



PARECER Nº 100/2019/JULG ASJIN/ASJIN
PROCESSO Nº 60840.044691/2011-54
INTERESSADO: ABSA AEROLINHAS BRASILEIRAS S.A

PROPOSTA DE DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA – ASJIN

Infração: Aeronave PR-ACG foi liberada para retorno ao serviço sem enquadramento em dados técnicos aprovados

Auto de Infração: 07475/2011

Enquadramento: alínea 'e' do inciso III do art. 302 da Lei 7.565/86 (CBA - Código Brasileiro de Aeronáutica) c/c seção 121.303(d)(1) c/c seção 121.628 c/c seção 121.605 do RBAC 121

Data da infração: 23/04/2011

Aeronave: PR-ACG

Local: Miami (EUA)

Crédito de multa: 645040147

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 (AI) nº 07475/2011 (fl. 01 do volume SEI nº 0900306) capitula a infração na alínea "e" do inciso III do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (CBA), em função da aeronave PR-ACG ter sido liberada para retorno ao serviço sem enquadramento em dados técnicos aprovados.

2. O AI nº 07475/2011 apresenta a seguinte descrição:

MARCAS DA AERONAVE: PR-ACG

DATA: 05/07/2011 LOCAL: BASE DE MANUTENÇÃO DE MIAMI-EUA (KMIA)

Descrição da Ocorrência: Aeronave PR-ACG foi Liberada para Retorno ao Serviço sem Enquadramento em Dados Técnicos Aprovados

Histórico: Em auditoria realizada na base de Miami (EUA) da Empresa em epígrafe por Inspectores desta Agência, nos dias 04 e 05 de Julho de 2011, foi constatado que a aeronave de marcas PR-ACG foi liberada para retorno ao serviço com itens inoperantes sem enquadramento na MEL aprovada. A partir do reporte "25.11.13.02 - FO seat track lever loose" no livro técnico da aeronave", o mecânico diferiu a manutenção, em 23 de Abril de 2011, com "TRANSFERED TO DMI #B-2096", conforme flightlog PR-ACG, nº 0017, página 11900834, infringindo o disposto no RBAC 121.303 (d)(1) combinado com RBAC 121.628 sobre a forma prevista na legislação para liberação de aeronaves com itens inoperantes.

3. No Relatório de Fiscalização nº 149/2011/DAR/SAR/UR/SÃO PAULO (fl. 02 do volume SEI nº 0900324), de 21/12/2011 (fl. 02), são reiteradas as informações constantes do AI nº 07475/2011.
4. Em anexo ao Relatório de Fiscalização são apresentados os seguintes documentos:
1. Registro referente à liberação da aeronave - flightlog PR-ACG, nº 0017, página 11900834 (fl. 03 do volume SEI nº 0900324);
 2. FOP 109 nº 17/2011/DAR/SAR/UR/SÃO PAULO (60840.023085/2011-03) (fl. 04 do volume SEI nº 0900324);
 3. FOP 123 GM 81-2011/45 (60840.024307/2011-05) (fl. 05 do volume SEI nº 0900324); e
 4. Páginas 1, 2, 3, 4, 5 e 6 da Nota Técnica nº 123/2011/DAR/SAR/UR/SÃO PAULO (60840.041268/2011-01) (fls. 06/08 do volume SEI nº 0900324).
5. No registro de liberação da aeronave, sendo este o Flight Log Book (Livro de Bordo) nº 0017, referente à aeronave Boeing 767-316 / SN (Serial Number/Número de Série) 30780, página nº 11900834/PR-ACG/11 (fl. 03 do volume SEI nº 0900324), no qual está registrado voo efetuado na data de 23/04/2011, consta no segundo item relativo ao campo "A - DEFECT DESCRIPTION (PIREP ORD ITEM)", sendo este campo destinado ao registro de defeitos, a informação "25.11.13.02 - FO seat track lever loose", indicando a existência de falha referente ao assento do co-piloto, enquanto que no campo "B-ACTION TAKEN", que é destinado ao registro da ação de manutenção executada para permitir a liberação da aeronave, para este reporte de discrepância consta a informação "transferred to DMI # B2096", indicando que o registro da pane reportada foi transferida para o documento denominado "DMI" de numeração B2096, sendo para este registro informada a data de 23/04/2011.
6. No FOP 109 nº 17/2011/DAR/SAR/UR/SÃO PAULO (fl. 04 do volume SEI nº 0900324), que é o documento utilizado para comunicação de não conformidades de inspeção, foram comunicadas as não conformidades identificadas na auditoria de acompanhamento da base de manutenção localizada no Aeroporto Internacional de Miami, realizada no período de 04 a 05/07/2011. A não conformidade de nº 05 informa "REGISTRO - Aeronave PR-ACG, no flightlog 11900834, teve o reporte da tripulação "FO seat track lever loose" diferido em ACR sem referência ao capítulo da MEL aprovada".
7. No FOP 123 nº GM 81-2011/45 (fl. 05 do volume SEI nº 0900324), apresentado pela empresa em resposta às não conformidades comunicadas no FOP 109 nº 17/2011/DAR/SAR/UR/SÃO PAULO, para a não conformidade de nº 05, a empresa apresentou a seguinte resposta: "*Considerando o sistema de ajuste e travamento da poltrona do FO operativo acordo 767 AMM 25-11-00/601, sem necessidade de enquadramento da discrepância "FO seat track lever loose" na MEL aplicável, consideramos correta a liberação do item. Entendemos que houve falha no preenchimento do FLB 11999834, acordo MGM CAP11 SEC1, item IV.(5) na classificação NO MEL e melhor detalhamento da operacionalidade do assento no reporte da discrepância. Emitido Comunicado do Controle de Qualidade Nº 44 para reporte de discrepância NO MEL no FLB, somente com confirmação positiva de operação do componente ou sistema afetado.*"
8. Na Nota Técnica nº 123/2011/DAR/SAR/UR/SÃO PAULO (fls. 06/08 do volume SEI nº 0900324) consta a análise das respostas às não conformidades apresentadas no FOP 123 nº GM 81-2011/45. No que se refere à não conformidade de nº 05, na Nota Técnica foram citados trechos do MGM (Manual Geral de Manutenção) da empresa relacionados com o diferimento de itens em ACR e na análise da não conformidade consta a informação que "*De acordo com a legislação em vigor - RBAC 121.303 (d) (1) cc RBAC 121.628, a única forma prevista para a liberação de aeronaves para retorno ao serviço é através da MEL aprovada. A partir do reporte no livro de manutenção da aeronave, o mecânico responde com "Transferred to DMI #2896", sem o devido enquadramento na MEL. Ainda, no DMI #2896 no campo "Discrepancy" o mecânico registra que a aeronave foi liberada em acordo com "ABSA NO MEL PROGRAM"*". E na conclusão da análise é informado "*Emitir proposta de Auto de Infração*"

pela liberação em desacordo com a legislação aplicável e emitir ofício solicitando protocolo do MQA e revisão do Manual Geral de Manutenção".

DEFESA

9. Não consta no processo Aviso de Recebimento (AR) que demonstre que a empresa foi devidamente notificada acerca do auto de infração 07475/2011, entretanto foi recebida defesa em 24/01/2012 (fls. 09/31 do volume SEI nº 0900324).

10. Inicialmente, o interessado dispõe a respeito dos fatos e informa que "... *Conforme registrado no livro técnico da aeronave, o mecânico responsável apontou que o assento de tripulante estava com baixa tensão da mola*".

11. Preliminarmente, dispõe sobre a necessidade de apontar os vícios formais e materiais existentes no Auto de Infração, segundo seu entender, "*insuscetíveis de convalidação, que devem ser reconhecidos pelo nobre julgador de modo a declarar o AI nulo, afastando a aplicação de qualquer sorte de sanção...*". Com relação aos supostos vícios formais e materiais, dispõe sobre:

- Não preenchimento dos requisitos indispensáveis de validade do Auto de Infração elencados no Decreto 7.574/2011 - não satisfação do dever de produzir provas - cerceamento de defesa: alega que os preceitos do Decreto 7.574/2011 se aplicam ao caso e dispõe que a Resolução ANAC nº 25/2008 confronta com os mesmos. Acrescenta que os Decretos são normas hierarquicamente superiores às Resoluções. Frisa que conforme o §1º do art. 38 do mencionado Decreto, "*os autos de infração (...) deverão ser instruídos com todos os termos, depoimentos, laudos e demais elementos de prova indispensáveis à comprovação do fato motivador da exigência*", considera que há flagrante violação ao referido dispositivo do Decreto. Alega que a presunção de legitimidade dos atos administrativos não serve como supressão de lacunas probatórias, que quando da lavratura do AI ignorou-se o ônus de fazer prova, na mesma argumentação afirma que existe vício formal no caso em tela, pois conforme dispõe a Lei nº 4.717/1965 em seu art. 2º, parágrafo único, item "b", "*o vício de forma consiste na omissão ou observância incompleta ou irregular de formalidades indispensáveis à existência ou seriedade do ato*". Afirma ainda que o Auto de Infração não veio acompanhado de qualquer documento prestável como elemento de prova, o que do seu ponto de vista desvalida a regularidade do mesmo, tornando-o nulo. Alega também cerceamento de defesa em função de serem suprimidas informações relevantes ao autuado e requer o reconhecimento da nulidade.
- Não determinação da penalidade aplicável: dispõe sobre o inciso IV do art. 39 do Decreto 70.235/1972. Alega que contando somente com o AI em nenhuma hipótese teria ciência de qual penalidade é aplicável. Aduz que o AI limita-se a imputar qual a norma infringida, sem indicar a sanção aplicável, o que caracteriza vício formal. A fim de corroborar sua tese, referencia os incisos I e VII do parágrafo único do art. 2º da Lei nº 9.784/1999 e considera que se reconhece os desvios a esses mandamentos na pretensa subsunção que o órgão autuante pretende realizar.
- Incompetência da ANAC para legislar acerca do valor das multas - extrapolação do poder regulamentar: alega o fato de a cobrança da multa não encontrar guarida legal. Dispõe que inexistente, tanto no Regimento Interno, quanto na Lei 11.182/2005 qualquer disposição que confira à ANAC poder para determinar o valor das multas a serem cobradas pela transgressão das normas aeronáuticas. Discorre sobre o poder legiferante e regulamentar, neste sentido, considera que a Resolução ANAC nº 25/2008 não é meio hábil para determinar o valor das multas, por ser mero ato administrativo e não lei, que é a ferramenta correta para lograr esse fim, informando que é o que impõe o inciso V do art. 97 do Código Tributário Nacional. Conclui que não sendo a ANAC detentora de competência para determinação do valor das multas, deve o AI ter sua nulidade reconhecida.

12. No mérito, inicialmente dispõe sobre a auditoria de acompanhamento e tece comentários

sobre a atribuição da ANAC de regulamentar o setor, fiscalizar o cumprimento da legislação e aplicar sanções quando do descumprimento desta. Informa que tem convicção de que a obediência às normas aeronáuticas não se justifica apenas em razão da sujeição ao pagamento de elevadas multas e outras penalidades. Cita seções do RBAC 111, que institui o Programa Nacional de Controle de Qualidade em Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita, e com base nesse regulamento dispõe que *"a norma é cristalina no que se refere à diferença entre auditoria e fiscalização, de sorte que quando da realização daquela, não seja a punição imediata a medida resolutive a ser tomada, mas sim recomendações e sugestões de melhoria de práticas de segurança (...)"*. Dispõe sobre o *"caráter pedagógico da auditoria, de sorte que a simples punição é um despropósito, ou seja, de nada serve para o aprimoramento da aviação, além de se revestir de caráter puramente arrecadatório, (...) que não se coaduna com a disciplina da Política Nacional de Aviação Civil, aprovada pelo Decreto 6.780/2009, a qual prevê que o Estado brasileiro envidará esforços para tornar o ambiente institucional favorável ao desenvolvimento da aviação civil"*. Alega que deve o órgão da ANAC descrever o que foi inspecionado, quando foi realizada a diligência, apresentar as considerações gerais e requerer a apresentação de um Plano de Ações Corretivas e que esse procedimento tem expressa previsão legal no Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 111. Informa que *"... não é concebível que no presente caso tenha a Autoridade Aeronáutica lavrado auto de infração de imediato, sem sequer considerar as razões desta impugnante e tampouco ter apreciado o competente Plano de Ações Corretivas apresentado ..."*, acrescentando que dessa maneira a ANAC fulminou norma editada por ela mesma.

13. Dispõe sobre o Plano de Ações Corretivas alegando que a atuação da ANAC não se presta a perseguir ostensivamente eventuais falhas das transportadoras aéreas. Dispõe que nesse sentido é que se adota o Plano de Ações Corretivas, que tem por finalidade exigir das companhias aéreas a adequação de sua operação às normas aeronáuticas. Alega que a capitulação em tela não é apta a incidir sobre os fatos, porque foram adotadas as medidas necessárias à adequação da operação, aduz que os fatos descritos no AI não são passíveis de serem subsumidos à norma do inciso III, "e" do art. 302 do CBA. Alega que os princípios da razoabilidade e proporcionalidade não foram respeitados e questiona sobre a razão de aplicar uma multa elevadíssima quando a questão foi celeremente solucionada. Alega o descabimento do Auto de Infração pelo motivo de existir meios próprios de saneamento de não-conformidades, tal como o PAC e que também não é o caso de proceder à autuação por suposta infração porque isto não convém ao interesse público. Entende pela procedência total do pedido de anulação do Auto de Infração e arquivamento definitivo do feito.

14. Dispõe sobre as Multas por não-conformidades, entendendo que se a ANAC decidir multar indiscriminadamente toda e qualquer não-conformidade, será impossível manter uma companhia aérea no Brasil, que as empresas terão relevantes motivos para não investir mais nesse mercado. Entende que os efeitos da aplicação de multas impactarão negativamente na aviação civil brasileira, o que não convém a ninguém, seja ao Estado, seja aos usuários, seja à ANAC, seja às transportadoras aéreas.

15. Na defesa do mérito, o interessado cita as seções do RBAC (Regulamento Brasileiro de Aviação Civil) 121 utilizadas na capitulação do Auto de Infração (seções 121.303 e 121.628 do RBAC 121) e considera que os fatos que ensejaram tal ato não são aptos a sofrerem a incidência de tais normas. Em seguida apresenta o texto da resposta à não-conformidade verificada em auditoria, enviada através do FOP 123 nº GM 81-2011/45. Dispõe que o assento em questão operava normalmente e que por um excesso de zelo do mecânico, este deixou uma anotação no livro de DMI como "NO MEL". Adiciona também que é lícito informar no MFL que foi efetuado teste operacional conforme AMM task 25-11-00-706-013, que alcança os mesmos efeitos e resguarda da mesma maneira a segurança. Dispõe que o item não estava inoperante de maneira alguma, tanto é que a tripulação após conferir os apontamentos realizados aceitou e operou a aeronave normalmente.

16. Alega ainda que sequer é indicado qual item da subparte J do RBAC foi violado, conforme se acusa com a capitulação da seção 121.303(d)(1) do RBAC 121. Informa ainda que essa subparte aponta os requisitos especiais de aeronavegabilidade e de um simples leitura de seus itens constata-se que esta companhia não incorreu em nenhuma violação deles. Entende que não há que se falar em infração à seção 121.628 do RBAC 121, posto que a autuada preenche as exigências da letra "a" da referida seção. Alega que a infração é inexistente, devido a um item inoperante insignificante e de uso facultativo,

pretende a Agência Reguladora obter dez mil reais a título de multa e julga que é uma situação que trespassa a legalidade e fere os direitos mais elementares. Dispõe sobre a procedência total do pedido de anulação e reconhecimento da insubsistência do Auto de Infração.

17. Por fim, requer que seja o Auto de Infração declarado nulo e julgado insubsistente, uma vez que: 1) o AI está eivado de vícios de forma; 2) os vícios materiais são aptos a fulminar a existência do AI; 3) houve violação procedimental, tendo em vista a não-apreciação do FOP 123 nº GM 81-2011/45; e 4) a empresa atende aos requisitos regulamentares da aviação civil no que tange aos itens inoperantes, não tendo o RBAC 121 sido violado em qualquer de seus itens. Ainda requer, alternativamente, que na dosimetria da pena considere-se a previsão dos três incisos do §1º do art. 58 da Instrução Normativa (IN) ANAC nº 08/2008.

18. Cópia do Auto de Infração 07475/2011 apresentada pelo interessado (fl. 32 do volume SEI nº 0900324).

19. Página nº 11900834 do Diário de Bordo nº 0017 da aeronave PR-ACG apresentada pelo interessado (fl. 33 do volume SEI nº 0900324).

20. Página nº B2896 do Deferred Maintenance Item (DMI) apresentada pelo interessado (fl. 34 do volume SEI nº 0900324). No DMI nº B2896 consta no campo de descrição da discrepância a informação que faz referência ao código 25-11-13-02, reportando falha referente ao assento do co-piloto, sendo indicado que o item foi diferido de acordo o program NO MEL da ABSA, o registro define o prazo de até 23/08/2011 para a execução da ação corretiva. Ainda, no mesmo documento consta a execução de ação de manutenção como tendo sido executada na data de 20/05/2011.

21. Trecho do Aircraft Maintenance Manual (AMM) da aeronave PR-ACG, apresentada pelo interessado quando da defesa (fl. 35 do volume SEI nº 0900324).

22. FOP 123 nº GM 81-2011/45 apresentada pelo interessado (fls. 36/37 do volume SEI nº 0900324).

23. Atas de assembleias gerais extraordinárias da ABSA ocorridas em 02/10/2000 (fls. 38/39 do volume SEI nº 0900324), 01/07/2003 (fls. 49/50 do volume SEI nº 0900324) e 28/04/2011 (fl. 51 do volume SEI nº 0900324 e fls. 52/53 do volume SEI nº 0900330), assim como cópia do Estatuto Social (fls. 40/48 do volume SEI nº 0900324).

DECISÃO DE PRIMEIRA INSTÂNCIA

24. O setor competente, em decisão motivada datada de 06/11/2014 (fls. 55/63 do volume SEI nº 0900330) convalidou o AI por seu erro meramente formal referente à data da ocorrência, que constava no AI como sendo a data de 05/07/2011, sendo na verdade a data de 23/04/2011, a data correta.

25. O setor de primeira instância confirmou o ato infracional, enquadrando a referida infração na alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA (Lei nº 7.565/1986).

26. Foram identificadas presentes duas circunstâncias atenuantes, considerando a previsão do §1º, art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008 e §1º, art. 58 da Instrução Normativa (IN) ANAC nº 08/2008, sendo estas a do inciso II "a adoção, voluntária de providências eficazes para evitar ou amenizar as consequências da infração, antes de proferida a decisão", vez que a autuada efetuou a manutenção requerida, ainda que tardiamente, antes de proferida a decisão e do inciso III "inexistência de aplicação de penalidades no último ano", considerando o que constava no SIGEC (Sistema Integrado de Gestão de Créditos) da ANAC.

27. Quanto às circunstâncias agravantes, no que se refere ao §2º, art. 58 da IN ANAC nº 08/2008, foram julgadas presentes as circunstâncias do inciso III "a obtenção, para si ou para outrem, de vantagens resultantes da infração", por se tratar de uma empresa de transporte aéreo que objetiva auferir lucro e cujos serviços são onerosos e do inciso IV "exposição ao risco da integridade física de pessoas ou da segurança de voo", visto que foi avaliado que a aeronave foi liberada para voo com um item de segurança não apresentando funcionamento adequado.

28. Diante da existência de duas circunstâncias atenuantes e de duas agravantes, ao final, a multa foi fixada no patamar médio, no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais).

RECURSO

29. A autuada foi devidamente notificada da decisão de primeira instância na data de 19/11/2014, conforme demonstra o AR à (fl. 67 do volume SEI nº 0900330).

30. Em recurso protocolado em 28/11/2014 (fls. 73/75 do volume SEI nº 0900330) a empresa informa que não houve infração à legislação vigente. Afirma que foi reportado pela tripulação no DMI (Deferred Maintenance Item / Item de Manutenção Diferido) nº B2896 e no flight log book nº 0017, página 11900834 da aeronave PR-ACG, como item "NO MEL" que o assento do F/O estava com uma pequena folga, porém estava operando normalmente, alega que este tipo de reporte não é considerado item da Lista de Equipamento Mínimo - MEL, pois existia apenas uma pequena folga. E informa que somente os itens inoperantes que devem estar contemplados na MEL, ou seja, o assento possuía uma pequena folga e estava operante, com operação normal. Cita definição apresentada no item 5.b da IAC (Instrução de Aviação Civil) 3507-121/135-1298. Alega que a interpretação do termo "*loose*", neste caso específico, diz respeito à existência de uma pequena folga no assento F/O, estando o mesmo operante, sendo registrado como item "NO MEL" para posteriores ações de manutenção de acordo com a conveniência da empresa. Dispõe que segundo procedimento da tarefa AMM Task 25-11-00-706-013, o assento F/O estava em operação normal, sendo considerado operante. Reitera que se o assento não estivesse em sua operação normal, operante, a tripulação não aceitaria sair com a aeronave, pois afetaria a segurança de voo estabelecida pelos requisitos de aeronavegabilidade e segurança operacional. Ressalta que foi emitido o Comunicado de Controle da Qualidade ABSA nº 44/2011, onde é reiterado a utilização do FIM - Fault Isolation Manual, que gera eficiência, controle e tempo hábil na resolução das falhas. Por fim, com base no exposto, requer que o Auto de Infração seja arquivado.

31. Procuração (fl. 77 do volume SEI nº 0900330).

32. Atas de assembleias gerais extraordinárias da ABSA ocorridas em 02/10/2000 (fl. 78 do volume SEI nº 0900330), 05/05/2014 (fls. 84/85 do volume SEI nº 0900330) e 01/11/2013 (fl. 86 do volume SEI nº 0900330).

33. Estatuto Social (fls. 79/83 do volume SEI nº 0900330).

34. Página nº B2896 do Deferred Maintenance Item (fl. 88 do volume SEI nº 0900330).

35. Página nº 11900834 do Diário de Bordo nº 0017 da aeronave PR-ACG (fl. 90 do volume SEI nº 0900330).

36. Trecho do Aircraft Maintenance Manual da aeronave PR-ACG (fl. 92 do volume SEI nº 0900330).

37. Comunicado de controle de qualidade ABSA de 10/08/2011 (fl. 94 do volume SEI nº 0900330).

CONVALIDAÇÃO EM SEGUNDA INSTÂNCIA

38. O setor de segunda instância, em 05/10/2017 (SEI nº 1108072), decidiu pela convalidação do AI nº 07475/2011 complementando o enquadramento para a alínea "e" do inciso III do art. 302 do Lei nº 7.565/1986 (CBA) c/c os itens 121.303(d)(1), 121.628 e 121.605 do RBAC 121. O processo foi encaminhado para a Secretaria da ASJIN (Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância) para a notificação do recorrente quanto à convalidação do auto de infração e quanto à possibilidade de agravamento em razão de possível afastamento das circunstâncias atenuantes previstas nos incisos II e III do §1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008.

COMPLEMENTAÇÃO DE RECURSO

39. Notificado da convalidação efetuada em segunda instância e sobre a possibilidade de agravamento em 21/11/2017, conforme demonstrado em AR (SEI nº 1340462). O interessado apresentou nova manifestação (SEI nº 1317369), que foi recebida em 04/12/2017, em que apresenta síntese dos fatos. Apresenta razões para o afastamento da sanção em que alega primeiramente que inexistem nos autos qualquer tipo de comprovação acerca do descumprimento da norma, seja ela em quaisquer das capitulações mencionadas. Alega que haja vista que não foi apresentado nenhum elemento de prova, houve desrespeito ao devido processo legal, ampla defesa e contraditório, princípios constitucionais que asseguram a dualidade das partes e oferece a possibilidade de participação em pé de igualdade. Acrescenta que exigir a produção de prova nas condições em que se encontram os autos é invocar o que a doutrina denomina de "prova diabólica" ou "negativa", em virtude da dificuldade, quiçá impossibilidade de se comprovar determinadas alegações. Dispõe que se o objetivo da fiscalização é supervisionar e inspecionar a atuação das empresas aéreas, a fim de assegurar o cumprimento das disposições determinadas pela ANAC, o ato administrativo exteriorizado pelo auto de infração será válido somente se apresentar todos seus elementos essenciais presentes, o que não se vislumbra no caso em questão. Argumenta que há vício insanável no ato administrativo, o que demanda o reconhecimento de sua nulidade, seja qual for a capitulação a ela vinculada pela falta de apresentação de documentação comprobatória mínima por parte da Autuante. Considera que é evidente que o dispositivo legal utilizado na descrição da ementa do auto de infração perdeu seus efeitos, não podendo nem mesmo ser utilizado como fundamento de qualquer autuação, tampouco, justificar a aplicação de sanção administrativa. Argui que caso, ainda assim, subsista o entendimento sobre a validade, é possível ainda discutir o valor fixado a título de sanção pecuniária, pois o montante de R\$ 7.000,00 (sete mil reais) é exorbitante, ferindo o princípio da razoabilidade e proporcionalidade. Dispõe que o princípio da razoabilidade do ato administrativo encontra-se previsto na Lei nº 9.784/1999 como fundamento legal para orientar o administrador no exercício da função pública, no exato sentido de evitar que o mesmo se utilize de seus poderes e prerrogativas legais para extrapolar em suas funções, causando prejuízos e ilegalidades aos administrados. Conclui que a penalidade aplicada no presente processo administrativo, deverá ser afastada ou minorada, diante dos elementos de nulidade indicados.

40. Roga pelo reconhecimento de nulidade do auto de infração pela inobservância de elemento essencial do ato administrativo.

41. Foi juntada Procuração e documento de Substabelecimento.

NOVA NOTIFICAÇÃO DO INTERESSADO

42. O setor de segunda instância decidiu em 01/02/2018 (SEI nº 1490045 e 1480616) pela necessidade de nova notificação do interessado para que o mesmo se manifestasse no prazo de 10 (dias) dias sobre o Ato de Convalidação ou para que fosse demonstrado, por documento válido, a legitimidade dos Advogados que subscrevem a Manifestação (SEI nº 13117369), apresentada após o recebimento da Notificação nº 2261(SEI)/2017/ASJIN-ANAC (SEI nº 1240120), para representar os interesses da autuada, ABSA AEROLINHAS BRASILEIRAS S.A, CNPJ nº 00.174.635/0001-33.

43. O interessado foi notificado a respeito da necessidade de saneamento de irregularidade, conforme demonstrado em AR (SEI nº 1828504).

44. O interessado apresentou manifestação após notificação para regularização processual (SEI nº 1789245) e Procuração (SEI nº 1789246).

OUTROS ATOS PROCESSUAIS

45. Despacho nº 5/2011/DAR/SAR/UR/SÃO PAULO, que encaminhou o processo à primeira instância da SAR para decisão (fl. 54 do volume SEI nº 0900330).

46. Extrato de Lançamentos do sistema SIGEC datado de 06/11/2014 (fl. 64 do volume SEI nº

0900330).

47. Notificação de decisão (fl. 65 do volume SEI nº 0900330).
48. Despacho de encaminhamento para a Junta Recursal (fl. 66 do volume SEI nº 0900330).
49. Procuração (fl. 68 do volume SEI nº 0900330).
50. Guia de Recolhimento da União (GRU) relativa à solicitação de cópias dos autos e comprovante de pagamento da mesma (fls. 69/70 do volume SEI nº 0900330).
51. Formulário de solicitação de cópias (fl. 71 do volume SEI nº 0900330).
52. Certidão de ciência do processo e obtenção de cópias datada de 08/12/2014 (fl. 72 do volume SEI nº 0900330).
53. Rastreamento de objeto dos Correios (fl. 95 do volume SEI nº 0900330).
54. Tempestividade do recurso certificada em 22/01/2015 (fl. 96 do volume SEI nº 0900330).
55. Termo de Encerramento de Trâmite Físico (SEI nº 0913942).
56. Despacho de distribuição para relatoria e voto (SEI nº 0951971).
57. Extrato do SIGEC (SEI nº 1088313).
58. Notificação nº 2261(SEI)/2017/ASJIN-ANAC (SEI nº 1240120).
59. Despacho (SEI nº 1321053) de retorno à relatoria.
60. Notificação nº 951/2018/ASJIN-ANAC (SEI nº 1670569).
61. Recibo eletrônico de protocolo (SEI nº 1789247).
62. Despacho de retorno à relatoria (SEI nº 1801077).

63. É o relatório.

PRELIMINARES

64. Regularidade processual

64.1. O interessado apresentou Defesa prévia, não constando dos autos a forma como fora cientificado da infração a ele imputada. Entretanto, como previsto no §5º, art. 26 da Lei nº 9.784/1999, o comparecimento do administrado supre a falta da intimação para a ciência do auto de infração lavrado. O Auto de Infração foi lavrado em de 21/12/2011 e a defesa foi protocolada em 24/01/2012.

64.2. O interessado foi regularmente notificado quanto à decisão de primeira instância em 19/11/2014, apresentando Recurso em 28/11/2014, que foi certificado como tempestivo. Foi ainda notificado quanto à convalidação efetuada em segunda instância e a respeito da possibilidade de agravamento da sanção em função do afastamento de circunstâncias atenuantes em 21/11/2017, tendo apresentado nova manifestação que foi recebida em 04/12/2017 (SEI nº 13117369). Foi observado que os documentos de procuração e substabelecimento juntados a esta manifestação não são suficientes para demonstrar a representação do interessado pelos responsáveis pela assinatura de tal documento. Verifica-se que a autuação em questão foi efetuada para a ABSA AEROLINHAS BRASILEIRAS S.A., CNPJ 00074635/0001-33, entretanto, os documentos apresentados referem-se à empresa TAM LINHAS AÉREAS S.A., CNPJ 02.012.862/0001-60.

64.3. Em virtude do que foi exposto, o interessado foi notificado para que se manifestasse no processo no prazo de 10 (dias) dias sobre o Ato de Convalidação ou para que fosse demonstrado, por documento válido, a legitimidade dos Advogados que subscrevem a Manifestação (SEI nº 13117369), apresentada após o recebimento da Notificação nº 2261(SEI)/2017/ASJIN-ANAC (SEI nº 1240120), para representar os interesses da autuada, ABSA AEROLINHAS BRASILEIRAS S.A, CNPJ nº

00.174.635/0001-33. Após notificação o interessado apresentou procuração (SEI nº 1789246).

64.4. Verifica-se que a manifestação do interessado registrada no SEI sob o nº 13117369 foi assinada pelo Sr. Lincoln Rijkard Aurélio Coelho e pela Sra. Samantha Alciati de M. Mendes. Entretanto, na procuração registrada no SEI sob o nº 1789246 não consta o nome dessas duas pessoas que assinaram o recurso após a convalidação e notificação de agravamento. Assim, permanece a condição de não demonstração de representação do interessado pelos responsáveis pela assinatura do documento citado.

64.5. Desta forma, **não** aponto a regularidade processual do presente processo, visto que não foi demonstrado que a manifestação recebida em 04/12/2017 e constante do documento SEI nº 13117369 foi apresentada por representante legal da empresa autuada.

CONCLUSÃO

65. Pelo exposto, sugiro que o processo seja retornado à Secretaria da ASJIN para que o interessado seja notificado quanto à necessidade de demonstração de representação dos responsáveis pela assinatura da manifestação (SEI nº 13117369) apresentada após o recebimento da Notificação nº 2261(SEI)/2017/ASJIN-ANAC (SEI nº 1240120), visto que a Procuração (SEI nº 1789246) apresentada após o recebimento da Notificação nº 951/2018/ASJIN-ANAC não cita os nomes das pessoas responsáveis pela assinatura do documento.

66. Foi observado que no SIGEC, no que se refere ao crédito e multa 645040147, o campo "Processo SEI" está preenchido de maneira equivocada, constando a informação 6840044691201154, sendo que o número do processo é 60840.044691/2011-54. Sugiro que seja solicitada à Secretaria da ASJIN a correção da informação citada no SIGEC.

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

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

DANIELLA DA SILVA MACEDO GUERREIRO
SIAPE 1650801



Documento assinado eletronicamente por **Daniella da Silva Macedo Guerreiro, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 01/02/2019, às 07:55, 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 **2651675** e o código CRC **6BDEFBBA**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 134/2019

PROCESSO Nº 60840.044691/2011-54

INTERESSADO: ABSA AEROLINHAS BRASILEIRAS S.A

Brasília, 01 de fevereiro de 2019.

1. Trata-se de Recurso Administrativo interposto por ABSA AEROLINHAS BRASILEIRAS S.A. contra decisão de 1ª Instância da SAR (Superintendência de Aeronavegabilidade) proferida dia 06/11/2014, que aplicou multa no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais), pela prática da infração descrita no Auto de Infração 07475/2011, por ter sido a aeronave PR-ACG liberada para retorno ao serviço sem enquadramento em dados técnicos aprovados. A infração após convalidação foi capitulada na alínea 'e' do inciso III do art. 302 da Lei 7.565/86 (CBA - Código Brasileiro de Aeronáutica) c/c seção 121.303(d)(1) c/c seção 121.628 c/c seção 121.605 do RBAC 121.

2. Considerando que não foi apresentado na manifestação de resposta à Notificação 2261 (SEI 1240120) documento que legitime a representatividade dos advogados da TAM para peticionar em nome da Recorrente, por celeridade processual e com fundamento no artigo 50, §1º da Lei nº 9.784/1999, adoto os fundamentos trazidos no Parecer 100/2019/ASJIN (SEI nº 2651675), com base nas designações que constam nas Portarias da 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 art. 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381/2016, **DECIDO:**

- Que o processo seja retornado à Secretaria da ASJIN para que o interessado seja notificado novamente quanto à necessidade de demonstração de representação dos responsáveis pela assinatura da manifestação (SEI nº 13117369), recebida em 04/12/2017, apresentada após o recebimento da Notificação nº 2261(SEI)/2017/ASJIN-ANAC (SEI nº 1240120), visto que a Procuração (SEI nº 1789246), apresentada após o recebimento da Notificação nº 951/2018/ASJIN-ANAC (SEI nº 1670569) não cita os nomes das pessoas responsáveis pela assinatura do documento.

3. Informo à Secretaria da ASJIN que foi observado que no SIGEC, no que se refere ao crédito e multa 645040147, o campo "Processo SEI" está preenchido de maneira equivocada, constando a informação 6840044691201154, sendo que o número do processo é 60840.044691/2011-54. Solicito a correção da informação citada no SIGEC.

À Secretaria para providências.

Notifique-se o Recorrente.

Atenciosamente,

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 01/02/2019, às 11:50, 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 **2656250** e o código CRC **7811E9EF**.

Referência: Processo nº 60840.044691/2011-54

SEI nº 2656250