já apresentados no item 2.12, julgo razoável considerar a existência de 1 infração para cada dia de utilização da aeronave. **Para o caso específico da OS em tela, decorrem 6 infrações**, compreendidas entre 25/04 e 03/05/2014^[3]. Novamente, reitero que a utilização da aeronave se deu sem a realização de inspeções requeridas pelo fabricante da aeronave, **mesmo com toda a informação disponível ao controle técnico de manutenção do operador para que realizasse tal avaliação**.

ORDEM DE SERVIÇO 749 (INSPEÇÃO DE 100 HORAS PT-HVM)

2.19. A abertura e fechamento da ordem de serviço foram realizados em 30 e 31/07/2014, respectivamente. O inspetor/APRS estava, conforme histórico apurado junto à Polícia Federal, fora do país, o que torna a realização dos registros de manutenção na data da OS impraticável. A defesa alega que os registros foram realizados após a viagem do profissional, que chegou ao Brasil no dia 08/08/2014.

2.20. Conforme os próprios argumentos da defesa, a aeronave não possuía qualquer registro na caderneta de célula relativo aos serviços da OS 749 entre o dia 30/07/2014, suposta data de início do serviço, e o dia 08/08/2014, data de retorno do inspetor/APRS ao Brasil. Com isso, o controle técnico de manutenção não possuía, no período mencionado, nem a OS 749 devidamente preenchida e assinada, nem o registro em caderneta de célula da execução de tais serviços. Diante de tal fato, a utilização da aeronave PT-HVM no período constitui clara infração ao RBHA91.409(i), uma vez que o controle técnico de manutenção não atentou para a ausência da inspeção de 100 horas em caderneta, nem para a OS 732 indevidamente preenchida.

2.21. Dados os argumentos já apresentados no item 2.12, julgo razoável considerar a existência de 1 infração para cada dia de utilização da aeronave. **Para o caso específico da OS em tela, decorrem 5 infrações**, compreendidas entre 30/07 e 08/08/2014^[4]. Desnecessário lembrar que o controle técnico de manutenção do operador, em mais uma oportunidade, apresentou falhas independentes de qualquer ação de terceiros, uma vez que restritas ao **controle dos registros detidos pelo próprio operador**.

ORDEM DE SERVIÇO 762 (INSPEÇÃO DE 50 HORAS PR-HOE)

2.22. A abertura e fechamento da ordem de serviço foram realizados em 04/12/2014. O mecânico executante estava, conforme histórico apurado junto à Polícia Federal, fora do país, o que torna a realização dos registros de manutenção na data da OS impraticável. A defesa alega que os registros foram realizados após a viagem do profissional, que chegou ao Brasil no dia 05/12/2014.

2.23. Conforme os próprios argumentos da defesa, não havia o devido registro do mecânico executante na OS 762 no dia 05/12/2014, dia da realização de voos com a aeronave PR-HOE, que ocorreu em horário anterior ao retorno do mecânico ao Brasil.

2.24. De acordo com o já mencionado no item 2.5 do presente voto, não se pode supor conluio entre o operador e a organização de manutenção, o que suporta a versão contrafactual de que o operador recebeu a aeronave inspecionada de forma indevida sem, contudo, dispor dos meios para atestar tais irregularidades, uma vez que a própria caderneta de motor da aeronave (SEI 2164972 - página 9) atesta, no registro datado de 04/12/2014, que "*Detalhes pertinentes aos serviços realizados constam no arquivo da Horus Aero Táxi Ltda na Ordem de Serviço 762*". Com isso, não se pode afastar a hipótese mais benéfica à autuada de que a ordem de serviço 762 possuía preenchimento precário em 05/12/2014 enquanto o operador era vítima de um registro fraudulento na caderneta de motor.

2.25. Diante de tais colocações, **afasto a ocorrência de infrações relativas à Ordem de Serviço 762 e a subsequente utilização da aeronave PR-HOE**.

ORDEM DE SERVIÇO 801 (INSPEÇÃO DE 100 HORAS PR-HOE)

2.26. A abertura e fechamento da ordem de serviço foram realizados em 11 e 13/08/2015, respectivamente. O mecânico executante estava, conforme histórico apurado junto à Polícia Federal, fora do país, o que torna a realização dos registros de manutenção na data da OS impraticável. A defesa alega que os registros foram realizados após a viagem do profissional, que chegou ao Brasil no dia 21/08/2015. Complementarmente, o mero cotejamento dos dados de diário de bordo com as ações de manutenção requeridas indica que a aeronave voou entre os dias 07 e 11/08/2015 com a inspeção de 100 horas vencida.

2.27. Com isso, a utilização da aeronave PR-HOE entre os dias 07 e 11/08/2015, devido à inspeção vencida de 100 horas, é claramente irregular, uma vez que o controle técnico de manutenção não atentou para o excedente de horas voadas com a aeronave.

2.28. Dados os argumentos já apresentados no item 2.12, julgo razoável considerar a existência de 1 infração para cada dia de utilização da aeronave. **Para o caso específico da OS em tela, decorrem 5 infrações**, compreendidas entre 07 e 11/08/2015^[5]. Novamente, reitero que a utilização da aeronave se deu sem a realização de inspeções requeridas pelo fabricante da aeronave, **mesmo com toda a informação disponível ao controle técnico de manutenção do operador para que realizasse tal avaliação**.

2.29. Contudo, para as operações posteriores à realização do serviço de manutenção constante na OS 801, de acordo com o já mencionado no item 2.5 do presente voto, não se pode supor conluio entre o operador e a organização de manutenção, o que suporta a versão contrafactual de que o operador recebeu a aeronave inspecionada de forma indevida sem, contudo, dispor dos meios para atestar tais irregularidades, uma vez que a própria caderneta de célula da aeronave (SEI 2164975 - página 9) atesta, no registro datado de 13/08/2015, que "*Detalhes pertinentes aos serviços realizados constam no arquivo da Horus Aero Táxi Ltda na Ordem de Serviço 801*". Com isso, não se pode afastar a hipótese mais benéfica à autuada de que a ordem de serviço 801 possuía preenchimento precário em 13/08/2015 enquanto o operador era vítima de um registro fraudulento na caderneta de célula.

2.30. Diante de tais colocações, **afasto a ocorrência de infrações relativas à Ordem de Serviço 801 e a utilização da aeronave PR-HOE posteriores a 13/08/2015**. Mantenho, contudo, as **5 infrações cometidas entre 07 e 11/08/2015, conforme item 2.28 do voto**.

ORDEM DE SERVIÇO 850 (INSPEÇÃO DE 50 HORAS PT-YLN)

2.31. A abertura e fechamento da ordem de serviço foram realizados em 03/10/2016. O inspetor/APRS estava, conforme histórico apurado junto à Polícia Federal, fora do país, o que torna a realização dos registros de manutenção na data da OS impraticável. A defesa alega que os registros foram realizados após a viagem do profissional, que chegou ao Brasil no dia 12/10/2016.

2.32. Conforme os próprios argumentos da defesa, a aeronave não possuía qualquer registro na caderneta de célula relativo aos serviços da OS 850 entre o dia 03/10/2016, suposta data de realização do serviço, e o dia 12/10/2016, data de retorno do inspetor/APRS ao Brasil. Com isso, o controle técnico de manutenção não possuía, no período mencionado, nem a OS 850 devidamente preenchida e assinada, nem o registro em caderneta de célula da execução de tais serviços. Diante de tal fato, a utilização da aeronave PT-YLN no período constitui clara infração ao RBHA91.409(i), uma vez que o controle técnico de manutenção não atentou para a ausência da inspeção de 50 horas em caderneta de motor.

2.33. Dados os argumentos já apresentados no item 2.12, julgo razoável considerar a existência de 1 infração para cada dia de utilização da aeronave. **Para o caso específico da OS em tela, decorre 1 infração**, decorrente de voo realizado em 08/10/2016. Oficioso ressaltar que o controle técnico de manutenção do operador, em mais uma oportunidade, apresentou falhas independentes de qualquer ação de terceiros, uma vez que restritas ao **controle dos registros detidos pelo próprio operador**.

2.34. Dosimetria

2.35. Quanto aos critérios de dosimetria utilizados pela análise da autoridade de segunda instância (SEI 5657330), foram consideradas, entre as circunstâncias agravantes, a obtenção, para si ou para outrem, de vantagens resultantes da infração. Manifesto concordância com a inclusão de tal agravante, uma vez que a aeronaves permaneciam disponíveis para voos de instrução mesmo sem os devidos serviços de manutenção realizados conforme preconizam o RBAC 43 e 145, gerando claro benefício à atuada. No tocante a agravante relativa a exposição de risco da integridade física de pessoas ou da segurança de voo, concordo com a autoridade de segunda instância no afastamento da aplicação de tal agravante, uma vez que já está inerente na descrição do tipo infracional (art. 302, inciso II, alínea “n”, da Lei Nº 7565/1986), o que, de acordo com a Súmula Administrativa ANAC nº 002/2019, reforça o posicionamento ora apresentado. Quanto às atenuantes, verifica-se que a a atuada não recebeu penalidades nos últimos 12 meses anteriores à data da infração.

2.36. Verificando-se 1 (uma) circunstância atenuante e 1 (uma) circunstância agravante, conforme mencionado acima, deverá ser aplicada multa no valor médio (R\$ 7.000 - sete mil reais) para cada infração constatada.

2.37. Conclusão

2.38. Por fim, cabe ressaltar que a ANAC tem envidado esforços na direção de uma regulação mais responsiva, que requer de seu regulado não apenas a capacidade técnica, mas, sobretudo, confiabilidade, pois esses pilares conferem segurança à concessão de certificados e autorizações para o exercício de atividades reguladas. As práticas em tela, que incluem o retorno da aeronave à linha de voo sem o cotejamento mínimo dos serviços de manutenção efetivamente realizados com os requisitos pela documentação técnica da aeronave, denotam deficiências graves, que colocam em risco os alunos da escola, terceiros no solo e mesmo os pilotos contratados pela atuada, eventualmente alheios às práticas do CTM do operador.

3. DO VOTO

3.1. Ante o exposto, **VOTO PELO PROVIMENTO PARCIAL DO RECURSO, REFORMANDO-SE A DECISÃO** em segunda instância (SEI 6041605), aplicando a penalidade de multa à empresa HORUS ESCOLA DE AVIACAO CIVIL LTDA - EPP no valor de **R\$ 252.000,00 (duzentos e cinquenta e dois mil reais)**.

3.2. Encaminhem-se os autos à ASJIN para a adoção das providências cabíveis.

É como voto.

TIAGO SOUSA PEREIRA
Diretor

[1] 31/08/2013, 01/09/2013, 02/09/2013, 04/09/2013, 05/09/2013, 06/09/2013, 07/09/2013 (SEI 2164955 - páginas 15 a 17)

[2] Conforme Diário de Bordo (SEI 2164959 - páginas 181 a 193)

[3] 25 a 29/04/2014, 02/05/2014 (SEI 2164965 - páginas 364 a 369)

[4] Conforme Diário de Bordo (SEI 2164967 - páginas 494 a 498)

[5] Conforme Diário de Bordo (SEI 2164971 - páginas 39 e 40)



Documento assinado eletronicamente por **Tiago Sousa Pereira, Diretor**, em 07/03/2022, às 12:42, 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 **6850529** e o código CRC **3422138F**.