



PARECER N° 285/2019/JULG ASJIN/ASJIN
PROCESSO N° 00065.006349/2016-76
INTERESSADO: ELITE AVIATION TAXI AÉREO LTDA, ELITE AVIATION TÁXI AÉREO LTDA.

/

PROPOSTA DE DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA – ASJIN

Infração: Postergação de item de manutenção e liberação para o voo a partir de MEL não aprovada pela ANAC

Enquadramento: alínea "e" do inciso III do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA) c/c item 135.179(b) do RBAC (Regulamento Brasileiro de Aviação Civil) 135.

Data da Infração: 13/03/2014, 14/06/2014, 16/06/2014 e 18/06/2014.

Auto de infração: 00878/2015

Aeronave: PR-FSN

Crédito de multa: 666002189

Proponente: Daniella da Silva Macedo Guerreiro - Especialista em Regulação de Aviação Civil - SIAPE 1650801

INTRODUÇÃO

1. Trata-se de processo administrativo instaurado sob o número em referência, sendo que o Auto de Infração nº 00878/2015 (fl. 28 do Volume SEI nº 2089795) capitula a infração na alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA.

2. No Relatório de Fiscalização (RF) nº 75/2015/GTAR-RJ/GAEM/GGAC/SAR (fls. 01/04 do volume SEI nº 2089795) é informado:

Em inspeção de rampa realizada no dia 22/06/2014, no aeroporto internacional do Recife, foi identificado na documentação da aeronave de marcas PR-FSN, categoria TPX, o registro de postergação de manutenção, e liberação para voo com equipamento deficiente, baseada em MEL, sem que a Elite Aviation Táxi Aéreo possua qualquer versão de MEL aprovada pela ANAC naquela data para a aeronave em questão. A seguir, segue relato do fato:

1. **Registro de postergação de manutenção:** consta na Ficha de Inspeção Anual de Manutenção (FIAM), mais especificamente no campo "4 - Manutenção postergada", em serviço realizado na aeronave PR-FSN pela oficina *Gulfstream* do Brasil, CHE nº 1004-41/ANAC, na cidade de Sorocaba-SP, no dia 13/03/2014, a informação "GCU intermitente. Substituição postergada de acordo com MEL Elite Táxi Aéreo - ATA 24, item 9 APU Generator- Repair Category C".

2. **Registro de fechamento do serviço postergado:** consta na *Work Order* nº SC 173 para a aeronave PR-FSN, datada de 19/03/2014, também executado pela *Gulfstream* do Brasil, a substituição da antiga APU GCU P/N 5153-010A, S/N P1169, pela APU GCU de mesmo P/N e S/N 98610, como forma de atendimento da postergação de serviço mencionada na FIAM.

3. **Liberação para voos baseada em MEL inexistente:** constatou-se que, entre os

dias 13/03/2014 e 19/03/2014, a aeronave PR-FSN realizou voos com um componente deficiente e sua manutenção postergada baseada numa MEL não aprovada pela ANAC. Os voos identificados foram aqueles registrados no diário de bordo nº 001/PR-FSN/2013, página 30, a saber: 1 - Data: 14/06/2014; De: SBSG; Para: SBFN; Decolagem: 13:20h; Pouso: 14:07h. 2 - Data: 16/06/2014; De: SBFN; Para: SBFZ; Decolagem: 14:20h; Pouso: 15:25h. 3 - Data: 18/06/2014; De: SBFZ; Para: SADF; Decolagem: 13:50h; Pouso: 19:11h.

4. **Manual MEL não aprovado na ANAC:** conforme Especificações Operativas (EO) da Elite Aviation Táxi Aéreo, Revisão "06", de 22/03/2013, nas páginas e 21/23 e 13/23, a aeronave PR-FSN não era autorizada a conduzir operações e também não tinha MEL aprovada pela ANAC. As EO, Revisão "07", de 12/05/2015, páginas 15/16 e 10/16, também não constam a autorização para a operação da aeronave PR-FSN e nem aprovação da MEL. Adicionalmente a isso, o processo nº 00065.132516/2013-91, que tratava sobre análise da MEL da aeronave PR-FSN, foi tramitado na SAR desde o dia 18/09/2013 e foi arquivado no âmbito da SAR, no dia 12/06/2015, sem aprovação do manual, a partir da emissão do FOP 112 nº 69/2015/GTAR-RJ/GAEM/GGAC/SAR (p. 00065.078306/2015-10).

Assim, ao realizar voos na aeronave PR-FSN com equipamento inoperante e/ou deficiente, e sem que a postergação da correção desta pane tenha sido justificável por uma MEL devidamente aprovada pela ANAC, Elite Aviation Táxi Aéreo infringiu o requisito 135.179(b) do RBAC 135.

Tal infração está capitulada no Art. 302, Inciso III, Alínea "e" do Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei 7.565 de 19/12/1986).

(...)

3. Ficha de Inspeção Anual de Manutenção (FIAM) referente à aeronave PR-FSN (fls. 05/09 do volume SEI nº 2089795), emitida na data de 13/03/2014 pela empresa Gulfstream. No campo 4 da FIAM está informado:

4 - Manutenção postergada (informar o motivo e o responsável pela decisão ou N/A, caso não exista):

GCU intermitente. Substituição postergada de acordo com MEL Elite Táxi Aéreo - ATA 24, Item 9 APU Generator - Repair Category C.

4. Registro de manutenção da Gulfstream (fl. 10 do volume SEI nº 2089795), referente à aeronave PR-FSN, que demonstra que na data de 19/03/2014 ocorreu a substituição da unidade de controle do gerador da APU, tendo sido removido o componente de P/N 51539-010A, S/N P1169 e instalado o componente de P/N 51539-010A, S/N 98610.

5. Registro de substituição de acessórios e componentes maiores da Gulfstream (fl. 11 do volume SEI nº 2089795), que informa a substituição do componente APU GCU na data de 19/03/2014.

6. Página nº 0030 do diário de bordo nº 001/PR-FSN/2013 (fl. 12 do volume SEI nº 2089795) em que constam registrados voos referentes às datas de 14/06/2014, 16/06/2014, 18/06/2014 e 22/06/2014.

7. Páginas da revisão 06, de 22/03/2013, das Especificações Operativas (EO) da Elite Aviation Táxi Aéreo Ltda (fls. 13/15 do volume SEI nº 2089795), em que consta a informação de que não possui MEL aprovada para nenhuma de suas aeronaves autorizadas, devendo cumprir na íntegra o prescrito na seção 135.179 do RBHA 135, sendo proibida decolagem com quaisquer equipamentos ou instrumentos inoperantes.

8. Páginas da revisão 07, de 12/05/2015 das EO da Elite Aviation Táxi Aéreo Ltda (fls. 16/18 do volume SEI nº 2089795), em que consta a informação de que as aeronaves da frota do detentor das Especificações Operativas, por não possuírem MEL aprovadas, somente poderão operar com todos os equipamentos/sistemas/instrumentos disponíveis e operantes.

9. Histórico do processo de análise de MEL aplicável para a aeronave PR-FSN (fl. 19 do volume SEI nº 2089795).

10. FOP 112 - PARECER PARA ENCERRAMENTO DE FASE - nº 69/2015/GTAR-

RJ/GAEM/GGAC/SAR (fl. 20 do volume SEI nº 2089795) em que está informado:

1. O referido processo refere-se a análise MEL da aeronave de marcas PR-FSN (*Gulfstream G-150*) no âmbito da SAR.
2. O processo foi autuado na SAR no dia 19/09/2013 e desde essa data, foram respondidos os seguintes FOP 113 apontando não conformidades, a saber 1 - 73/2013/GVAG-RF/SSO/UR/RECIFE (em 10/10/2013), 2 - 102/2013/GVAG-RF/SSO/UR/RECIFE (em 19/02/2014), 3 - 32/2014/GOAG-RF/SPO (em 06/05/2014) e 4 - 68/2014/GOAG-RF/SPO (em 25/09/2014).
3. Desde a análise do ultimo FOP 113 contendo não conformidades do ponto de vista de aeronavegabilidade, já se passaram 256 dias sem que esta GTAR-RJ tenha recebido reposta das não conformidades por parte da empresa.
4. De acordo com os itens 5.7.1 e 5.7.2 da IS 119-004A, as ações de correções deve ocorrer no prazo de até 90 dias e, em não havendo manifestação conclusiva nesse período, o processo deverá ser arquivado compulsoriamente.
5. Vale salientar que no dia 05/09/2014, no esforço de tentar atender as demandas do requerente, foi realizada reunião com representantes da ANAC e da Empresa Elite Aviation na sede da ANAC-Recife para tratar dos processos correntes dessa empresa. Dentre esses processos, foram tratados sobre os manuais de MEL do AS 350B3 (PR-CAT), G-150 (PR-FSN) e do L-45 (PR-BFM). Essa reunião foi registrada na ATA protocolada sob o nº 00065.126479/2014-62.
6. Outra informação relevante é que, em ligação recebida no mês de maio/2015 por representante da empresa Elite Aviation este informou que a empresa perdeu o interesse em operar com a referida aeronave e está em processo de transferência de responsabilidade de operação.

11. O Auto de Infração (AI) nº 00878/2015 (fl. 21 do volume SEI nº 2089795) apresenta a seguinte descrição:

DATA: 22/06/2014 HORA: - LOCAL: Recife-PE

Descrição da ocorrência: Postergação de item de manutenção e liberação para o voo a partir de MEL não aprovada pela ANAC

Em inspeção de rampa realizada no dia 22/06/2014, no aeroporto internacional do Recife, foi identificado na documentação da aeronave de marcas PR-FSN, categoria TPX, o registro de postergação de manutenção, e liberação para voo com equipamento deficiente, baseada na MEL, sem que a Elite Aviation Táxi Aéreo possuísse qualquer versão de MEL aprovada pela ANAC naquela data para a aeronave em questão. Consta na FIAM, mais especificamente no campo "4 - Manutenção postergada", em serviço realizado pela oficina Gulfstream do Brasil, no dia 13/03/2014, a informação "GCU intermitente. Substituição postergada de acordo com MEL Elite Táxi Aéreo - ATA 24, item 9 APU Generator - Repair Category C". Constatou-se que, entre os dias 13/03/2014 e 19/03/2014, a aeronave PR-FSN realizou voos com um componente deficiente e sua manutenção postergada baseada numa MEL não aprovada pela ANAC. Os voos identificados foram aqueles registrados no diário de bordo nº 001/PR-FSN/2013, página 30, a saber: 1 - Data: 14/06/2014; De: SBSG; Para: SBFN; Decolagem: 13:20h; Pouso: 14:07h. 2 - Data: 16/06/2014; De: SBFN; Para: SBFZ; Decolagem: 14:20H; Pouso: 15:25h. 3 - Data: 18/06/2014; De: SBFZ; Para: SADF; Decolagem: 13:50h; Pouso: 19:11h. Assim, ao realizar voos na aeronave PR-FSN com equipamento inoperante e/ou deficiente, e sem que a postergação da correção desta pane tenha sido justificável por uma MEL aprovada pela ANAC, a Elite Aviation Táxi Aéreo infringiu o requisito 135.179(b) do RBAC 135.

Capitulação: Art . 302, Inciso III, Alínea "e" do Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei 7.565 de 19/12/1986).

DEFESA

12. O Interessado foi devidamente notificado do AI nº 00878/2015, em 29/12/2015, conforme demonstrado em Aviso de Recebimento (AR) (fl. 22 do Volume SEI nº 2089795), tendo apresentado sua defesa (fls. 24/27 do Volume SEI nº 2089795), que foi recebida em 18/01/2016.

13. Na defesa observa que equipamentos altamente sofisticados podem sofrer uma intermitência que, ao iniciar-se outro ciclo, deligando-se e religando-se o aparelho o funcionamento normal é assim restabelecido e que tal condição não constitui inoperância, deficiência ou defeito. Dispõe

que a definição e a experiência aeronáutica da intermitência não condizem com o conceito de inoperância e que não é incomum, por exemplo, que ao surgir uma indicação atípica uma aeronave moderna seja completamente desligada e religada, desaparecendo nesse processo qualquer indicação atípica. Bem ao modo dos computadores, algumas aeronaves precisam sofrer um processo de "reboot" no solo para sanar uma intermitência, porém em nenhum desses casos far-se-ia recurso a uma Lista de Equipamentos Mínimos (MEL).

14. Descreve a função do equipamento, cujo funcionamento foi apresentado como intermitente pela oficina mecânica, informando que a GCU ou *Generator Control Unit* é um equipamento elétrico acoplado ao *Auxiliar Power Unit* (APU) que garante, entre outras funções, a sincronização perfeita durante o acionamento dos ciclos elétricos entre a energia gerada pelo APU e as outras GCUs acopladas às turbinas. Acrescenta que o funcionamento intermitente restringia-se à GCU, ocorrendo em aproximadamente 25% dos casos. Informa que em todos esses casos foram orientados pelo suporte telefônico da Gulfstream a desligar e religar o avião, cujo funcionamento normal imediatamente se restabelecia. Reforça que quando do acionamento utilizando outros métodos normais alternativos, através de GPU (*Ground Power Unit*) ou baterias, nenhuma indicação atípica surgira.

15. Alega que antes do período discriminado no Auto, realizou-se a inspeção anual nas oficinas da Gulfstream no Brasil e que a oficina achou por bem, unilateralmente, registrar a ocorrência dessa intermitência. Ciente do mínimo impacto que essa intermitência teria para o funcionamento e da existência de outros meios normais que estão disponíveis caso a falha ocorresse, a oficina optou por liberar a aeronave. Considera que o que mais surpreende é que a oficina tenha se apoiado em um documento não aprovado pela ANAC, sem que a Elite o tivesse fornecido. Alega que a Elite, com efeito, jamais fez recurso a esse documento, como demonstra a ausência de qualquer citação do mesmo nos livros de bordo da aeronave.

16. Salienta que a GCU é descrita como intermitente, e não inoperante, e que segundo define o Dicionário Aurélio da Língua Portuguesa, a intermitência consiste na "interrupção momentânea", ou seja, não contínua. Assim, considera que inoperância não havia, portanto, sobretudo em vista dos outros sistemas normais alternativos para o caso eventual de uma falha, que aliás jamais se apresentou. Alega que o auto de infração excede o conteúdo da lei quando acrescenta o termo "inoperante e/ou defeituoso" em sua descrição dos fatos. E que em nenhum caso a intermitência ocorrida correspondia a uma inoperância da GCU, que seguia funcionando normalmente sempre que reiniciada. Em consequência, não houve violação da norma citada. Dispõe que prova disso é a utilização normal da aeronave, acionada por qualquer um dos meios normais alternativos constantes dos procedimentos normais do fabricante, sem que qualquer indicação atípica ocorresse. Considera que nenhum voo foi efetuado com equipamento inoperante, não no período citado pelo Auto de Infração, nem antes e nem depois. Alega que outra prova do funcionamento do equipamento foi pela liberação da aeronave ser pela oficina do fabricante, informando que uma oficina homologada está obrigada a não liberar uma aeronave irregular. Ou seja, uma oficina homologada, tanto mais sendo oficina do próprio fabricante da aeronave, está obrigada a garantir que uma aeronave está liberada para operar segundo as especificações técnicas mínimas exigidas e de acordo com a regulamentação do seu país de registro.

17. Informa que surpreende que a oficina da Gulfstream no Brasil tenha citado um documento não aprovado pela ANAC, o que seria facilmente constatado pela ausência de FOP nº 111 de aprovação do mesmo. Comunica que ignora quem tenha permitido acesso da oficina a esse documento. E que tanto os pilotos quanto os mecânicos e diretores da Elite Aviation estavam cientes do processo em andamento, sem que fossem autorizados a utilizar o documento cuja aprovação ansiosamente e insistentemente buscava.

18. Entende que sequer falha houve, visto que não havia equipamento Inoperante e portanto a citação da MEL seria desnecessária.

19. Argumenta que o recurso à Lista de Equipamentos Mínimos foi uma iniciativa unilateral da Gulfstream, sem a anuência da Elite Aviation. E que caso haja violação, reiterando dúvida quanto ao mérito, essa seria unilateralmente imputável à empresa que a fez, ou seja à Gulfstream, autora de um documento no qual a citação de uma MEL não aprovada foi feita.

20. Requer que seja acolhida a defesa , cancelando-se o auto de infração.
21. AI nº 00878/2015 (fl. 28 do Volume SEI nº 2089795).
22. Páginas do manual de voo da aeronave Gulfstream G150 (fls. 29/43 do Volume SEI nº 2089795).

DECISÃO DE PRIMEIRA INSTÂNCIA

23. O setor competente, em decisão motivada (SEI nº 2262014), de 13/11/2018, convalidou a data das infrações para 13/03/2014, 14, 16 e 18/06/2014 e considerou caracterizadas as infrações descritas no AI, art. 302, III, e, da Lei nº 7.565, de 1986. Observada a incidência de 1 (uma) circunstância atenuante e de nenhuma circunstância agravante, fixou o valor de multa para cada uma das quatro infrações no patamar mínimo, isto é, R\$4.000,00 (quatro mil reais), totalizando o valor de R\$16.000,00 (dezesesseis mil reais), por uma liberação de manutenção irregular e três voos irregulares.

RECURSO

24. O interessado foi notificado a respeito da decisão de primeira instância em 11/12/2018, conforme demonstrado em AR (SEI nº 2532523).
25. O interessado apresentou recurso, que foi recebido em 19/12/2018 (SEI nº 2538396).
26. No recurso dispõe sobre a ausência de infração, alegando que a autuação atribui à recorrente a prática de suposta infração que não está tipificada como tal na legislação. Informa que o fiscal registrou que a aeronave operada pela recorrente teria equipamento funcionando de modo intermitente e teria havido a postergação da sua manutenção. Contrapõe que o funcionamento intermitente de equipamento não consiste em infração. Neste sentido, cita o requisito 135.179(b) do RBAC 135. Alega que a intermitência não se confunde com inoperância, de modo que nenhuma irregularidade existiu. Reitera argumentos apresentados em sede de defesa a respeito da intermitência de funcionamento de equipamentos. Destaca que a aeronave foi utilizada normalmente, sem que qualquer indicação atípica ocorresse e que nenhum voo foi feito com equipamento inoperante, o que demonstra a insubsistência da autuação. Pugna pela reforma da decisão, a fim de que o Auto de Infração seja integralmente desconstituído.
27. Requer o provimento do recurso, no sentido de que seja reformada a decisão com a consequente desconstituição da autuação em virtude da falta de tipicidade da conduta da autuada, em razão da inocorrência de infração.

OUTROS ATOS PROCESSUAIS

28. Envelope de encaminhamento da defesa (fl. 23 do Volume SEI nº 2089795).
29. Certidão de tempestividade referente à defesa (fl. 44 do Volume SEI nº 2089795).
30. Despacho de encaminhamento do processo (fl. 45 do Volume SEI nº 2089795).
31. Termo de Encerramento de Trâmite Físico (SEI nº 2089803).
32. Extrato do SIGEC (Sistema Integrado de Gestão de Créditos) (SEI nº 2272818).
33. Despacho para notificação de decisão (SEI nº 2419910).
34. Extrato do SIGEC (SEI nº 2465253).
35. Comprovante de inscrição e de situação cadastral (SEI nº 2472575).
36. Notificação nº 4106/2018/ASJIN-ANAC (SEI nº 2472589)
37. Extrato do sistema dos Correios referente à entrega de objeto (SEI nº 2538399).

38. Termo de posse de administrador (SEI nº 2538402).
39. Recibo eletrônico de protocolo (SEI nº 2538403)
40. Despacho de Aferição de tempestividade (SEI nº 2604786).

41. É o relatório.

PRELIMINARES

42. Regularidade processual

42.1. O interessado foi regularmente notificado quanto à infração imputada em 29/12/2015, apresentou defesa que foi recebida em 18/01/2016. Foi notificado da decisão de primeira instância em 11/12/2018, apresentando recurso, que foi recebido em 19/12/2018.

42.2. Aponto a regularidade processual do presente processo, a qual preservou todos os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitou, também, aos princípios da Administração Pública, estando, assim, pronto para, agora, receber uma decisão de segunda instância administrativa.

MÉRITO

43. Vícios do Auto de Infração nº 00878/2015 e da Decisão de Primeira Instância

43.1. O AI nº 00878/2015 descreve como ocorrência a postergação de item de manutenção e liberação para voo a partir de MEL não aprovada pela ANAC. Esta descrição, inicialmente, leva a um entendimento de que o ato infracional descrito pela fiscalização seria a ação de efetuar a liberação de aeronavegabilidade com base em uma MEL que não tinha a necessária aprovação da ANAC. Contudo, na descrição da infração, contida no mesmo AI, consta a seguinte informação:

(...) foi identificado na documentação da aeronave (...) o registro de postergação de manutenção, e liberação para voo com equipamento deficiente, baseada em MEL, sem que a Elite Aviation Táxi Aéreo possuísse qualquer versão de MEL aprovada pela ANAC (...). Consta na FIAM, mais especificamente no campo "4 - Manutenção postergada", em serviço realizado pela oficina Gulfstream do Brasil, no dia 13/03/2014, a informação "GCU intermitente. Substituição postergada de acordo com MEL Elite Táxi Aéreo - ATA 24, item 9 APU Generator - Repair Category C"(...)

43.2. O trecho transcrito acima, da descrição da infração contida no AI nº 00878/2015, dispõe sobre a liberação para voo com equipamento deficiente baseada em MEL não aprovada pela ANAC, mas esclarece que a manutenção postergada foi registrada na FIAM, em serviço realizado pela oficina Gulfstream, ou seja, por pessoa diferente da do interessado do presente processo. Além disso, esta informação pode ser confirmada na FIAM constante das fls. 05/09 do volume SEI nº 2089795, que demonstra que a liberação da aeronave em situação de manutenção postergada foi registrada em documento emitido pela referida oficina.

43.3. Na sequência, no AI nº 00878/2015 continua a descrição da infração da seguinte maneira:

(...) Constatou-se que, entre os dias 13/03/2014 e 19/03/2014, a aeronave PR-FSN realizou voos com um componente deficiente e sua manutenção postergada baseada numa MEL não aprovada pela ANAC. Os voos identificados foram aqueles registrados no diário de bordo nº 001/PR-FSN/2013, página 30, a saber: 1- Data: 14/06/2014; (...) 2 - Data: 16/06/2014; (...) 3 - Data: 18/06/2014; (...). Assim, ao realizar voos na aeronave PR-FSN com equipamento inoperante e/ou deficiente, e sem que a postergação da correção desta pane tenha sido justificável por uma MEL aprovada pela ANAC, a Elite Aviation Táxi Aéreo infringiu o requisito 135.179(b) do RBAC 135.

43.4. Já neste outro trecho, transcrito da descrição da infração contida no AI nº 00878/2015, é relatada a infração como sendo o ato de realizar voos com a aeronave com equipamento deficiente sem que a postergação da correção da pane tenha sido baseada em uma MEL aprovada pela ANAC. Assim, a descrição da infração passa a não mais estar centrada no ato de liberação da aeronave com equipamento com pane sem que a MEL utilizada como referência estivesse aprovada. Importante observar o que dispõe o requisito 135.179(b) do RBAC 135, citado pela fiscalização no AI nº 00878/2015, apresentado a seguir:

RBAC 135

135.179 Instrumentos e equipamentos inoperantes

(...)

(b) Ninguém pode decolar com uma aeronave com instrumentos e equipamentos inoperantes instalados, a menos que as seguintes condições sejam atendidas:

(1) deve existir uma Lista de Equipamentos Mínimos (MEL) aprovada para a aeronave;

(2) deve haver uma carta da ANAC autorizando operações de acordo com a MEL aprovada. A tripulação de voo deve ter acesso direto antes de cada voo a todas as informações contidas na MEL aprovada através de documentação impressa ou outros meios aprovados nas especificações operativas do detentor de certificado e colocados à sua disposição. Uma MEL aprovada como autorizada pelas especificações operativas constitui uma modificação aprovada ao projeto de tipo de aeronave sem requerer nova certificação;

(3) a Lista de Equipamentos Mínimos aprovada deve:

(i) ser preparada de acordo com as limitações especificadas no parágrafo (b) desta seção; e

(ii) prover procedimentos para a operação da aeronave com certos instrumentos e equipamentos em condição inoperante;

(4) registros identificando os equipamentos e instrumentos inoperantes e as informações requeridas pelo parágrafo (a)(3)(ii) desta seção devem estar disponíveis para conhecimento do piloto;

(5) a aeronave deve ser operada de acordo com todas as condições e limitações contidas na MEL e nas especificações operativas autorizando o seu uso.

(...)

43.5. Observa-se que o requisito 135.179(b) do RBAC 135, citado no AI nº 00878/2015, refere-se à ação de decolar com uma aeronave com instrumentos e equipamentos inoperantes, ou seja, refere-se à ação de realização do voo, não estando, assim, relacionado com a ação de liberação da aeronave para retorno ao serviço após ação de manutenção.

43.6. Diante do exposto, é possível identificar deficiência do AI nº 00878/2015 no sentido de promover de forma inequívoca a descrição das infrações a serem apuradas, em função do documento carecer de clareza para identificar se descreve apenas as infrações relacionadas à realização de voos após liberação da aeronave com base em MEL não aprovada ou se há também a imputação de infração referente à própria ação de liberação da aeronave pela MEL ao interessado, apesar de descrever que tal liberação foi realizada por outra empresa.

43.7. Neste sentido, o setor de primeira instância aplicou multa por uma liberação de manutenção irregular e três voos irregulares. Assim, é necessário avaliar a consistência da aplicação da multa em questão para os dois tipos infracionais identificados, conforme exposto a seguir.

43.8. **Análise referente à aplicação de multa por liberação de manutenção irregular**

43.8.1. No que tange à aplicação de multa pela liberação de manutenção irregular, conforme já informado, o AI nº 00878/2015 informa que o registro de postergação de manutenção consta na FIAM referente a serviço realizado pela oficina Gulfstream do Brasil. Verifica-se que tal informação pode ser confirmada na FIAM constante dos autos, assim, a liberação em questão não foi efetuada pela Elite Aviation Táxi Aéreo Ltda, mas sim pela organização de manutenção contratada.

43.8.2. O Auto de Infração capitula a infração na alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA, que

dispõe sobre não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves, citando ainda o requisito 135.179(b) do RBAC 135, que conforme já exposto, aborda a operação da aeronave com instrumentos e equipamentos inoperantes instalados. Assim, o AI nº 00878/2015 não especifica qual seria a norma descumprida no que se refere à liberação da aeronave com equipamento inoperante baseada em MEL que não era aprovada pela ANAC. Com relação a esta tema a decisão de primeira instância informa:

(...)

Do uso de um documento não válido ou possivelmente inexistente, MEL, para fazer uma liberação para voo a Autuada tenta se eximir da responsabilidade atribuindo-a para Gulfstream. Da fl. 27:

O recurso à Lista de Equipamentos Mínimos, porém foi uma iniciativa unilateral da Gulfstream, sem a anuência da Elite Aviation. Caso haja violação, e reiteramos nossa dúvida quanto ao mérito, essa seria unilateralmente imputável à empresa que a fez, ou seja à Gulfstream, autora de um documento no qual a citação de uma MEL, não aprovada foi feita.

No entanto o operador, a Autuada, tem de ficar atento quanto as anotações de manutenção. Do RBHA 91.405(b):

91.405 - MANUTENÇÃO REQUERIDA

Cada proprietário ou operador de uma aeronave

[...]

(b) deve assegurar-se que o pessoal de manutenção fez as anotações apropriadas nos registros de manutenção de aeronave, indicando que a mesma foi aprovada para retorno ao serviço;

Assim ao liberar e depois voar por três vezes com liberação irregular infringiu-se por quatro vezes o art. 302, III, e:

(...)

43.8.3. Portanto, o setor de primeira instância imputou a infração referente à liberação irregular da aeronave com base no requisito 91.405(b) do RBHA (Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica) 91, que registre-se que não havia sido citado no AI nº 00878/2015. Necessário, assim, avaliar por completo o que dispõe a seção 91.405 do RBHA 91, apresentada a seguir:

RBHA 91

91.405 - MANUTENÇÃO REQUERIDA

Cada proprietário ou operador de uma aeronave:

(a) deve ter essa aeronave inspecionada como estabelecido na subparte E deste regulamento e deve, entre inspeções obrigatórias, exceto como previsto no parágrafo (c) desta seção, reparar discrepâncias que eventualmente apareçam, conforme previsto no RBHA 43.

(b) deve assegurar-se que o pessoal de manutenção fez as anotações apropriadas nos registros de manutenção de aeronave, indicando que a mesma foi aprovada para retorno ao serviço;

(c) deve tomar providências para que qualquer instrumento ou item de equipamento inoperante, e que o parágrafo 91.213(d)(2) permita estar inoperante, seja reparado, substituído, removido ou inspecionado na próxima inspeção requerida; e

(d) quando listando discrepâncias, incluindo instrumentos e equipamentos inoperantes, deve assegurar-se que uma placa foi instalada como requerido pela seção 43.11 do RBHA 43.

43.8.4. A seção 91.405 do RBHA 91 faz parte da Subparte E de tal regulamento, que trata da manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos. Observa-se que a seção 91.405 estabelece deveres do proprietário ou operador de uma aeronave. Analisando por completo tal seção, tendo como referência para a análise o caso em tela, é possível compreender que o operador de uma aeronave deve ter a aeronave inspecionada como requerido e deve, de maneira geral, reparar discrepâncias que eventualmente apareçam. Assim, no presente a discrepância referente à GCU da APU deveria ter sido reparada.

43.8.5. Além disso, a mesma seção do regulamento também estabelece que o operador deve assegurar que o pessoal de manutenção fez as anotações apropriadas nos registros de manutenção da aeronave, indicando que a mesma foi aprovada para retorno ao serviço. Quanto a esta anotação específica, verifica-se que houve a anotação na FIAM constante dos autos, logo abaixo do campo 5 do documento citado, constando a informação de que a aeronave foi aprovada para retorno ao serviço na data de 13/03/2014. Desta forma, observa-se que, no presente caso, foi feita a anotação com a indicação de aprovação para retorno ao serviço pela organização de manutenção contratada.

43.8.6. Adicionalmente, o operador deve tomar providências para qualquer instrumento ou item inoperante. Neste caso, a providência quanto ao item que teve a manutenção postergada só é demonstrada nos autos na data de 19/03/2014, por meio da substituição do componente pela organização de manutenção contratada.

43.8.7. Diante do exposto, entendo que no que se refere à seção 91.405 do RBHA 91 não há evidência de descumprimento da mesma por parte do interessado, no que se refere especificamente sobre a ação de liberação da aeronave para retorno ao serviço. Primeiramente, por tal liberação não ter sido executada pela Elite Aviation Táxi Aéreo Ltda e também por haver evidência nos autos de que a anotação indicando que a aeronave foi aprovada para retorno ao serviço foi feita. Esclarece-se que tal entendimento quanto ao não descumprimento da seção 91.405 do RBHA 91 não se refere ainda à realização dos voos citados nos Autos de Infração, pois tais atos tidos como infracionais serão analisados mais adiante neste parecer.

43.8.8. Em sua defesa o interessado alega que foi realizada a inspeção anual nas oficinas da Gulfstream no Brasil e que a oficina achou por bem, unilateralmente, registrar a ocorrência da intermitência do equipamento e que optou por liberar a aeronave e que a Elite jamais fez recurso ao uso da MEL. Informa, ainda, que surpreende que a oficina da Gulfstream no Brasil tenha citado um documento não aprovado pela ANAC, o que seria facilmente constatado pela ausência de FOP nº 111 de aprovação do mesmo. Com relação a estas alegações, tendo em conta o que foi exposto, vislumbro que as mesmas possam prosperar, em função da liberação da aeronave ter sido executada pela organização de manutenção Gulfstream não cabendo, assim, no presente caso, a imputação deste ato infracional à empresa Elite Aviation Táxi Aéreo Ltda.

43.9. **Análise referente à aplicação de multa pela realização de voos irregulares**

43.10. Quanto aos atos tidos como infracionais relacionados com a realização de voos após a liberação da aeronave de maneira irregular, verifica-se que no AI nº 00878/2015 é informado que a liberação da aeronave PR-FSN com item despachado pela MEL ocorreu na data de 13/03/2014. Neste contexto, é informado no AI:

(...) Constatou-se que, entre os dias 13/03/2014 e 19/03/2014, a aeronave PR-FSN realizou voos com um componente deficiente e sua manutenção postergada baseada numa MEL não aprovada pela ANAC. Os voos identificados foram aqueles registrados no diário de bordo nº 001/PR-FSN/2013, página 30, a saber: 1- Data: 14/06/2014; (...) 2 - Data: 16/06/2014; (...) 3 - Data: 18/06/2014; (...). Assim, ao realizar voos na aeronave PR-FSN com equipamento inoperante e/ou deficiente, e sem que a postergação da correção desta pane tenha sido justificável por uma MEL aprovada pela ANAC, a Elite Aviation Táxi Aéreo infringiu o requisito 135.179(b) do RBAC 135.

43.11. Portanto, no AI nº 00878/2015 foi reportado que a constatação dos voos com componente deficiente ocorreu entre os dias 13/03/2014 e 19/03/2014. De fato, nos autos consta documentação que demonstra que a liberação da aeronave com manutenção postergada pela MEL ocorreu no dia 13/03/2014 e a substituição do componente ocorreu no dia 19/03/2014, conforme informa registro de manutenção da Gulfstream. Apesar de citar que o período de operação irregular ocorreu entre os dias 13/03/2014 e 19/03/2014, o AI nº 00878/2015 informa que os voos irregulares ocorreram nas datas de 14/06/2014, 16/06/2014 e 18/06/2014. Contudo, tais datas não estão compreendidas entre os dias 13/03/2014 e 19/03/2014.

43.12. Conferindo as datas dos voos irregulares na página 30 do diário de bordo nº 001/PR-FSN/2013 constante dos autos, observa-se que as datas dos voos citados são realmente referentes aos dias 14/06/2014, 16/06/2014 e 18/06/2014.

43.13. Diante do exposto, constata-se que o AI nº 00878/2015 relaciona datas de voos irregulares que não estão compreendidas no período que o próprio Auto de Infração informa ter ocorrido a operação irregular da aeronave.

43.14. Com relação a esta mesma questão da data dos voos, na decisão de primeira instância é informado:

(...)

O AI imputa a Autuada por liberar e operar a aeronave PR-FSN irregularmente. A liberação ocorreu dia 13/03/2014 e os voos ocorreram em **14, 16 e 18/06/2014** portanto essas são as datas das referidas infrações sendo portanto necessário convalidar a data com base no art. 7º, § 1º, VI, da Instrução Normativa nº 08, de 6 de junho de 2008.

(...)

No dia 19/03/2014 foi emitido um Work Order (ordem de serviço), contido na fl. 10, o RF infere que esta manutenção teve como propósito a substituição do equipamento postergada no FIAM e assim infere-se que a aeronave operou irregularmente três vezes do dia **14/03/2014** ao dia **18/03/2014**, vide diário de bordo à fl. 12.

(...)

Primeiramente, com base no art. 7º, § 1º, VI, da Instrução Normativa nº 08, de 6 de junho de 2008 se convalida da data das infrações para 13/03/2014, **14, 16 e 18/06/2014**.

(...)

(grifo meu)

43.15. Tendo em vista os trechos citados da decisão de primeira instância, verifica-se que as datas das infrações referentes aos voos foram convalidadas para os dias 14/06/2018, 16/06/2018 e 18/06/2018, datas estas que não estão compreendidas no período entre 13/03/2014 e 19/03/2014, mas que são datas que constam na página do diário citado no AI nº 00878/2015 e que consta dos autos. Entretanto, em outro trecho da mesma decisão é informado que a "*... aeronave operou irregularmente três vezes do dia 14/03/2014 ao dia 18/03/2014 ...*", apesar de não constar dos autos evidências de operação da aeronave PR-FSN no período compreendido entre 13/03/2014 e 19/03/2014.

43.16. Diante disso, considero que não resta demonstrada a materialidade dos atos tidos como infracionais reportados no AI nº 00878/2015, em função de os voos que foram tidos como irregulares terem sido realizados após o período que a própria fiscalização reporta como a aeronave estando em condição manutenção postergada baseada numa MEL não aprovada pela ANAC.

CONCLUSÃO

43.17. Pelo exposto, sugiro ANULAR o Auto de Infração nº 00878/2015, que deu origem ao presente processo, CANCELANDO-SE a multa aplicada em primeira instância administrativa que constitui o crédito nº 666002189 e arquivando o presente processo.

44. **É o Parecer e Proposta de Decisão.**

45. **Submete-se ao crivo do decisor.**

DANIELLA DA SILVA MACEDO GUERREIRO
ESPECIALISTA EM REGULAÇÃO DE AVIAÇÃO CIVIL
SIAPE 1650801



Documento assinado eletronicamente por **Daniella da Silva Macedo Guerreiro, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 13/03/2019, às 15:59, 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 <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **2784766** e o código CRC **1B93D4F9**.

Referência: Processo nº 00065.006349/2016-76

SEI nº 2784766



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 395/2019

PROCESSO Nº 00065.006349/2016-76

INTERESSADO: ELITE AVIATION TAXI AÉREO LTDA, ELITE AVIATION TÁXI AÉREO LTDA.

Brasília, 18 de abril de 2019.

1. Trata-se de Recurso Administrativo interposto por ELITE AVIATION TAXI AÉREO LTDA, CNPJ 11074327000124, contra decisão de 1ª Instância da Superintendência de Aeronavegabilidade - SAR, proferida dia 13/11/2018, que aplicou multa no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais) por uma liberação de manutenção irregular e três voos irregulares, totalizando o valor de R\$16.000,00 (dezesesseis mil reais), pelo cometimento das infrações identificadas no Auto de Infração nº 00878/2015, pela prática de postergação de item de manutenção e liberação para o voo a partir de MEL não aprovada pela ANAC. A infração ficou capitulada na alínea "e" do inciso III do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA) c/c item 135.179(b) do RBAC (Regulamento Brasileiro de Aviação Civil) 135.

2. Por celeridade processual e, com fundamento no artigo 50, §1º, da Lei nº 9.784/1999, ratifico os argumentos trazidos na proposta de decisão [Parecer 285/2019/JULG ASJIN/ASJIN – SEI nº 2784766], ressaltando que embora a Resolução nº 472/2018 tenha revogado a Resolução ANAC nº 25/2008 e a IN ANAC nº 8, de 2008, também estabeleceu em seu artigo 82 que suas disposições não prejudicam atos já praticados e a aplicação das normas vigentes à época dos fatos, inclusive no que concerne às sanções aplicáveis.

3. Desta forma, importa esclarecer que as alterações normativas citadas não influenciaram o teor da presente Decisão que apenas passa a ter fundamento em novo normativo no que tange às questões procedimentais.

4. Destaco que apenas quanto ao parágrafo nº 43.15 do Parecer 285/2019/JULG ASJIN/ASJIN – SEI nº 2784766 - foi observado que as datas "14/06/2018, 16/06/2018 e 18/06/2018" foram informadas de maneira equivocada. Desta forma, as datas corretas que devem ser consideradas em tal trecho do Parecer são "14/06/2014, 16/06/2014 e 18/06/2014".

5. Dito isto, com base nas atribuições a mim conferidas pelas designações que constam nas Portarias ANAC nº 751, de 07/03/2017, e nº 1.518, de 14/05/2018, e com fundamento no art. 42 da Resolução ANAC nº 472, de 2018, e competências conferidas pelo artigo 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381, de 2016, **DECIDO:**

- **ANULAR** o Auto de Infração nº 00878/2015, que deu origem ao presente processo, **CANCELANDO-SE** a multa aplicada em primeira instância administrativa que constitui o crédito nº 666002189 e arquivando o presente processo.

À Secretaria para as providências cabíveis.

Notifique-se.

Publique-se

Cássio Castro Dias da Silva

SIAPE 1467237

Presidente da Turma Recursal do Rio de Janeiro



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva**, Presidente de



Turma, em 18/04/2019, às 17:47, 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 <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **2796979** e o código CRC **BCE69BB1**.

Referência: Processo nº 00065.006349/2016-76

SEI nº 2796979