

PARECER Nº 225/2019/JULG ASJIN/ASJIN
PROCESSO Nº 00065.161410/2014-85
INTERESSADO: PASSAREDO TRANSPORTES AÉREOS LTDA., PASSAREDO TRANSPORTES AEREOS LTDA, PASSAREDO TRANSPORTES AÉREOS LTDA

PROPOSTA DE DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA – ASJIN

Infração: Operou 643 voos sem observar as condições e limitações contidas na Lista de Equipamentos Mínimos (MEL) do EMBRAER 120.

Enquadramento: alínea "e" do inciso III do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA) c/c item 121.628(a)(5) do RBHA (Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica) 121.

Data da Infração: conforme relacionado na coluna "DATA" da tabela constante das fls. 25/40 do volume 01

Auto de infração: 02488/2014

Crédito de multa: 661695170

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

INTRODUÇÃO

1. No Relatório de Fiscalização (RF) nº 76/2014/GTAR-RJ/GAEM/GGAC/SAR (fls. 01/09 do volume 01) é informado:

HISTÓRICO

Durante auditoria técnica de acompanhamento realizada entre os dias 31/08/2010 e 03/09/2010 na Base Principal De Manutenção da Passaredo Transportes Aéreos, foi constatado no Relatório de Voo 07/PSA/10 (página nº 1288) da aeronave de marcas PP-PSA (modelo EMB120), que no dia 14/03/2010 a referida aeronave foi liberada para voo com a mensagem XDTA EHSI 2P, vide Figura 1 abaixo:

(...)

Ao ser comunicada a respeito da não conformidade através do FOP 109 nº 191/2010/DAR/SAR/UR/RIO DE JANEIRO (00830.004801/2010-51), a Passaredo Transportes Aéreos apresentou sua resposta através do FOP 123 nº 123 nº PTA-007-2010 (00800.132516/2010-87). Foi informado a ANAC o seguinte:

(...)

A pane era intermitente de 14/03 a 06/04, e neste período o item sofreu sucessivos erros de não enquadramento na MEL ou respondido incorretamente nos Relatórios de Voos. Este é um item antigo, anterior à última auditoria e foi feito um trabalho através de treinamentos, acompanhamentos e muita conversa após a última auditoria para que este tipo de resposta e de ação ineficaz não pudesse mais ocorrer. O item foi encerrado em 06/04/2010 conforme FS 005184 em anexo.

Em 05/06, dois meses após, houve nova pane no sistema de transferência de telas. O item foi colocado em ACR e foi executado em 12/06/2010, conforme FS 005650 apresentada. A FS 005650 foi apresentada sem a assinatura do executor, mas com a assinatura do inspetor. Segue em anexo a mesma com a assinatura do executor. O inspetor Nicola sofrerá novo curso de reciclagem do PRM por ter enviado ao CTM a documentação sem a assinatura do executor até 10/10/2010 e todos os integrantes do CTM sofrerão novo curso de PRM por ter arquivado o mesmo sem a verificação da assinatura correta até 10/10/2010.

DADOS TÉCNICOS

Os dados pictográficos de navegação aérea são disponibilizados aos pilotos através de displays na cabine de comando. Esses dados são gerados pelo sistema Electronic Flight Instrument System — EFIS. O sistema é composto por:

Display Processor Unit (DPU) - 02 unidades

Electronic Flight Display (EFD) - 04 unidades

Multifunction Display - 01 unidade

Display Control Panel (DCP) - 02 unidades

Course Heading Panel (CHP) - 01 unidade

Weather Radar Panel (WRP) - 01 unidade

O Display Processor Unit tem como principal função gerar sinais de vídeo. Estes sinais são enviados ao Electronic Attitude Director Indicator (EADI) e ao Electronic Horizontal Situation Indicator (EHSI). O sistema ainda permite afetar transferência entre as fontes de dados, ou seja, caso o DPU do lado esquerdo, que é o responsável pela geração dos dados disponibilizados aos instrumentos do piloto falhe, o piloto poderá efetuar a transferência de fonte (cross side data), ou seja, os instrumentos do piloto receberiam os dados do DPU do copiloto. Esta operação é realizada através do EFIS Control Panel ao acionar o *transfer switch* aplicável (figura 2).

(...)

O Electronic Flight Display (EFD) é uma unidade composta por um tubo de raios catódicos que disponibiliza a tripulação as informações de navegação pictográficas geradas pelo display processor unit (DPU). Existem 04 unidades na aeronave, 02 EADI e 02 EHSI. Além disso, mensagens de falha também são disponibilizadas a tripulação através desses displays. As mensagens de falha são mostradas a tripulação sob forma de flag ou texto. Uma das mensagens de falha é a mensagem XDTA (Figura.3), reportada no Relatório de Voo 007/PSA/10. Esta mensagem é gerada quando há uma falha no sistema de barramento cruzado dos dados gerado pela DPU (vide Figura 4).

(...)

Sendo assim, pode-se constatar que a aeronave apresentou uma falha no sistema de barramento cruzado de dados da DPU do copiloto, ou seja, os dados de navegação fornecidos aos instrumentos do copiloto se tornaram-se inválidos. Neste momento, a tripulação é obrigada a cumprir os procedimentos previstos no manual de voo da aeronave que consiste em acionar o *transfer switch* no EFIS Control Panel. As informações de navegação são disponibilizadas ao copiloto através da DPU do piloto. Veja abaixo o procedimento operacional aplicável.

(...)

A Lista de Equipamentos Mínimos (MEL) do EMB120 permite a operação da aeronave com um gerador de símbolo (DPU) inoperante. Veja o enquadramento do item abaixo:

(...)

No entanto, constatou-se que no Relatório de Voo 007/PSA/10 da aeronave de marcas PP-PSA não há evidências de que a aeronave tenha sido liberada para voo de acordo com as limitações e condições previstas na MEL, visto que o campo AÇÃO DE MANUTENÇÃO apresenta apenas o texto: "De acordo com MCC mensagem XDTA segue em monitoramento para pesquisa de pane".

(...)

Outros reportes foram observados após o dia 14/03/2010, entretanto, a aeronave permaneceu operando sem que as condições e limitações previstas na MEL tenham sido observadas, pois em todos os casos, o campo AÇÃO DE MANUTENÇÃO apresenta a mesma resposta: "O item está sendo monitorado".

a. Relatório de Voo 008/PSA/10, datado de 08/04/2010.

(...)

b. Relatório de Voo 008/PSA/10, datado de 12/04/2010.

(...)

c. Relatório de Voo 008/PSA/10, datado de 14/04/2010.

(...)

Pode-se observar que somente no dia 05/06/2010, a aeronave foi liberada para voo em conformidade com a Lista de Equipamentos Mínimos (MEL), vide campo AÇÃO DE MANUTENÇÃO do Relatório de Voo abaixo:

(...)

Finalmente no dia 12/06/2010, a falha no sistema foi corrigida após reparo na fiação, vide Ficha de Serviço nº 005650 abaixo:

(...)

BASE LEGAL

A Legislação estabelece que nenhuma pessoa poderá decolar com um avião que tenha instrumentos ou componentes inoperantes caso esta aeronave não seja operada segundo todas as condições e limitações previstas da MEL. Adicionalmente, deverá ser observada as normas e regulamentos relativos a manutenção e operação da aeronave, conforme a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, artigo 302, inciso III, alínea e).

RBHA 121 - Seção 121.628 - INSTRUMENTOS E EQUIPAMENTOS INOPERANTES

(a) Nenhuma pessoa pode decolar com um avião que tenha instrumentos ou equipamentos inoperantes instalados, a menos que sejam atendidas as seguintes condições:

(1) exista uma Lista de Equipamentos Mínimos (MEL) aprovada para esse avião.

(2) o DAC tenha autorizado operações de acordo com a MEL aprovada e as tripulações técnicas tomem conhecimento, antes de cada voo, das informações e instruções contidas na MEL através de publicações ou outros meios aprovados providos pelo detentor de certificado. Uma MEL aprovada pelo DAC constitui uma modificação ao projeto de tipo do avião que não requer homologação suplementar do tipo.

(3) a MEL aprovada:

(i) tenha sido elaborada de acordo com as limitações contidas no parágrafo (b) desta seção;

(ii) contenha informações para operação do avião com certos instrumentos e equipamentos inoperantes;

(4) exista disponível para o piloto as informações requeridas pelo parágrafo(a)(3)(i) desta seção e os registros dos equipamentos e instrumentos inoperantes.

(5) o avião seja operado segundo todas as condições e limitações contidas na MEL e nas instruções que autorizam a sua utilização.

NÃO CONFORMIDADE

A Passaredo Transportes Aéreos permitiu que a aeronave de marcas PP-PSA operasse 643 voos entre os dias 14/03/2010 e 05/06/2010 sem observar as condições e limitações contidas na Lista de Equipamentos Mínimos (MEL) do Embraer 120. Diante do exposto, estão sendo emitidos 643 autos de infração relativos a 643 voos irregulares. O Anexo 8 apresenta a tabela com os voos irregulares.

ANEXOS

- 1) SEGVÓO 109 nº 191/2010/DAR/SAR/UR/RIO DE JANEIRO (00830.004801/2010-51)
- 2) Relatórios de Voo Parte I da aeronave de marcas PP-PSA
- 3) SEGVÓO 123 nº 123 nº PTA-007-2010(00800.132516/2001-87)
- 4) Relatórios de Voo Parte II da aeronave de marcas PP-PSA
- 5) Ficha de Serviço nº 005650 de 12/06/2010
- 6) Lista de Equipamentos Mínimos (MEL)
- 7) Manual de Manutenção do EMB120 (ATA 34)
- 8) Tabela com a lista de voos irregulares

2. Anexo 8 - Lista de voos de irregulares (fls. 10/23 do volume 01).

3. O Auto de Infração (AI) nº 02488/2014 (fl. 24 do volume 01) apresenta a seguinte descrição:

MARCAS DA AERONAVE: PP-PSA

Descrição da ocorrência: Operou 643 voos sem observar as condições e limitações contidas na Lista de Equipamentos Mínimos (MEL) do EMBRAER 120.

HISTÓRICO: Segundo o Relatório de Voo 007/PSA/10, no dia 14/03/2010, a aeronave de marcas PP-PSA foi liberada para voo com a mensagem XDTA EHSI 2P. No entanto, constatou-se que a liberação para voo não foi baseada na Lista de Equipamentos Mínimos (MEL) do Embraer 120. O registro que consta no campo AÇÃO DE MANUTENÇÃO indica que a falha estaria sendo monitorada pelo MCC. Sendo assim, foram constatadas 643 infrações relativas a 643 voos realizados com a aeronave de marcas PP-PSA entre os dias 14/03/2010 e 05/06/2010. A tabela anexa apresenta a relação dos voos irregulares.

Capitulação: Artigo 302, inciso III, alínea "e", da Lei 7.565/86, c/c RBHA 121, requisito 121.628(a)(5).

4. Tabela anexa ao Auto de Infração nº 02488/2014, lista de voos irregulares (fls. 25/40 do volume 01).

5. No SEGVÓO 109 nº 191/2010/DAR/SAR/UR/RIO DE JANEIRO (fls. 41/42 do volume 01), no item nº 10 está informado:

Foi verificado que a aeronave PP-PSA foi liberada para voo no dia 14/03/2010, conforme RTA nº 1288-1, com pane de "XDTA EHSI 2P". Segundo a resposta da manutenção, a pane estaria sendo monitorada pelo MCC, entretanto o item não foi enquadrado pela MEL, item 34-13-1 CAT C. Nos dias 08/04 (RTA Nº 06582-3), 12/04 (RTA Nº 06590-1) e 14/04 (RTA Nº 06593-1) a pane foi reportada novamente e não houve ação de manutenção, tampouco enquadramento pela MEL, onde a resposta foi: "De acordo com o MCC a pane está sendo monitorada pela engenharia através de ficha de serviço". Adicionalmente, após novo reporte da tripulação, conforme RTA nº 2817-1 de 05/06/2010, a pane foi enquadrada e a aeronave liberada pela MEL, item 34-23-1 CAT C. No dia 12/06/2010 a pane foi reportada novamente através do RTA nº 2826-2, sendo que foi informado que o item já se encontrava em ACR. Foi apresentada a Ficha de Serviço nº 005650, aberta em 06/06/2010, encerrando o item em 12/06/2010, onde foi reparada a fiação do sistema, entretanto não há identificação do executante (Assinatura e Código ANAC). Diante do exposto, constatou-se que a aeronave operou entre os dias 14/03 e 04/06/2010 com a pane sem o devido enquadramento na MEL e entre os dias 25/03 a 12/06/2010 com item ACR vencido.

6. Páginas do diário de bordo da aeronave PP-PSA (Parte I - Registros de Voo), no período de 14/03/2010 até 12/06/2010 (fls. 43/180 do Volume 01 e fls. 181/248 do volume 02).

7. No SEGVÓO 123 nº PTA-007-2010 (fls. 249/252 do volume 02), no item nº 10 está informado:

A pane era intermitente de 14/03 a 06/04 e neste período o item sofreu sucessivos erros de não enquadramento na MEL ou respondido incorretamente nos Relatórios de Voos. Este é um item antigo, anterior à última auditoria, e foi feito um trabalho através de treinamentos, acompanhamentos e muita conversa após a última auditoria para que este tipo de resposta e de ação ineficaz não pudesse mais ocorrer. O item foi encerrado em 06/04/2010 conforme FS 005184 em anexo.

Em 05/06, dois meses após, houve nova pane no sistema de transferência de telas. O item foi colocado em ACR e foi executado em 12/06/2010, conforme a FS 005650 apresentada. A FS 005650 foi apresentada sem a assinatura do executor, mas com a assinatura do inspetor. Segue em anexo a mesma com a assinatura do executor. O inspetor Nicola sofrerá novo curso de reciclagem do PRM por ter enviado ao CTM a documentação sem a assinatura do executor até 10/10/2010 e todos os integrantes do CTM sofrerão novo curso de PRM por ter arquivado o mesmo sem a verificação da assinatura correta até 10/10/2010.

8. Páginas do relatório de voo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave da aeronave PP-PSA, referentes às datas de 14/03/2010, 08/04/2010, 12/04/2010, 14/04/2010, 05/05/2010, 12/05/2010 (fls. 253/255 do volume 02).

9. Ficha de Serviço (FS) nº 005650 que informa que foi efetuado reparo no fio.

10. Páginas da Lista de Equipamentos Mínimos (MEL) da aeronave EMB-120 - BRASÍLIA da empresa Passaredo. (fls. 257/259 do volume 02).

11. Páginas do manual de manutenção da aeronave EMB 120 (fls. 260/284 do volume 02).

DEFESA

12. O Interessado foi devidamente notificado do AI nº 02488/2014, em 08/12/2014, conforme demonstrado em Aviso de Recebimento (AR) (fl. 285 do volume 02), tendo apresentado sua defesa (fls. 286/294 do volume 02), que foi recebida em 08/01/2015.
13. Na defesa alega, preliminarmente, que no presente caso as providências administrativas encontram-se prescritas. Informa que conforme consta dos autos, a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) em 14/03/2010 teria constatado 643 infrações relativas a 643 voos realizados com a aeronave de marcas PP-PSA entre os dias 14/03/2010 e 05/06/2010, sem observar as condições e limitações contidas na Lista de Equipamentos Mínimos (MEL) do EMBRAER 120. Dispõe que a notificação da Passaredo acerca da instauração do auto de infração somente ocorreu em 08/12/2014, ou seja, 4 anos e 9 meses após a data da ocorrência do fato. Informa que é cediço que a Constituição Federal veda a perpetuação da demanda, mesmo na esfera administrativa, segundo estabelece o art. 5º, LXXVII da Constituição Federal que "*a todos, no âmbito judicial e administrativo, são assegurados a razoável duração do processo e os meios que garantam a celeridade de sua tramitação*". Argui que a esse respeito, o art. 319 do CBA estabelece que a prescrição das providências administrativas ocorre em 2 anos, mesmo em caso de suspensão, não podendo exceder esse prazo. Considera que levando em consideração o artigo citado, tem-se que o fato gerador da presente autuação ocorreu em 14/03/2010, sendo a PASSAREDO autuada e notificada acerca da suposta infração mais de 04 anos após o fato. Informa que tendo em vista a inércia da Administração por lapso temporal superior ao estabelecido em lei, é certo que no presente caso restou configurada a prescrição do processo administrativo. Conclui que sob qualquer ângulo que se analise, forçoso reconhecer a ocorrência da prescrição no caso, razão pela qual de rigor a declaração de nulidade do auto de infração, extinguindo-se o processo administrativo, sem resolução do mérito, haja vista a ocorrência de prescrição.
14. Com relação ao mérito, consigna que diferentemente do constante no auto de infração em comento, a empresa Passaredo possui sim uma Lista de Equipamentos Mínimos (MEL) aprovada pela ANAC e publicada para a aeronave Embraer 120, possibilitando ao piloto em comando determinar se é seguro iniciar o voo ou continuá-lo a partir de qualquer parada intermediária, no caso de algum instrumento, equipamento ou sistema que deixe de funcionar.
15. Informa que diversamente do que constou do auto de infração, a Passaredo cumpre todas as normas previstas na RBHA 121, requisito 121.628, mormente no que tange a possuir uma MEL para a Embraer 120, devidamente aprovada pela ANAC e contendo informações para operação da referida aeronave com certos instrumentos e equipamentos inoperantes, sendo certo que a aeronave PP-PSA operou segundo todas as condições e limitações contidas na MEL e nas instruções que autorizam a sua utilização, inexistindo qualquer infração capaz de gerar a multa prevista no artigo 302, inciso III, alínea "e" do CBA.
16. Acrescenta que a Passaredo adota procedimentos no sentido de manter análise continuada da execução e eficácia de suas manutenções, objetivando com as ações implantadas manter (ou melhorar) a aeronavegabilidade e a confiabilidade prevista no projeto da aeronave e seus sistemas, subsistemas e componentes, durante toda a vida operacional da aeronave. E que no caso em debate, a tela no painel do piloto da aeronave PP-PSA apresentou pane intermitente no dia 14/03/2014, sendo certo que, quando da realização das inspeções, inexistia a indicação da pane, não sendo possível detectar, muito menos sanar um suposto problema, sem que o mesmo existisse quando da realização da inspeção mecânica, motivo pelo qual houve o monitoramento *Maintenance Control Center* (MCC).
17. Dispõe que em 27/03/2010 houve o despacho da aeronave de acordo com a MEL, sendo sanada a pane com o reposicionamento do pino do conector da MPU, de modo a encerrar o item em 06/04/2010, conforme Ficha de Serviço nº 005184, ou seja, dentro do prazo de 10 (dez) dias para solução do problema, inexistindo qualquer infração capaz de gerar a multa prevista no artigo 302, inciso III, alínea "e" do Código Brasileiro de Aeronáutica, muito menos afronta às normas previstas na RBHA 121, requisito 121.628. Acrescenta que diferentemente do que constou do auto, em 05/06, ou seja, passados mais de 2 (dois) meses da solução da primeira ocorrência, houve o aparecimento de uma nova pane relacionada ao sistema de transferência de telas, sendo enquadrada no dia 05/06 em ação corretiva retardada ou Lista de Equipamentos Mínimos (MEL) aprovada e publicada pela ANAC.
18. Informa que a empresa Passaredo providenciou o encerramento do item no dia 12/06/2010, segundo se observa da Ficha de Serviço nº 005184, sendo realizada a correção dentro do prazo de 10 (dez) dias autorizados pela MEL, inexistindo qualquer tipo de infração capaz de gerar a multa prevista no artigo 302, inciso III alínea "e" do Código Brasileiro de Aeronáutica, muito menos afronta às normas previstas na RBHA 121, requisito 121.628.
19. Alega que em 27/03/2010 houve o despacho da aeronave de acordo com a MEL, sendo sanada a pane com o reposicionamento do pino do conector da MPU, com o encerramento do item no dia 06/04/2010, segundo se observa da Ficha de Serviço nº 005184, ou seja, dentro do prazo de 10 (dez) dias concedido para a correção do problema, sendo certo que no período compreendido entre 06/04/2010 até 04/06 inexistiu qualquer tipo de problema ou pane, muito menos a aeronave PP-PSA operou voos sem observar as condições e limitações contidas na Lista de Equipamentos Mínimos (MEL), como faz crer o auto de infração de forma equivocada, tendo a aeronave apresentado uma nova pane apenas no dia 05/06, que foi devidamente enquadrada na MEL e sanada no dia 12/06, ou seja, também dentro do prazo de 10 dias previsto para correção.
20. Dispõe que não procede a assertiva de que a empresa Passaredo teria operado 643 voos sem observar as condições e limitações contidas na Lista de Equipamentos Mínimos (MEL), no período compreendido entre 14/03/2010 e 05/06/2010, porque a alegada pane no sistema de transferência de telas foi enquadrada na MEL no dia 27/03/2010 e regularizada em 06/04/2012, sendo o item encerrado na mesma data, através da Ficha de Serviço nº 005184. E porque passados mais de 2 (dois) meses da correção da pane, houve a constatação de nova pane no dia 05/06/2010, que foi devidamente enquadrada na MEL e sanada no dia 12/06, ou seja, também dentro do prazo de 10 dias previsto para correção, segundo se observa da Ficha de Serviço nº 005650. Acrescenta que em relação ao período compreendido entre os dias 14/03/2010 e 27/03/2012, não há que se falar em descumprimento, pois a pane apresentada era intermitente, de modo que, quando das realizações das inspeções objetivando sanar o problema, a indicação desaparecia, sendo a manutenção eficaz, inexistindo qualquer tipo de infração, pois os voos realizados no período de 14/03/2010 a 05/04/2012 ocorreram regularmente, justamente porque a falha era intermitente.
21. Argumenta que é inconsistente o auto de infração lavrado em desfavor da Passaredo, sendo certo que, se mantido o auto de infração para condenar a empresa em sanção pecuniária, o que não se espera de forma alguma, tal decisão violará a maioria dos princípios norteadores do direito administrativo, quais sejam da legalidade, motivação, contraditório, ampla defesa, segurança jurídica e interesse público.
22. Considera que não existe razão para imposição de sanção em desfavor da Passaredo, eis que inexistente prática de qualquer ato infracional e que está diante de uma decisão arbitrária, com finalidade claramente confiscatória e violadora também dos princípios da proporcionalidade e da razoabilidade, o que não se pode admitir.
23. Requer a declaração de inconsistência do auto de infração, pois a Passaredo adota todas as medidas, no sentido de manter as suas aeronaves em condições aeronavegáveis, para tanto, cumpre todas as normas previstas na RBHA 121, requisito 121.628(a)(5), mormente no que tange a possuir uma MEL para o Embraer-120, devidamente aprovada pela ANAC e contendo informações para operação da aeronave 120 com certos instrumentos e equipamentos inoperantes, bem como a aeronave PP-PSA operou segundo todas as condições e limitações contidas na MEL e nas instruções que autorizam a sua utilização, inexistindo qualquer infração capaz de gerar a multa prevista no artigo 302, inciso III, alínea "e" do Código Brasileiro de Aeronáutica, assim como aos dispositivos previstos na RBHA 121, requisito 121.628(a)(5).
24. Consigna que a Passaredo adota, sistematicamente, e principalmente após a constatação de falhas, medidas que visam à segurança de voo de suas aeronaves, bem como a estrita observância aos processos, normas e exigências estabelecidas pela ANAC. Informa que a Passaredo na prestação de seus serviços, segue rigorosamente todas as regulamentações da aviação civil, tanto que não há nenhum registro de aplicação deste tipo de penalidade em seu desfavor.
25. Requer que seja acolhida a preliminar de prescrição do processo administrativo, devendo ser declarado nulo o auto de infração, bem como extinguindo o processo, eis que incidente a hipótese

prevista no art. 319 do CBA.

26. No mérito, requer que a defesa seja totalmente acolhida, para que seja desconstituído o presente auto de infração, com seu consequente arquivamento, haja vista ausência de infringência da PASSAREDO ao disposto no artigo 302, inciso III, alínea "e" do Código Brasileiro de Aeronáutica, bem como aos dispositivos previstos no RBHA 121, requisito 121.628(a)(5).

27. Dispõe que apenas a título de argumentação, caso não seja esse o entendimento, considerando não ter a PASSAREDO agido com dolo ou má-fé, bem assim a ausência de reincidência, requer que seja aplicada apenas a pena de advertência, ou na pior das hipóteses, multa no patamar mínimo, em face das circunstâncias atenuantes inerentes ao caso em questão.

28. Instrumento de Alteração Contratual (fls. 295/308 do volume 02). Atestado de aprovação de instrumento de alteração contratual (fl. 309 do volume 02). Certidão de Procuração (fl. 310 do volume 02).

29. Ficha de Serviço nº 005184 (fl. 311 do volume 02) em que consta reporte referente à data de 27/03/2010, que informa discrepância de "Telas 2P não efetuam transferência. Item liberado MEL 34-23-2" e em que consta a ação corretiva de "reposicionado pino do conector da MPU. O mesmo estava "corrido", acordo AMM 34-23-00 st. ok", na data de 06/04/2010.

30. Ficha de Serviço nº 005650 (fl. 312 do volume 02) em que consta reporte referente à data de 06/06/2010, que informa discrepância de que "Flag "XDATA" do lado do copiloto, em vôo não transfere HDG. MEL 34-23-1" e que constam as ações corretivas de "iniciado check de fiação conforme WM 34-64-00. 06/06/2010" e "efetuado reparo no fio w 001-1905-24 BL ACD 34-61-00" em 12/06/2010.

DECISÃO DE PRIMEIRA INSTÂNCIA

31. O setor competente, em decisão de 13/10/2017 (SEI nº 0976365), considerou caracterizada a infração descrita no AI acima indicado, em face de prática capitulada no art. 302, III, e, do CBA. Diante da inexistência de circunstância atenuante e agravante, aplicou a multa no valor de R\$7.000,00 (sete mil reais) para cada um dos 454 voos irregulares, correspondendo às operações após o reporte de 08/06/2010, totalizando R\$3.178.000,00 (três milhões, cento e setenta e oito mil reais).

RECURSO

32. O interessado foi notificado a respeito da decisão de primeira instância em 31/10/2017, conforme demonstrado em AR (SEI nº 1239380).

33. O interessado apresentou recurso, que foi recebido em 10/11/2017 (SEI nº 2761133 e nº 2761142).

34. Alega a ocorrência da prescrição reiterando argumentados apresentados na defesa.

35. Discorre sobre a nulidade do auto de infração decorrente da alteração de capitulação, informando que compulsando os autos do processo administrativo, é possível constatar que a autarquia federal capitulou a conduta da recorrente no art. 302, inciso III, e, do CBA combinado com RBHA 121.628(a)(5). No entanto, quando da prolação da decisão, ora recorrida, foi imposta a penalização consistente em multa no importe de R\$ 3.178.000,00, partindo da premissa que a recorrente contrariou o RBAC 121.628(b)(5), de modo que todos os voos após o reporte de 08/04/2010, totalizando 454 operações, ocorreram sem observar as condições e limitações contidas na MEL do EMBRAER 120. Informa que a conduta da recorrente fora reenquadrada para capitular no RBHA 121.628(b)(5), sem que lhe fosse aberta vistas dos autos para a realização da recapitulação e convalidação do auto de infração, em total descumprimento ao §2º do art. 7º da Instrução Normativa nº 8 de 2008, o que macula o processo com vício insanável, na medida em que a recorrente não exerceu seu direito de defesa de forma plena. Diante disso, requer o provimento do recurso para que seja declarada a nulidade do auto de infração, uma vez que a recorrente foi autuada por suposta violação ao RBHA 121.628(a)(5), mas foi-lhe imposta a pena de multa por suposto descumprimento ao RBHA 121.628(b)(5), não lhe sendo permitido o exercício regular do direito ao contraditório.

36. Com relação ao mérito, reitera alegações apresentadas na defesa. Acrescenta que a decisão recorrida parte de premissa equivocada para imputar à recorrente 454 infrações relativas aos 454 voos realizados com a aeronave PP-PSA após o reporte de 08/04/2010, como se a referida aeronave tivesse operado 454 voos sem observar as condições e limitações contidas na Lista de Equipamentos Mínimos (MEL) do Embraer 120. Isso porque a pane retornou no dia 08/04 de maneira intermitente, ou seja, não estava presente em todo momento na aeronave. Do contrário, existiriam reportes também no dia 09/04, 10/04, 11/04, 13/04 e demais dias. Acrescenta que em relação ao dia 12/04, o julgador não se atentou para o fato de que no dia 12/04, através do relatório de voo 6590A, houve dois reportes e no segundo reporte o mecânico efetuou um teste de acordo com o Manual de Manutenção e o sistema estava operando normalmente, o que evidencia a intermitência da pane. Informa que compulsando os autos, verifica-se que a ANAC no exercício regular do poder fiscalizatório deixou de observar que no dia 28/04/10, através do relatório de voo 4016A, houve um novo reporte e o item liberado de acordo com a MEL 34-23-2, categoria C, que venceria em 08/05/10. Diante da impossibilidade de encerrar o item dentro do prazo estabelecido pela MEL, a Passaredo, nos termos da IAC 3507 solicitou a extensão para o encerramento do item, que foi concedido pela ANAC através do SEGV00 002 emitido em 07/05/10, prorrogando a data de encerramento do mesmo até o dia 18/05/10. O reparo foi feito em 18/05/10 através da FS 004306. Considera que, diferentemente do que consta da decisão, em relação ao reporte do dia 05/06/10, no qual houve liberação acordo MEL, categoria C, cujo vencimento seria em 15/06/10, houve um novo reporte no dia 12/06/10, porém a falta da ação de manutenção na resposta não trouxe prejuízo algum, uma vez que a aeronave já estava amparada pela MEL do dia 05/06/10. Dispõe que aliado a esse fato, o item foi corrigido no mesmo dia 12/06/10, através da FS 005650 e o item encerrado pela última vez.

37. Alerta que de 15/04 até 27/04 não há nenhum registro de reporte, situação que evidencia a funcionalidade do equipamento, estando operante, não sendo razoável supor que os voos realizados nesse período teriam ocorrido com o equipamento inoperante, muito menos sem observar as condições e limitações impostas pela MEL, inexistindo qualquer infração capaz de gerar a multa prevista no artigo 302, inciso III, alínea "e" do Código Brasileiro de Aeronáutica, muito menos afronta às normas previstas no RBHA 121, requisito 121.628.

38. Acrescenta que diferentemente do que constou do auto, em 05/06, ou seja, passados mais de 2 meses da solução da primeira ocorrência em 14/03, houve o aparecimento de uma nova pane relacionada a sistema de transferência de telas, sendo enquadrada no dia 05/06 em ação corretiva retardada ou Lista de Equipamentos Mínimos (MEL) aprovada e publica pela Agência Nacional de Aviação Civil. Segundo esclarecido pela recorrente em sua defesa, a mesma providenciou o encerramento do item no dia 12/06/2010, conforme se observa da Ficha de Serviço nº 005184, sendo realizada a correção dentro do prazo de 10 dias autorizados pela MEL, inexistindo qualquer tipo de infração capaz de gerar a multa prevista no artigo 302, inciso III, alínea "e" do CBA, muito menos afronta às normas previstas no RBHA 121, requisito 121.628.

39. Considera que é fato inclusive reconhecido por esta autarquia que no período compreendido entre 06/04/2010 até 04/06 inexistiu qualquer tipo de problema ou pane, muito menos a aeronave PP-PSA operou voos sem observar as condições e limitações contidas na MEL, tendo a aeronave apresentado uma nova pane apenas no dia 05/06, que foi devidamente enquadrada na MEL e sanada no dia 12/06, ou seja, também dentro do prazo de 10 dias previsto para correção.

40. Verifica que não procede a assertiva de que a empresa Passaredo teria operado 454 voos sem observar as condições e limitações contidas na MEL, após o reporte de 08/04. Isto porque a alegada pane no sistema de transferência de telas foi enquadrada na MEL no dia 27/03/2010 e regularizada em 06/04/2012, sendo o item encerrado na mesma data, através da Ficha de Serviço nº 005184, fato, inclusive, reconhecido na decisão recorrida. E porque passados mais de 2 meses da correção da pane, houve a constatação de nova pane no dia 05/06/2010, que foi devidamente enquadrada na MEL e sanada no dia 12/06, ou seja, também dentro do prazo de 10 dias previsto para correção, segundo se observa da Ficha de Serviço nº 005650. Além disso, no período compreendido entre 15/04 até 27/04 não há nenhum registro de reporte, situação que evidencia a funcionalidade do equipamento, estando operante. Adicionalmente, porque no dia 28/04/10, através do relatório de voo 4016A, houve um novo reporte e o

item liberado de acordo com a MEL, 34-23-2, categoria C, que venceria em 08/05/10.

41. Alega que não há que se falar em descumprimento ao RBHA 121, requisito 121.628(b)(5), pois a pane apresentada era intermitente em 08/04, 12/04, 14/04 e 05/06, de modo que, quando das realizações das inspeções objetivando sanar o problema, a indicação desaparecia, sendo a manutenção eficaz, inexistindo qualquer tipo de infração, pois os voos realizados no período indicado ocorreram regularmente, justamente porque a falha era intermitente.
42. Considera que é inconsistente o auto de infração lavrado em desfavor da Passaredo, sendo certo que, se mantido o auto de infração para condenar a empresa em sanção pecuniária, o que não se espera de forma alguma, tal decisão violará a maioria dos princípios norteadores do direito administrativo, quais sejam da legalidade, motivação, contraditório, ampla defesa, segurança jurídica e interesse público.
43. Argumenta que não existe razão para manutenção da imposição de sanção em desfavor da Passaredo, eis que inexistente prática de qualquer ato infracional. Considera que está diante de uma decisão arbitrária, com finalidade claramente confiscatória e violadora também dos princípios da proporcionalidade e da razoabilidade, o que não se pode admitir.
44. Afirma que há de ser considerada como esclarecida a situação em apreço em relação à recorrente, bem como considerada a impossibilidade de infração aos dispositivos legais declinados no auto de infração, razão pela qual de rigor reforma da decisão recorrida para declarar inconsistente o Auto de Infração, com o conseqüente arquivamento do processo administrativo.
45. Requer que seja provido o presente recurso para reformar a decisão, de modo a declarar inconsistente o auto de infração, pois a Passaredo adota todas as medidas no sentido de manter as suas aeronaves em condições aeronavegáveis, para tanto, cumpre todas as normas previstas no RBHA 121, requisito 121.628(b)(5), mormente no que tange a possuir uma MEL para a Embraer-120, devidamente aprovada pela ANAC e contendo informações para operação da aeronave modelo Embraer 120 com certos instrumentos e equipamentos inoperantes, bem como a aeronave PP-PSA operou segundo todas as condições e limitações contidas na MEL e nas instruções que autorizam a sua utilização, inexistindo qualquer infração capaz de gerar a multa prevista artigo 302, inciso III, alínea "e" do CBA, bem como aos dispositivos previstos no RBHA 121, requisito 121.628(b)(5).
46. Informa que a Passaredo na prestação de seus serviços, segue rigorosamente todas as regulamentações da aviação civil, tanto que não há nenhum registro de aplicação deste tipo de penalidade em seu desfavor.
47. Requer o provimento do presente recurso para o fim de reformar a decisão, de modo a declarar inconsistente o auto de infração, pois a Passaredo adota todas as medidas no sentido de manter as suas aeronaves em condições aeronavegáveis, para tanto, cumpre todas as normas previstas no RBHA 121, requisito 121.628(b)(5), inexistindo qualquer infração capaz de gerar a multa prevista artigo 302, inciso III, alínea "e" do CBA.
48. Discorre sobre o princípio do *non bis in idem*, alegando que não se pode admitir a multiplicação de procedimentos administrativos, tampouco a aplicação de sanções pelo Órgão Regulador em relação a mesma prática e que há que se buscar, dentro de uma interpretação sistemática das normas, uma solução que evite a ocorrência do *non bis in idem*. Alega que o Direito Pátrio proíbe a prática do *bis in idem*, ou seja, uma mesma infração não pode ser apenada mais que uma vez num mesmo período, como ocorreu no presente processo administrativo. Argumenta que em que pese tratar-se de uma única conduta de ato com a mesma natureza, a ANAC ao imputar multa à autuada por suposta infringência ao art. 302, inciso III, alínea "e" do CBA e ao RBAC 121, requisito 121.628(a)(5), que disciplinam o procedimento a ser adotado pelo operador em caso de instrumentos e equipamentos inoperantes, considerou como sendo 454 condutas, a saber; por não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves, fato que gera *bis in idem*. Dispõe que diversamente do que constou da decisão recorrida, o fato e a conduta são os mesmos, situação que caracteriza a prática do *bis in idem* pela autarquia. Informa que as 454 operações têm a mesma natureza e decorrente da mesma conduta imputada à Recorrente, qual seja, operar aeronave com equipamento inoperante sem observar as condições e limitações impostas na MEL do EMBRAER 120. E que do contrário, estar-se-ia permitindo a perpetuação da aplicação de multa dia após dia relativa ao mesmo fato com mesma natureza, o que informa ser absurdo. Considera que é fato notório que as ocorrências indicadas no auto de infração são idênticas, pois possuem a mesma natureza e decorrente da mesma conduta, somado ao fato de que foram apuradas e detalhas na mesma auditoria. Diante do quanto acima exposto, dada a proibição pelo ordenamento jurídico de reiteradas sanções em relação a mesma conduta, considera que merece provimento o presente recurso para que, em caso de aplicação de pena em desfavor da Recorrente, seja aplicada uma única pena de multa, uma única vez, na medida em que são ocorrências idênticas decorrentes da mesma conduta imputada à Recorrente, sob pena de *bis in idem*, é o que se requer. Conclui que a administração pública extrapolou os poderes discricionário e de polícia ao praticar verdadeiro *bis in idem*, o que é vetado, devendo ser revista a forma de aplicação. Considera que não resta dúvida que o auto de infração está eivado de vício, devendo, dessa forma, ser julgado nulo o auto de infração para torná-lo insubsistente. Requer o provimento do presente recurso para o fim de ser reformada a decisão para que, em caso de aplicação de pena consistente em multa, que seja considerado um único ato, uma única afronta, afastando-se a multa no importe de R\$ 3.178.000,00 que corresponde a 454 voos irregulares/infrações multiplicado pela multa no valor de R\$ 7.000,00.
49. Dispõe sobre o valor da multa aplicada pela junta de julgamento, informando que não agiu a junta de julgamento com o costumeiro acerto e dentro do princípio da razoabilidade ao fixar o valor da multa em quantia correspondente a R\$ 3.178.000,00, motivo pelo qual deve ser provido o presente recurso, para o fim de reduzir a referida verba, posto que tal importância se mostra exacerbada ante a ocorrência da suposta infração. Considera necessário que se examine as circunstâncias atenuantes para efeito de aplicação de penalidade, tal como preceitua o artigo 22, § 1º, incisos I, II e III da Resolução da ANAC nº 25/2008. Informa que a empresa adota, sistematicamente, medidas que visam resguardar a segurança de voo de suas aeronaves, bem como a estrita observância aos processos, normas e exigências estabelecidas pela Agência Reguladora e que isto é mais do que suficiente para o acolhimento do presente recurso, no sentido de afastar a penalidade de multa imposta, ou ainda, para o fim de reduzir o valor da multa aplicada, conforme explanado.
50. Requer o provimento do recurso, para a reforma da decisão, eis que houve a prescrição da medida punitiva outorgada ao Poder Público, bem como inexistiu prática de ato infracional por parte da Recorrente, e consequentemente inexistiu violação do CBA e legislação regulamentar RBAC 121.628(b)(5), determinando-se o arquivamento do processo administrativo. Caso não seja esse o entendimento, requer, ainda, que seja dado provimento ao presente recurso para o fim de reduzir a multa aplicada para o mínimo legal, eis que no presente caso não incidem as agravantes, tampouco os fatos caracterizaram as infrações descritas pela Junta de Julgamento.
51. Ata de Assembléia Geral Extraordinária. Estatuto Social da Passaredo Transportes Aéreos S.A - em recuperação judicial. Atestado de aprovação de Ata de Assembléia Geral Extraordinária. Procução.
52. Registro do Relatório de Voo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 1295A, referente à data de 17/03/2010.
53. Formulário SEGVÓO 002.
54. Ficha de Serviço nº 005184.
55. Registro do Relatório de Voo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 06590A, referente à data de 12/04/2010.
56. Registro do Relatório de Voo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 4016A.
57. Formulário SEGVÓO 002, em que consta a prorrogação até 18/05/2010.
58. Ficha de Serviço nº 004306.
59. Registro do Relatório de Voo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 06590A, referente à data de 05/06/2010.
60. Registro do Relatório de Voo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 2826A, referente à data de 20/06/2010.
61. Ficha de Serviço nº 005650.

62. Registro do Relatório de Voo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 2815A, referente à data de 09/06/2010.
63. Registro do Relatório de Voo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 2814A, referente à data de 08/06/2010.
64. Registro do Relatório de Voo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 2813A, referente à data de 03/06/2010.
65. Registro do Relatório de Voo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 2812A, referente à data de 02/06/2010.
66. Registro do Relatório de Voo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 2811A.
67. Registro do Relatório de Voo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 2810A, referente à data de 01/06/2010.
68. Registro do Relatório de Voo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 2809A, referente à data de 01/06/2010.
69. Registro do Relatório de Voo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 2807A, referente à data de 30/05/2010.
70. Registro do Relatório de Voo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 2806A, referente à data de 29/05/2010.
71. Registro do Relatório de Voo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 2805A, referente à data de 28/05/2010.
72. Registro do Relatório de Voo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 2804A, referente à data de 27/05/2010.
73. Registro do Relatório de Voo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 2803A, referente à data de 26/05/2010.
74. Registro do Relatório de Voo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 2802A, referente à data de 25/05/2010.
75. Registro do Relatório de Voo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 2801A, referente à data de 24/05/2010.
76. Registro do Relatório de Voo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 4050A, referente à data de 23/05/2010.
77. Registro do Relatório de Voo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 4048A, referente à data de 21/05/2010.
78. Registro do Relatório de Voo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 4047A, referente à data de 20/05/2010.
79. Registro do Relatório de Voo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 4046A, referente à data de 19/05/2010.
80. Registro do Relatório de Voo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 4015A, referente à data de 27/04/2010.
81. Registro do Relatório de Voo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 4014A, referente à data de 26/04/2010.
82. Registro do Relatório de Voo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 4013A, referente à data de 25/04/2010.
83. Registro do Relatório de Voo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 4012A, referente à data de 24/04/2010.
84. Registro do Relatório de Voo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 4011A, referente à data de 23/04/2010.
85. Registro do Relatório de Voo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 4010A, referente à data de 23/04/2010.
86. Registro do Relatório de Voo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 4009A, referente à data de 22/04/2010.
87. Registro do Relatório de Voo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 4008A, referente à data de 22/04/2010.
88. Registro do Relatório de Voo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 4007A, referente à data de 21/04/2010.
89. Registro do Relatório de Voo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 4006A, referente à data de 20/04/2010.
90. Registro do Relatório de Voo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 4005A, referente à data de 20/04/2010.
91. Registro do Relatório de Voo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 4004A, referente à data de 20/04/2010.
92. Registro do Relatório de Voo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 4003A, referente à data de 19/04/2010.
93. Registro do Relatório de Voo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 4002A, referente à data de 19/04/2010.
94. Registro do Relatório de Voo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 4001A, referente à data de 19/04/2010.
95. Registro do Relatório de Voo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 06600A, referente à data de 19/04/2010.
96. Registro do Relatório de Voo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 06599A, referente à data de 17/04/2010.
97. Registro do Relatório de Voo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 06598A, referente à data de 16/04/2010.
98. Registro do Relatório de Voo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 06597A, referente à data de 16/04/2010.
99. Registro do Relatório de Voo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 06596A, referente à data de 15/04/2010.
100. Envelope de encaminhamento do recurso.

OUTROS ATOS PROCESSUAIS

101. Extrato do sistema SIGAD-ANAC e de rastreamento de objeto (fls. 313/314 do volume 02)
102. Certidão de tempestividade (fl. 315 do volume 02).
103. Despacho de encaminhamento do processo (fl. 316 do volume 02).
104. Termo de Encerramento de Trâmite Físico (SEI nº 0993850).
105. Notificação de Decisão (SEI nº 0993863).
106. AR que não demonstra o recebimento (SEI nº 1189771).
107. Despacho de encaminhamento (SEI nº 1239532).
108. Certidão de aferição de tempestividade (SEI nº 1251059).

PRELIMINARES

110. Regularidade processual

110.1. O interessado foi regularmente notificado quanto às infrações imputadas em 08/12/2014, apresentou defesa que foi recebida em 08/01/2015. Foi notificado da decisão de primeira instância em 31/10/2017, apresentando recurso, que foi recebido em 10/11/2017.

110.2. 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

111. **Fundamentação da matéria:** operou 643 voos sem observar as condições e limitações contidas na Lista de Equipamentos Mínimos (MEL) do EMBRAER 120.

111.1. Diante da infração do processo administrativo em questão, a autuação foi capitulada, no AI nº 02488/2014, na alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA e no requisito 121.628(a)(5) do RBHA 121.

111.2. Segue o que consta na alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA:

CBA
Art. 302. A multa será aplicada pela prática das seguintes infrações:
(...)
III - infrações imputáveis à concessionária ou permissionária de serviços aéreos:
(...)
e) não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves;
(...)

111.3. A Resolução nº 146, de 17/03/2010, aprovou o Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 121, em substituição ao Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica (RBHA) 121 e entrou em vigor na data de sua publicação, que ocorreu em 22/03/2010. As infrações descritas no AI nº 02488/2014 são referentes ao período de 14/03/2010 a 05/06/2010. Portanto, as infrações ocorridas de 14/03/2010 a 21/03/2010 devem ser capituladas de acordo com o RBHA 121 e as infrações ocorridas a partir de 22/03/2010 devem ser capituladas de acordo com o RBAC 121.

111.4. Segue o disposto no requisito 121.628 do RBHA 121, em vigor à época:

RBHA 121
121.628 - INSTRUMENTOS E EQUIPAMENTOS INOPERANTES
(a) Nenhuma pessoa pode decolar com um avião que tenha instrumentos ou equipamentos inoperantes instalados, a menos que sejam atendidas as seguintes condições:
(1) exista uma Lista de Equipamentos Mínimos (MEL) aprovada para esse avião;
(2) o DAC tenha autorizado operações de acordo com a MEL aprovada e as tripulações técnicas tomem conhecimento, antes de cada voo, das informações e instruções contidas na MEL através de publicações ou outros meios aprovados providos pelo detentor de certificado. Uma MEL aprovada pelo DAC constitui uma modificação ao projeto de tipo do avião que não requer homologação suplementar do tipo.
(3) a MEL aprovada:
(i) tenha sido elaborada de acordo com as limitações contidas no parágrafo (b) desta seção;
(ii) contenha informações para operação do avião com certos instrumentos e equipamentos inoperantes;
(4) exista disponível para o piloto as informações requeridas pelo parágrafo (a)(3)(ii) desta seção e os registros dos equipamentos e instrumentos inoperantes;
(5) o avião seja operado segundo todas as condições e limitações contidas na MEL e nas instruções que autorizam a sua utilização.

(b) Os seguintes instrumentos e equipamentos não podem ser incluídos em uma MEL:
(1) instrumentos e equipamentos que sejam, direta ou indiretamente, requeridos pelos requisitos de aeronavegabilidade segundo os quais o avião foi homologado e que sejam essenciais para voo seguro sob todas as condições de operação;
(2) instrumentos e equipamentos que uma Diretriz de Aeronavegabilidade (DA) requeira estar em condições de operação, a menos que a própria DA disponha de outra forma;
(3) para uma operação específica, instrumentos e equipamentos requeridos por este regulamento para tal operação.

(c) Não obstante os parágrafos (b)(1) e (b)(3) desta seção, um avião com instrumentos e equipamentos inoperantes pode ser operado sob uma permissão especial de voo emitida segundo o RBHA 21, seções 21.197 e 21.199.
(grifo meu)

111.5. Segue o disposto no requisito 121.628 da emenda 00 do RBAC 121:

RBAC 121
121.628 - INSTRUMENTOS E EQUIPAMENTOS INOPERANTES
(a) O operador deverá incluir em seu sistema de manuais uma Lista de Equipamentos Mínimos (MEL) aprovada pela ANAC, para cada tipo de aeronave que possua uma MMEL publicada, para que o piloto em comando possa determinar se é seguro iniciar o voo ou continuá-lo a partir de qualquer parada intermediária, no caso de algum instrumento, equipamento ou sistema deixe de funcionar.

(b) Ninguém pode decolar com um avião que tenha instrumentos ou equipamentos inoperantes instalados, a menos que sejam atendidas as seguintes condições:
(1) exista uma Lista de Equipamentos Mínimos (MEL) aprovada para esse avião;
(2) a ANAC tenha autorizado operações de acordo com a MEL aprovada e as tripulações técnicas tomem conhecimento, antes de cada voo, das informações e instruções contidas na MEL através de publicações ou outros meios aprovados providos pelo detentor de certificado. Uma MEL aprovada pela ANAC constitui uma modificação ao projeto de tipo do avião que não requer certificação suplementar do tipo.
(3) a MEL aprovada:
(i) tenha sido elaborada de acordo com as limitações contidas no parágrafo (b) desta seção;
(ii) contenha informações para operação do avião com certos instrumentos e equipamentos inoperantes.
(4) existam disponíveis para o piloto as informações requeridas pelo parágrafo (a)(3)(ii) desta seção e os registros dos equipamentos e instrumentos inoperantes;
(5) o avião seja operado segundo todas as condições e limitações contidas na MEL e nas instruções que autorizam a sua utilização.

(c) Os seguintes instrumentos e equipamentos não podem ser incluídos em uma MEL:
(1) instrumentos e equipamentos que sejam, direta ou indiretamente, requeridos pelos requisitos de aeronavegabilidade segundo os quais o avião foi certificado e que sejam essenciais para voo seguro sob todas as condições de operação;
(2) instrumentos e equipamentos que uma Diretriz de Aeronavegabilidade (DA) requeira estar em condições de operação, a menos que a própria DA disponha de outra forma;
(3) para uma operação específica, instrumentos e equipamentos requeridos por este regulamento para tal operação.
(d) Não obstante os parágrafos (b)(1) e (b)(3) desta seção, um avião com instrumentos e equipamentos inoperantes pode ser operado sob uma permissão especial de voo emitida segundo as seções 21.197 e 21.199 do RBAC 21.

(grifo meu)

111.6. No recurso o interessado discorre sobre a nulidade do auto de infração decorrente da alteração de capitulação, informando que compulsando os autos do processo administrativo, é possível constatar que a autarquia federal capitulou a conduta da recorrente no art. 302, inciso III, "e", do CBA combinado com RBHA 121.628(a)(5). No entanto, quando da prolação da decisão foi imposta a penalização consistente em multa no importe de R\$ 3.178.000,00, partindo-se da premissa que a recorrente contrariou o RBAC 121.628(b)(5), de modo que todos os voos após o reporte de 08/04/2010, totalizando 454 operações, ocorreram sem observar as condições e limitações contidas na MEL do EMBRAER 120. Informa que a conduta da recorrente fora reequadrada para capitular no RBHA 121.628(b)(5), sem que lhe fosse aberta vistas dos autos para a realização da recapitulação e convalidação do auto de infração, em total descumprimento ao § 2º do art. 7º da Instrução Normativa nº 8 de 2008, o que considera que macula o processo com vício insanável, na medida em que a recorrente não exerceu seu direito de defesa de forma plena. Diante disso, requer o provimento do recurso para que seja declarada a nulidade do auto de infração, uma vez que a recorrente foi autuada por suposta violação ao RBHA 121.628(a)(5), mas foi-lhe imposta a pena de multa por suposto descumprimento ao RBHA 121.628(b)(5), não lhe sendo permitido o exercício regular do direito ao contraditório.

111.7. Na decisão de primeira instância foi considerado que, ao operar a aeronave com equipamento inoperante sem observar as condições e limitações impostas na MEL, a Autuada descumpriu com o RBAC 121.628(b)(5), enquanto que no AI nº 02488/2014 foi citada a capitulação no requisito 121.628(a)(5) do RBHA 121.

111.8. Segue o disposto no inciso I do §1º e no §2º do art. 7º da Instrução Normativa (IN) ANAC nº 08/2008, em vigor à época:

IN ANAC nº 08/2008

Art. 7º Os vícios processuais meramente formais do AI são passíveis de convalidação.

§ 1º - Para efeito do caput, são considerados vícios formais, dentre outros:

I - omissão ou erro no enquadramento da infração, desde que a descrição dos fatos permita identificar a conduta punível;

(...)

§ 2º Nas hipóteses do § 1º, inciso I, deste artigo, será concedido prazo de 5 (cinco) dias para a manifestação do interessado. (Redação dada pela Instrução Normativa nº 76-A, de 25.02.2014)

(...)

111.9. Verifica-se que no §2º do art. 7º da IN ANAC nº 08/2008, em vigor à época, é estabelecido que em caso de omissão ou erro no enquadramento da infração, que é considerado vício formal passível de convalidação, é concedido prazo de 5 dias para a manifestação do interessado.

111.10. No caso em questão, é importante observar que o conteúdo do que era descrito no requisito 121.628(a)(5) do RBHA 121 é equivalente ao conteúdo descrito no requisito 121.628(b)(5) do RBAC 121. Contudo, não há evidência de que o procedimento previsto no §2º do art. 7º da IN ANAC nº 08/2008 tenha sido adotado para correção do erro no enquadramento da infração.

111.11. Diante do exposto, sugiro que seja avaliada a capitulação correta a ser aplicada para as infrações em função da data de entrada em vigor do RBAC 121, bem como, que sejam avaliadas as medidas necessárias para promover o correto enquadramento.

112. Análise da decisão de primeira instância

112.1. No AI nº 02488/2014 a fiscalização informa a realização de 643 voos sem observar as condições e limitações contidas na MEL, relacionando de maneira clara e objetiva os 643 voos supostamente irregulares em tabela anexa ao Auto de Infração. No "HISTÓRICO" do AI nº 02488/2014 é possível verificar que os voos foram considerados irregulares a partir da liberação da aeronave de marcas PP-PSA com a mensagem XDATA EHSI 2P, no dia 14/03/2010, sem que a liberação para voo tenha sido baseada na MEL.

112.2. O setor de primeira instância, em decisão de 13/10/2017, no trecho "DISPOSITIVO DA DECISÃO", informa:

23. Considera-se caracterizada a infração descrita no AI acima indicado, em face de prática capitulada no art. 302, III, e, do CB/Aer: "A multa será aplicada pela prática das seguintes infrações: [...] III - infrações imputáveis à concessionária ou permissionária de serviços aéreos: [...] e) não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves; [...]".

24. Diante da inexistência de circunstância atenuante e agravante, aplique-se a multa no valor de R\$7.000,00 (sete mil reais) para cada um dos 454 voos irregulares, correspondendo às operações após o reporte de 08/06/2010, e totalizando R\$3.178.000,00 (três milhões, cento e setenta e oito mil reais).

25. Notifique-se a Autuada com a presente decisão anexa.

26. Após tomada(s) a(s) providência(s) acima indicada(s) encaminhe-se o(s) presente(s) PAS(s) à Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância - ASJIN, por meio do SEI-ANAC.

112.3. Constata-se que o setor de primeira instância, apesar de informar que considera caracterizada a infração descrita no AI, aplica multa para 454 voos irregulares, enquanto que o AI nº 02488/2014 relata a ocorrência de 643 voos irregulares. Assim, o trecho da decisão de primeira instância que, de fato, determina sobre a aplicação de penalidade, sendo este o "DISPOSITIVO DA DECISÃO", não dispõe sobre as outras 189 infrações relacionadas no AI nº 02488/2014, visto que tal trecho da decisão não determina o arquivamento e nem declara a nulidade do auto de infração quanto às outras 189 infrações.

112.4. No trecho da decisão que enfrenta as alegações apresentadas na defesa é informado:

(...)

Os registros apresentados nos autos, inclusive pela defesa, estão resumidos na tabela acima. De fato, houve duas liberações pela MEL: em 27/03 e em 06/06. A ação "em monitoramento" após o primeiro reporte, de 14/03, não indica liberação pela MEL ou mesmo consulta ao manual da aeronave. Entretanto, não há indícios que as operações subsequentes a este reporte e anteriores a 08/04 tenham ocorrido com o equipamento inoperante, podendo ter havido, como declara a autuada, uma falha intermitente. As ações tomadas podem ou não ter sido conforme os procedimentos previstos em seu manual, porém não consta nos autos nenhuma referência ao manual da autuada. O reporte de 08/04 (o segundo registrado nos autos) já demandaria uma ação mais enfática, visto que ocorreu no intervalo de apenas dois dias da ação "corretiva". Os reportes seguintes, de 12/04 e 14/04, reforçam a ineficácia da ação "corretiva" anterior, significando que o equipamento não apresentava a confiabilidade necessária para ser considerada operante. **Disso se conclui que após o reporte de 08/04 a aeronave voou com o equipamento inoperante sem se considerar as condições e limitações requeridas na MEL.** Apenas em 06/06 a MEL foi observada, sendo então uma medida inócua, visto o tempo decorrido sem a autuada ter adotado nenhuma providência efetiva.

(grifo meu)

(...)

112.5. Na motivação da decisão, o setor de primeira instância considerou que a aeronave voou de maneira irregular após reporte de 08/04, sendo que no trecho em que apresenta sua decisão final faz referência às operações após reporte de 08/06/2010 para definir a aplicação de multa para 454 voos irregulares. Assim, no trecho em que efetivamente decide pela aplicação da multa o setor de primeira instância faz referência à data diversa daquela utilizada na fundamentação da decisão para definir a partir de que momento as infrações são iniciadas.

112.6. Além disso, a decisão de primeira instância não é clara o suficiente para identificar de maneira inequívoca as 454 infrações que foram confirmadas, visto que a fiscalização quando relaciona os 643 voos tido como irregulares o faz de maneira explícita em tabela anexa ao AI nº 02488/2014. Apesar disso, na decisão de primeira instância são informados 454 voos irregulares sem que haja a indicação específica e explícita de quais são os 454 voos irregulares.

112.7. Adicionalmente, o setor de primeira instância, diferentemente do que foi reportado pela fiscalização, considerou na motivação da decisão que os voos irregulares só iniciaram após o reporte de 08/04, justificando que pode ter havido uma falha intermitente. Contudo, na mesma decisão de primeira instância é informado que após o reporte de 14/03/2010 não há indicação de liberação pela MEL ou mesmo consulta ao manual da aeronave.

112.8. Esclarece-se que o fato de a pane ser intermitente não acarreta em permissão para a liberação da aeronave sem que seja adotada ação de manutenção para o encerramento da pane ou a devida liberação pela MEL, conforme aplicável.

112.9. Deve ser considerado, ainda, que de acordo com os reportes de falha que estavam ocorrendo, a fiscalização consignou no RF nº 76/2014/GTAR-RJ/GAEM/GGAC/SAR que a MEL do EMB 120 permite a operação da aeronave com um DPU inoperante, de acordo com o enquadramento no item 34-23-1 da MEL juntada aos autos. Contudo, tal item da MEL prevê o despacho da aeronave com um dos DPU inoperante desde que o MPU opere normalmente. Verifica-se que consta o registro da Ficha de Serviço nº 005184, que demonstra que a aeronave foi liberada de acordo com o item 34-23-2 da MEL, na data de 27/03/2010, ocorrendo o encerramento de tal item com ação corretiva retardada em 06/04/2010. Todavia, o item 34-23-2 da MEL refere-se justamente ao MPU - Unidade Processadora de Multifunção, que pode estar inoperante desde que ambos DPU's operem normalmente. Considerando o que foi exposto pela fiscalização de que a aeronave poderia ter sido liberada pela MEL com um DPU inoperante, fato este que não ocorreu, além de não ter sido executada ação de manutenção imediata para o encerramento da pane em 14/03/2010, não caberia concomitantemente o despacho da aeronave com falha no DPU e no MPU.

112.10. Destarte, a decisão de primeira instância não é explícita para demonstrar a razão pela qual concluiu em sua motivação que apenas após o reporte de 08/04 a aeronave voou com o equipamento inoperante sem considerar as condições e limitações requeridas pela MEL. Além de não ter demonstrando, de maneira congruente, a razão do despacho pela MEL ocorrido em 27/03/2010 ter sido considerada uma liberação adequada da aeronave, tendo em conta o que foi exposto a respeito das restrições estabelecidas na MEL para o despacho do MPU inoperante.

112.11. Tendo em conta todo o exposto em relação à decisão de primeira instância, deve ser considerado o disposto no §1º do art. 50 da Lei nº 9.784/1999:

Lei nº 9.784/1999

Art. 50. Os atos administrativos deverão ser motivados, com indicação dos fatos e dos fundamentos jurídicos, quando:

I - neguem, limitem ou afetem direitos ou interesses;

II - imponham ou agravem deveres, encargos ou sanções;

III - decidam processos administrativos de concurso ou seleção pública;

IV - dispensem ou declarem a inexigibilidade de processo licitatório;

V - decidam recursos administrativos;

VI - decorram de reexame de ofício;

VII - deixem de aplicar jurisprudência firmada sobre a questão ou discrepem de pareceres, laudos, propostas e relatórios oficiais;

VIII - importem anulação, revogação, suspensão ou convalidação de ato administrativo.

§ 1º A motivação deve ser explícita, clara e congruente, podendo consistir em declaração de concordância com fundamentos de anteriores pareceres, informações, decisões ou propostas, que, neste caso, serão parte integrante do ato.

(...)

112.12. Da leitura de tal dispositivo depreende-se que a decisão deve ter motivação explícita, clara e congruente. No caso em questão, considero que a decisão de primeira instância carece de mais requisitos, pois não pode ser considerada explícita e clara quando não informa de maneira objetiva e cristalina quais são os 454 voos que foram considerados irregulares, visto que faz referência, no trecho em que decide, à data de 08/06/2010, que nem está no período autuado. Além de não poder também ser considerada explícita e clara quando não informa de forma expressa sobre qual foi a decisão para os outros 189 voos que foram considerados irregulares pela fiscalização, se foi aplicada multa ou se foi considerada a nulidade do auto de infração com relação a estas infrações. Ademais, a decisão não é congruente com relação aos argumentos apresentados para a definição das infrações a partir do reporte de 08/04, pois apesar de confirmar que após o primeiro reporte de 14/03/2010 não há liberação pela MEL ou mesmo consulta ao manual da aeronave, o setor de primeira instância considera que não há infração.

112.13. Portanto, considero que no presente caso a decisão de primeira instância não cumpre integralmente o requerido pelo §1º do art. 50 da Lei nº 9.784/1999, devendo a mesma ser anulada para que seja proferida nova decisão.

113. Registros de manutenção

113.1. A fiscalização junta aos autos os registros de manutenção analisados. Em sede de defesa, o interessado apresenta mais registros de manutenção. Além disso, em sede recursal o interessado apresenta outros registros que não constavam nas fases processuais anteriores. Nem todos os registros de manutenção apresentados juntos ao recurso têm relação direta com o caso em análise. A tabela a seguir relaciona os registros apresentados para os quais esta analista identificou relação com a pane apresentada pela aeronave PP-PSA.

Referência do registro	Reporte (Data - descrição)	Ação de Manutenção (Data - descrição)
Relatório de Voo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 1288A	14/03/2010 - XDTA EHSI 2P	14/03/2010 - (...) mensagem XDTA segue em monitoramento para pesquisa de pane
Relatório de Voo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 1295A	17/03/2010 - Maintenance Entry	17/03/2010 - Observado durante (...) sist de nav da anv sist de transferência de telas do lado RH não copia (...) do lado RH, invertido MPU, porém permanece (...) Item lib. A/C MEL 34-023-02"C", Item em ACR.
SEGVÓO 002 nº PTA017/10	Data da Pane - 17/03/2010 Limite p/ reparo - 27/03/2010 Ref. MEL: 34-23-2 Motivo da incapacidade para correção: A pane está em processo de pesquisa e, conforme a identificação do componente e/ou cablagem a ser substituída ou reparada, o prazo de vencimento deste item em ACR poderá não ser suficiente, assim solicito a extensão para que a ação corretiva possa ser efetuada dentro do prazo regulamentado. Observação 1: A MPU é responsável pela transferência das telas. Observação 2: Ambos DPU's estão operando normalmente.	Prorrogado até 10/04/2010
Ficha de Serviço nº 005184	27/03/2010 - Telas 2P não efetuam transferência. Item liberado MEL 34-23-2.	06/04/2010 - Reposicionado pino do conector da MPU. O mesmo estava "corrido", acordo AMM 34-213-00 sist OK.
Relatório de Voo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 06582A	08/04/2010 - EHSI e EADI com indicação XDTA no 2P	08/04/2010 - Item sendo monitorado p/ engenharia com O.S. aberta p/ correção do item
Relatório de Voo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 06590A	12/04/2010 - EHSI e EADI com indicação XDTA 12/04/2010 - EFIS CONTROL PANEL do 2P não efetua as transferências, inoperante.	12/04/2010 - Item sendo monitorado p/ engenharia com F.S. para correção da pane 12/04/2010 - Efetuado teste do EFIS CONTROL PANEL, conforme AMM 34-23-00. Sistema está OK.

Relatório de Voo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 06593A	14/04/2010 - EADI - FDE XDTA / EHSI - XDTA - 02P	14/04/2010 - Acordo informação MCC, item segue monitorado pela engenharia
Relatório de Voo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 4016A	28/04/2010 - EFIS CONTROL PANEL (2P) não copia lado (1P)	28/04/2010 - Liberado acordo MEL 34-23-2 cat "C"
SEGVÓO 002 nº PTA025/10	Data da Pane - 28/04/2010 Limite p/ reparo - 08/05/2010 Ref. MEL: 34-23-2 Motivo da incapacidade para correção: A pane está em processo de pesquisa e, conforme a identificação do componente e/ou cablagem a ser substituído ou reparado, o prazo de vencimento deste item em ACR poderá não ser suficiente, assim solicito a extensão para que a ação corretiva possa ser efetuada dentro do prazo regulamentado. OBS: Ambas as DPU's estão operando normalmente.	Prorrogado até 18/05/2010
Ficha de Serviço nº 004306	28/04/2010 - EFIS CONTROL PANEL 2P não copia - MEL "C" 34-23-2	17/05/2010 - Foram invertidos DPU #1 e DPU#2, MPU com SLD, DCP #1 e DCP #2 substituídos reles K234, K233, K252 e K253, checado esquemas WM 34-63-00, 34-61-00, 34-6.4-00, 34-23-00. Pane permanece. 18/05/2010 - Efetuado reparo na cablagem da MPU acordo WM 20-21-00. Teste OK.
Relatório de Voo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 4046A	19/05/2010 - Mnt entry	19/05/2010 - Referente ao R.V. 4016 foi efetuado reparo na cablagem da MPU acordo WM 20-21-00
Relatório de Voo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 2811A	01/06/2010 - As duas telas lado 1P (EHSI/EADI) estão apagando durante a decolagem. Após radio master "reset" as telas voltam a operar.	Para T/S substituído DPU #1 acordo MM 34-23-03 Teste no solo OK.
Relatório de Voo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 2817A	05/06/2010 - XDATA do lado do copiloto em voo não transfere HDG	05/06/2010 - Liberado acordo MEL 34-23-1 "C"
Ficha de Serviço nº 005650	06/06/2010 - Flag "XDATA" do lado do copiloto, em voo não transfere HDG	06/06/2010 - Iniciado check de fiação conforme WM 34-64-00 12/06/2010 - Efetuado reparo no fio W001-1905-24 BL. ACD - 34-61-00
Relatório de Voo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 2826A	12/06/2010 - EHSI 2: XDATA FLAG, não copia ATT ou HDG	12/06/2010 - Item já consta em ACR. Favor verificar.

113.2. Diante do exposto, sugiro que antes de ser proferida nova decisão o setor de primeira instância avalie as alegações apresentadas pelo interessado em sede de recurso, assim como, considere os registros de manutenção adicionais apresentados pelo interessado. Além disso, sugiro que o setor de primeira diligencie junto ao setor técnico, que foi o responsável pela fiscalização dos registros de manutenção e por emitir o AI nº 02488/2014, para que este também avalie as alegações apresentadas pelo interessado em sede de defesa e de recurso, bem como os registros de manutenção apresentados pelo interessado em todas as fases processuais, de forma a evitar a necessidade de realização de diligências futuras. Sugiro que o setor técnico esclareça se os registros de manutenção adicionais apresentados pelo interessado descaracterizam ou não a ocorrência da infração, considerando que no período constam até mesmo dois formulários SEGVÓO 002 com autorização da ANAC prorrogando prazo para correção de pane.

113.3. Frise-se que a tabela acima relaciona os registros apresentados, para os quais esta analista identificou relação com a pane apresentada pela aeronave PP-PSA, mas não impede que o setor técnico ou o setor de primeira instância identifique nos autos registros adicionais que tenham relação com a pane em questão.

113.4. Importante, ainda, observar o caput do artigo 1º da Lei nº. 9.873/99, a qual estabelece **prazo de prescrição** para o exercício de ação punitiva pela Administração Pública Federal, direta e indireta, e dá outras providências.

CONCLUSÃO

114. Diante do exposto, sugiro que seja avaliada a capitulação correta a ser aplicada para as infrações, em função da data de entrada em vigor do RBAC 121, bem como, que sejam avaliadas as medidas necessárias para promover o correto enquadramento.

115. Pelo exposto, sugiro anular a decisão de primeira instância de 13/10/2017, CANCELANDO a multa aplicada que constituiu o crédito nº 661695170 e RETORNANDO O PROCESSO À ORIGEM (Superintendência de Aeronavegabilidade) para a necessária DECISÃO.

115.1. Diante do exposto, sugiro que antes de ser proferida nova decisão o setor de primeira instância avalie as alegações apresentadas pelo interessado em sede de recurso, assim como, considere os registros de manutenção adicionais apresentados pelo interessado. Além disso, sugiro que o setor de primeira diligencie junto ao setor técnico, que foi o responsável pela fiscalização dos registros de manutenção e por emitir o AI nº 02488/2014, para que este também avalie as alegações apresentadas pelo interessado em sede de defesa e de recurso, bem como os registros de manutenção apresentados pelo interessado em todas as fases processuais, de forma a evitar a necessidade de realização de diligências futuras. Sugiro que o setor técnico esclareça se os registros de manutenção adicionais apresentados pelo interessado descaracterizam ou não a ocorrência da infração, considerando que no período constam até mesmo dois formulários SEGVÓO 002 com autorização da ANAC prorrogando prazo para correção de pane.

115.2. **Importante, ainda, observar o caput do artigo 1º da Lei nº. 9.873/99, a qual estabelece prazo de prescrição para o exercício de ação punitiva pela Administração Pública Federal, direta e indireta, e dá outras providências.**

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

117. **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 11/03/2019, às 11:10, 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 **2720001** e o código CRC **6EA282F8**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 338/2019

PROCESSO Nº 00065.161410/2014-85

INTERESSADO: PASSAREDO TRANSPORTES AÉREOS LTDA., PASSAREDO TRANSPORTES AEREOS LTDA, PASSAREDO TRANSPORTES AÉREOS LTDA

Brasília, 11 de março de 2019.

1. Trata-se de Recurso Administrativo interposto por PASSAREDO TRANSPORTES AÉREOS LTDA, CNPJ 00512777000135, contra decisão de 1ª Instância da Superintendência de Aeronavegabilidade - SAR, proferida dia 13/10/2017, que aplicou multa no valor de R\$7.000,00 (sete mil reais) para cada um dos 454 voos irregulares, totalizando R\$3.178.000,00 (três milhões, cento e setenta e oito mil reais), pelo cometimento de infrações identificadas no Auto de Infração nº 02488/2014, pela prática de operar voos sem observar as condições e limitações contidas na Lista de Equipamentos Mínimos (MEL) do EMBRAER 120. As infrações ficaram capituladas no Auto de Infração na alínea "e" do inciso III do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA) c/c item 121.628(a)(5) do RBHA (Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica) 121.

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 225/2019/JULG ASJIN/ASJIN – SEI nº 2720001], 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. 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:**

- por **ANULAR** a decisão de primeira instância de 13/10/2017, **CANCELANDO** a multa aplicada que constituiu o crédito nº 661695170 e **RETORNANDO O PROCESSO À ORIGEM** (Superintendência de Aeronavegabilidade) para a necessária prolação de DECISÃO.

5. Sugiro que seja avaliada pelo setor de primeira instância a capitulação correta a ser aplicada para as infrações em função da data de entrada em vigor do RBAC 121, bem como, que sejam avaliadas as medidas necessárias para promover o correto enquadramento.

6. Sugiro que antes de ser proferida nova decisão o setor de primeira instância avalie as alegações apresentadas pelo interessado em sede de recurso, assim como, considere os registros de manutenção adicionais apresentados pelo interessado. Além disso, sugiro que o setor de primeira diligencie junto ao setor técnico, que foi o responsável pela fiscalização dos registros de manutenção e por emitir o AI nº 02488/2014, para que este também avalie as alegações apresentadas pelo interessado em sede de defesa e de recurso, bem como os registros de manutenção apresentados pelo interessado em todas as fases processuais, de forma a evitar a necessidade de realização de diligências futuras. Sugiro que o setor técnico esclareça se os registros de manutenção adicionais apresentados pelo interessado descaracterizam ou não a ocorrência da infração, considerando que no período constam até mesmo dois formulários SEGV00 002 com autorização da ANAC prorrogando prazo para correção de pane.

7. **Importante, ainda, observar o caput do artigo 1º da Lei nº. 9.873/99, a qual estabelece prazo de prescrição para o exercício de ação punitiva pela Administração Pública Federal, direta e indireta, e dá outras providências.**

8. A Secretaria da ASJIN deverá RETORNAR o presente processo, à autoridade competente

(SUPERINTENDÊNCIA DE AERONAVEGABILIDADE), de forma que esta venha a tomar as providências cabíveis.

À Secretaria.

Notifique-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 11/03/2019, às 12:51, 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 **2751937** e o código CRC **DA049FAC**.

Referência: Processo nº 00065.161410/2014-85

SEI nº 2751937