



PARECER N° 1359/2019/JULG ASJIN/ASJIN
PROCESSO N° 00065.069703/2015-92
INTERESSADO: TOTAL LINHAS AEREAS S.A

PROPOSTA DE DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA – ASJIN

AI: 00239/2015 **Data da Lavratura:** 19/03/2014

Crédito de Multa n°: 663378181

Infração: *operar aeronave sem ter sido realizada inspeção de trânsito*

Enquadramento: alínea "e" do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei n° 7.565/86), c/c itens 121.367(a) e (c), 121.369(b) e 121.363(a)(1) e (2) do RBAC 121

Proponente: Henrique Hiebert - SIAPE 1586959

RELATÓRIO

1. Trata-se de Recurso interposto por TOTAL LINHAS AÉREAS S.A. em face de decisão proferida no Processo Administrativo em epígrafe, originado do Auto de Infração n° 00239/2015 (fl. 01), que capitulou a conduta do interessado na alínea "e" do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei n° 7.565/86), c/c itens 121.367(a) e (c), 121.369(b) e 121.363(a)(1) e (2) do RBAC 121, descrevendo o seguinte:

Descrição da ocorrência: operação da aeronave PR-TTW sem ter sido realizada a inspeção de trânsito.

HISTÓRICO:

Foi constatada a realização de três voos da aeronave PR-TTW sem que tenha sido realizada a Inspeção de Trânsito requerida pelo Programa de Manutenção Aprovado da TOTAL para aeronaves Boeing 727, pois não há registro evidenciando a realização do Transit Check antes da realização do voo registrado como LEG 2 na página n° 108827, antes do voo registrado como LEG 2 na página n° 108831 e antes do voo registrado como LEG 3 na página n° 108846 do livro de bordo da aeronave PR-TTW. A TOTAL descumpriu o previsto no seu Programa de Manutenção Aprovado ao realizar 3 voos sem antes ter realizado a inspeção de trânsito requerida. A tabela a seguir relaciona os voos em questão:

Aeronave	De	Para	Data	Hora	Página do livro de bordo
PR-TTW	SBCF	SBGR	02/09/2014	03:55	108827
PR-TTW	SBCF	SBGR	03/09/2014	02:00	108831
PR-TTW	SBGR	SBCT	16/09/2014	07:27	108846

2. Às fls. 02/05, Relatório de Fiscalização n° 13/2015/GTAR-RJ/GAEM/GGAC/SAR detalha as irregularidades constatadas pela fiscalização, e apresenta como anexo os seguintes documentos:

2.1. cópia do Ofício n° 2441/2014/GTAR-RJ/GAEM/GGAC/SAR - fl. 07;

2.2. cópia do FOP 109 N° 383/2014/GTAR-RJ/GAEM/GGAC/SAR - fls. 09/25;

- 2.3. cópia do FOP 123 N° TLA0101/15 - fls. 27/31;
- 2.4. cópia do FOP 109 N° 9/2015/GTAR-RJ/GAEM/GGAC/SAR - fls. 33/56;
- 2.5. cópia parcial do Programa de Manutenção Aprovado Boeing 727 - fls. 58/70;
- 2.6. cópia da página n° 108827 do livro de bordo da aeronave PR-TTW - fl. 72;
- 2.7. cópias da página n° 108831 do livro de bordo da aeronave PR-TTW - fl. 74;
- 2.8. cópias da página n° 108846 do livro de bordo da aeronave PR-TTW - fl. 76.

3. Notificado da lavratura do Auto de Infração em 27/03/2015 (fl. 77), o interessado não apresentou defesa, conforme "Certidão de Decurso de Prazo" à fl. 78.

4. Em 26/05/2015, lavrado Despacho que encaminha o processo ao setor competente de primeira instância da Superintendência de Aeronavegabilidade - SAR - fl. 79.

5. Em 29/03/2018, lavrado Termo de Encerramento de Trâmite Físico JPI - GTPA/SAR 1405500, passando o processo a tramitar exclusivamente no Sistema Eletrônico de Informações - SEI.

6. Em 21/02/2018, a autoridade competente, após apontar a ausência de defesa, decide pela aplicação, com a ausência de circunstâncias atenuantes ou agravantes, de três multas no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais), totalizando o valor de R\$ 21.000,00 (vinte e um mil reais) - SEI 1438143.

7. Em 16/03/2018, lavrada Notificação de Decisão SEI 1621791.

8. Notificado da decisão em 27/03/2018 (SEI 1621871 e 1711161), o interessado postou seu recurso a esta Agência em 05/04/2018 (SEI 1703109). No documento, dispõe que "*a inspeção classificada como 'Transit Check' dispõe de 22 tarefas que devem ser executadas durante a permanência da aeronave em solo por um período inferior a 4h entre os voos*" e que "*essas 22 tarefas pertencem ao pacote da inspeção classificada como 'Preflight Check' a qual deve ser executada sempre que a aeronave permaneça em solo por um período superior a 4h entre os voos*".

9. Adicionalmente, o interessado apresenta as seguintes considerações de mérito:

Com relação ao Diário de Bordo n° 108827:

1. Para o voo n° 9883 (rota SBSV / SBCF) foi executado a inspeção de "Preflight Check" no aeroporto de Salvador (SBSV - SSA) antes da decolagem e foi registrado a execução na parte inferior direita do diário de bordo;
2. A aeronave executou o voo pousando no aeroporto de Confins (SBCF) e é considerado como "Transit 1" e a inspeção de "Transit Check" foi executada e registrada na parte superior esquerda do diário de bordo;
3. Para o voo n° 9884 (rota SBCF / SBGR) foi executada a inspeção de "Preflight Check" no aeroporto de Guarulhos (SBGR - GRU) após o pouso e antes da decolagem do voo 9885 e foi registrado a execução na parte inferior direita do diário de bordo n° 118828.

Desta forma, para os dois voos 9883 e 9884 todas as inspeções requeridas pelo Programa de Manutenção aprovado pela ANAC foram devidamente executadas e registradas.

Com relação ao Diário de Bordo n° 108831:

1. Para o voo n° 9889 (rota SBSV / SBCF) foi executado a inspeção de "Preflight Check" no aeroporto de Salvador (SBSV - SSA) antes da decolagem e foi registrado a execução na parte inferior direita do diário de bordo;
2. A aeronave executou o voo pousando no aeroporto de Confins (SBCF) e é considerado como "Transit 1" e a inspeção de "Transit Check" foi executada e registrada na parte superior esquerda do diário de bordo;

3. Para o voo n° 9890 (rota SBCF / SBGR) foi executada a inspeção de "Transit Check" no aeroporto de Guarulhos (SBGR - GRU) após o pouso e antes da decolagem do voo 9891 e foi registrado a execução na parte superior esquerda do diário de bordo n° 118832.

Assim, para os dois voos 9889 e 9890 todas as inspeções requeridas pelo Programa de Manutenção aprovado pela ANAC foram devidamente executadas e registradas.

Por fim, com relação ao Diário de Bordo n° 108846:

1. Para o voo n° 5680 (rota SBFL / SBCT) foi executado a inspeção de "Preflight Check" no aeroporto de Florianópolis (SBFL - FLN) antes da decolagem e foi registrado a execução na parte inferior direita do diário de bordo;

2. A aeronave executou o voo pousando no aeroporto de Curitiba (SBCT) e é considerado como "Transit 1" e a inspeção de "Transit Check" foi executada e registrada na parte superior esquerda do diário de bordo;

3. Para o voo n° 5680 (rota SBCT / SBFL) foi executado a inspeção de "Transit Check" após o pouso no aeroporto de Guarulhos (SBGR - GRU) e é considerado como "Transit 2" e a inspeção foi registrada na parte superior esquerda do diário de bordo;

4. Para o voo n° 5681 (rota SBGR / SBFL) foi executado a inspeção de "Preflight Check" após o pouso no aeroporto de Florianópolis (SBFL - FLN) e antes da decolagem do voo n° 5680 e registrada na parte inferior direita do diário de bordo n° 108848.

Para os três voo lançados no diário de bordo n° 108846, todas as inspeções requeridas pelos Programa de Manutenção aprovado pela ANAC foram devidamente executadas e registradas.

Desta forma, não há o que se falar em descumprimento das normas supra mencionadas, sendo descabida a penalidade imposta.

10. Caso não sejam acolhidos os argumentos expostos, o interessado requer que a multa seja reduzida para o mínimo estabelecido, tendo em vista que inexistem fatores agravantes ao caso, e aduz a aplicação do princípio da proporcionalidade.

11. Ao fim, requer que o Auto de Infração seja reformado, dada a inexistência de infração por parte da recorrente; alternativamente, requer que seja provido o valor da multa, aplicando-se o princípio da proporcionalidade.

12. Junto ao recurso o interessado apresenta os seguintes documentos:

12.1. cópia de instrumento de procuração;

12.2. cópia parcial do Programa de Manutenção Aprovado Boeing 727;

12.3. ficha de registro de "*Preflight check*";

12.4. ficha de "*Transit Check Instructions*";

12.5. cópia das páginas n° 108832, 108831, 108827, 108828, 108848, 108846 e 108847 do livro de bordo da aeronave PR-TTW;

13. Em 22/05/2018, lavrado Despacho JPI - GTPA/SAR 1734891, que encaminha o processo à ASJIN.

14. Em 11/09/2018, lavrado Despacho ASJIN 2213770, que conhece do recurso e determina a distribuição do processo a membro julgador, para análise e deliberação.

15. É o relatório.

PRELIMINARES

16. ***Do voo registrado na linha três da página 108846 do livro de bordo***

17. Consta no Auto de Infração n° 00239/2015 que o voo com decolagem às 07:27 h do dia 16/09/2014, registrado na página 108846 do livro de bordo da aeronave PR-TTW, iniciou-se em SBGR com destino a SBCT, o que é corroborado pela cópia da página disposta à fl. 76 do presente processo. Apesar disso, verifica-se da documentação juntada pelo interessado aos autos quando da apresentação de

recurso, que o aeroporto de destino foi posteriormente corrigido, passando a constar SBFL. Neste ponto, deve-se observar o disposto no art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018:

Resolução ANAC nº 472/2018 (...)

Art. 19. Os vícios processuais meramente formais ou de competência presentes no auto de infração são passíveis de convalidação em qualquer fase do processo, por ato da autoridade competente para julgamento, com indicação do vício e da respectiva correção.

§ 1º No caso de convalidação dos vícios meramente formais que tenham potencial para prejudicar o direito de defesa, será concedido novo prazo de defesa ou de recurso ao autuado, conforme a fase processual, para a manifestação.

§ 2º No caso de convalidação de vícios processuais que não tenham potencial para prejudicar o direito de defesa do autuado, inclusive os de competência, não será concedido prazo do § 1º deste artigo.

18. Considerando-se tratar-se de vício meramente formal, que não trouxe qualquer prejuízo ao interessado, eis que foi o próprio recorrente que trouxe aos autos esse documento com a informação de destino corrigida, sugere-se a convalidação do Auto de Infração sem reabertura de prazo para apresentação de recurso, a fim de que na terceira linha da tabela disposta no documento, onde consta a informação SBCT, conste a informação SBFL.

19. ***Regularidade processual***

20. O interessado foi regularmente notificado quanto à infração imputada em 27/03/2015 (fl. 77), no entanto não apresentou defesa, conforme "Certidão de Decurso de Prazo" à fl. 78. Foi, ainda, regularmente notificado quanto à decisão de primeira instância em 27/03/2018 (SEI 1711161), tendo postado seu conhecido recurso a esta Agência em 05/04/2018 (SEI 1703109), conforme Despacho ASJIN 2213770.

21. Desta forma, 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 por parte desta ASJIN.

MÉRITO

22. ***Quanto à fundamentação da matéria - operar aeronave sem ter sido realizada inspeção de trânsito***

23. Diante das infrações descritas no Auto de Infração, as multas foram aplicadas com base na alínea "e" do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei nº 7.565/86), c/c itens 121.367(a) e (c), 121.369(b) e 121.363(a)(1) e (2) do RBAC 121.

24. A alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA dispõe o seguinte, *in verbis*:

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;

25. Por sua vez, o RBAC 121, que dispõe "REQUISITOS OPERACIONAIS: OPERAÇÕES DOMÉSTICAS, DE BANDEIRA E SUPLEMENTARES", apresentava à época dos fatos a seguinte redação em seus itens 121.367(a) e (c), 121.369(b) e 121.363(a)(1) e (2):

RBAC 121 (...)

121.363 Responsabilidade pela aeronavegabilidade

(a) Cada detentor de certificado é o responsável primário pela:

(1) aeronavegabilidade de seus aviões, incluindo células, motores, hélices, equipamentos e partes dos mesmos; e

(2) execução da manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos em seus aviões, incluindo células, motores, hélices, equipamentos normais e de emergência e partes dos mesmos, de acordo com o seu manual e com as normas dos RBAC.

(...)

121.367 Programas de manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos

Cada detentor de certificado deve estabelecer um programa de inspeções e um programa abrangendo manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos que assegurem que:

(a) a manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos executadas por ele ou por outras pessoas sejam realizadas de acordo com o estipulado em seu manual;

(b) exista pessoal habilitado e instalações e equipamentos adequados para a execução apropriada dos serviços; e

(c) cada avião liberado para voo esteja aeronavegável e tenha sido adequadamente mantido segundo este regulamento.

(...)

121.369 Requisitos do manual

(...)

(b) O manual de cada detentor de certificado deve conter os programas requeridos pela seção 121.367 do RBAC 121, os quais devem ser submetidos à aprovação da ANAC separadamente, e que devem ser cumpridos na execução dos trabalhos de manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos em todos os aviões do detentor de certificado, inclusive células, motores, hélices, equipamentos normais e de emergência e partes dos mesmos, devendo incluir, pelo menos, o seguinte:

(1) os métodos para executar manutenção rotineira e não rotineira (outras que não inspeções obrigatórias), manutenção preventiva, modificações e reparos;

(2) a designação de itens de manutenção ou de modificações que exigem inspeções obrigatórias, incluindo, pelo menos, aqueles que poderiam resultar em falhas, mau funcionamento e defeitos degradando a segurança de operação do avião se não forem adequadamente executados ou se forem usadas peças ou materiais impróprios;

(3) métodos de execução de inspeções obrigatórias e a designação, pelo título ocupacional, da pessoa autorizada a realizar cada inspeção obrigatória;

(4) procedimentos para a reinspeção de trabalhos realizados em consequência de defeitos encontrados em inspeções obrigatórias anteriores;

(5) procedimentos, padrões e limites necessários à execução de inspeções obrigatórias, à aceitação ou rejeição de itens inspecionados e à inspeção e calibração periódica de ferramentas de precisão, dispositivos de medida e equipamentos de teste;

(6) procedimentos que assegurem que todas as inspeções obrigatórias foram realizadas;

(7) instruções para evitar que qualquer pessoa que tenha realizado um trabalho realize qualquer inspeção obrigatória requerida por esse trabalho;

(8) instruções e procedimentos que evitem que uma decisão de um inspetor, relativa a qualquer inspeção obrigatória, seja desconsiderada por uma pessoa que não seja do nível de supervisão da equipe de inspeção envolvida ou do nível de controle administrativo que tem a responsabilidade geral sobre as atividades de inspeção (ou de inspeção e manutenção conforme a organização do detentor de certificado);

(9) procedimentos que assegurem que trabalhos em inspeções obrigatórias ou trabalhos de manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos, interrompidos por motivo de troca de equipe de turno de trabalho ou por outro motivo qualquer, sejam adequadamente finalizados antes do avião ser liberado para retorno ao voo;

(10) as tarefas de manutenção e os respectivos intervalos em que serão executadas, considerando-se antecipadamente a utilização da aeronave;

(11) o programa de manutenção do operador deve incluir o programa de integridade estrutural continuada da aeronave;

(12) as descrições do programa de confiabilidade e monitoramento de condição para os

sistemas da aeronave, componentes e grupo motopropulsor;

(13) identificação das tarefas de manutenção mandatórias especificadas no projeto de tipo da aeronave; e

(14) o projeto e a aplicação do programa de manutenção devem incorporar os princípios de fatores humanos.

(...)

(sem grifos no original)

26. Em síntese, os itens do RBAC 121 acima expostos determinam que o detentor de certificado é o responsável primário pela aeronavegabilidade de seus aviões e pela execução de manutenção de acordo com o seu manual e com as normas dos RBAC, e dentre os requisitos de manuais, é prevista a existência de um Programa de Manutenção que assegure que cada avião liberado para voo esteja aeronavegável e tenha sido adequadamente mantido segundo o regulamento.

27. Conforme documentação juntada aos autos, a fiscalização desta Agência constatou a realização de três voos da aeronave PR-TTW sem que tenha sido realizada a Inspeção de Trânsito requerida pelo Programa de Manutenção Aprovado da TOTAL para aeronaves Boeing 727, pois não há registro evidenciando a realização do Transit Check antes da realização do voo registrado como LEG 2 na página nº 108827, antes do voo registrado como LEG 2 na página nº 108831 e antes do voo registrado como LEG 3 na página nº 108846 do livro de bordo da aeronave PR-TTW.

28. Assim, a TOTAL descumpriu o previsto no seu Programa de Manutenção Aprovado, ao realizar 3 voos sem antes ter realizado a inspeção de trânsito requerida, tendo portanto infringido por três vezes a legislação vigente à época, cabendo-lhe a aplicação de três sanções administrativas de multa.

29. ***Quanto às Alegações do Interessado:***

30. Inicialmente, registre-se que com fulcro no § 1º do art. 50 da Lei 9.784/1999, que abre a possibilidade de que a motivação da decisão de recurso administrativo consista em declaração de concordância com fundamentos de decisões anteriores, este parecerista ora endossa os argumentos trazidos pelo decisor em sede de primeira instância para a confirmação das práticas infracionais, bem como fundamentação e a motivação das penalidades aplicadas, declarando concordância a fim de que passem a fazer parte integrante do presente parecer.

31. Com relação ao mérito, em recurso o interessado procura demonstrar a inexistência das infrações a partir das seguintes alegações:

Com relação ao Diário de Bordo nº 108827:

1. Para o voo nº 9883 (rota SBSV / SBCF) foi executado a inspeção de "Preflight Check" no aeroporto de Salvador (SBSV - SSA) antes da decolagem e foi registrado a execução na parte inferior direita do diário de bordo;

2. A aeronave executou o voo pousando no aeroporto de Confins (SBCF) e é considerado como "Transit 1" e a inspeção de "Transit Check" foi executada e registrada na parte superior esquerda do diário de bordo;

3. Para o voo nº 9884 (rota SBCF / SBGR) foi executada a inspeção de "Preflight Check" no aeroporto de Guarulhos (SBGR - GRU) após o pouso e antes da decolagem do voo 9885 e foi registrado a execução na parte inferior direita do diário de bordo nº 118828.

Desta forma, para os dois voos 9883 e 9884 todas as inspeções requeridas pelo Programa de Manutenção aprovado pela ANAC foram devidamente executadas e registradas.

Com relação ao Diário de Bordo nº 108831:

1. Para o voo nº 9889 (rota SBSV / SBCF) foi executado a inspeção de "Preflight Check" no aeroporto de Salvador (SBSV - SSA) antes da decolagem e foi registrado a execução na parte inferior direita do diário de bordo;

2. A aeronave executou o voo pousando no aeroporto de Confins (SBCF) e é considerado como "Transit 1" e a inspeção de "Transit Check" foi executada e registrada na parte superior esquerda do diário de bordo;

3. Para o voo n° 9890 (rota SBCF / SBGR) foi executada a inspeção de "Transit Check" no aeroporto de Guarulhos (SBGR - GRU) após o pouso e antes da decolagem do voo 9891 e foi registrado a execução na parte superior esquerda do diário de bordo n° 118832.

Assim, para os dois voos 9889 e 9890 todas as inspeções requeridas pelo Programa de Manutenção aprovado pela ANAC foram devidamente executadas e registradas.

Por fim, com relação ao Diário de Bordo n° 108846:

1. Para o voo n° 5680 (rota SBFL / SBCT) foi executado a inspeção de "Preflight Check" no aeroporto de Florianópolis (SBFL - FLN) antes da decolagem e foi registrado a execução na parte inferior direita do diário de bordo;

2. A aeronave executou o voo pousando no aeroporto de Curitiba (SBCT) e é considerado como "Transit 1" e a inspeção de "Transit Check" foi executada e registrada na parte superior esquerda do diário de bordo;

3. Para o voo n° 5680 (rota SBCT / SBFL) foi executado a inspeção de "Transit Check" após o pouso no aeroporto de Guarulhos (SBGR - GRU) e é considerado como "Transit 2" e a inspeção foi registrada na parte superior esquerda do diário de bordo;

4. Para o voo n° 5681 (rota SBGR / SBFL) foi executado a inspeção de "Preflight Check" após o pouso no aeroporto de Florianópolis (SBFL - FLN) e antes da decolagem do voo n° 5680 e registrada na parte inferior direita do diário de bordo n° 108848.

Para os três voo lançados no diário de bordo n° 108846, todas as inspeções requeridas pelos Programa de Manutenção aprovado pela ANAC foram devidamente executadas e registradas.

Desta forma, não há o que se falar em descumprimento das normas supra mencionadas, sendo descabida a penalidade imposta.

32. Analisando-se detidamente cada alegação e contrapondo as mesmas com os registros que já constavam nos autos e mais os registros apresentados pelo interessado, conclui-se que as mesmas não merecem prosperar, devido aos motivos que passa-se a expor.

33. Inicialmente, verifica-se que o interessado procura inverter a lógica sequencial dos registros de inspeção de trânsito, o que certamente vai de encontro à lógica utilizada pela fiscalização desta Agência quando da realização da auditoria e de encontro com entendimento dado pelo setor técnico da empresa quando da apresentação de respostas às não-conformidades de auditoria; consta às fls. 09/25 do presente processo cópia do FOP 109 n° 383/2014/GTAR-RJ/GAEM/GGAC/SAR, que informou à autuada as não-conformidades encontradas na auditoria e apresenta a seguinte descrição para as não-conformidades objeto do presente processo (itens 02, 07 e 14):

FOP 109 n° 383/2014/GTAR-RJ/GAEM/GGAC/SAR (...)

02 - Os registros da página n° 108827 do Diário de Bordo da aeronave PR-TTW não demonstram que foi executada a inspeção de trânsito requerida antes da realização da leg 2 registrada nesta página, referente ao trecho SBCF-SBGR. (...)

07 - Os registros da página n° 108831 do Diário de Bordo da aeronave PR-TTW não demonstram que foi executada a inspeção de trânsito requerida antes da realização da leg 2 registrada nesta página, que é referente ao trecho SBCF-SBGR. (...)

14 - Os registros da página n° 108846 do Diário de Bordo da aeronave PR-TTW não demonstram que foi efetuada a inspeção de trânsito requerida antes da realização da leg 3 registrada nesta mesma página, que é referente ao trecho SBGR-SBFL.

(...)

34. Em resposta para essas três não-conformidades, a autuada apresentou seguinte resposta (itens 02, 07 e 14 do FOP 123 N° TLA0101/15 - fls. 27/31):

Causa-raiz:

- Falta de assinatura no campo da Inspeção de Trânsito.

Ação Corretiva:

- Os mecânicos foram orientados a registrar as inspeções de trânsito antes da saída da aeronave B727.

35. Assim, verifica-se que o próprio setor técnico da empresa assumiu a falta de assinatura no campo de Inspeção de Trânsito relacionado aos voos considerados irregulares no processo em tela.

36. Ademais, ainda no FOP 109 nº 383/2014/GTAR-RJ/GAEM/GGAC/SAR, verifica-se a seguinte não-conformidade descrita no item 1:

O modelo de Diário de Bordo utilizado pela empresa apresenta campo para o registro de 5 pernas por página, porém só há 4 campos disponíveis para o registro das inspeções de trânsito. Para as aeronaves Boeing 727, as quais possuem inspeção de trânsito prevista no Programa de Manutenção Aprovado, não é possível registrar todas as inspeções de trânsito necessárias, caso sejam lançadas 5 pernas de voo em uma mesma página do Diário de Bordo

37. Em resposta para essa não-conformidade, a autuada dispôs o seguinte (item 1 - FOP 123 Nº TLA0101/15 - fls. 27/31):

Causa-raiz:

- Diário de Bordo com divergências entre a quantidade de campos para lançamentos de voos e campos para lançamentos de inspeção de trânsito.

Ação corretiva:

- Enviado para as bases de manutenção (GRU, CWB, FLN, POA e MAO) uma Circular Informativa - CI-70/GM, Registros da Inspeção de Trânsito Para a LEG "5" no Diário de Bordo, descrevendo o procedimento que a Total Linhas Aéreas S/A passará a adotar para controlar a Inspeção de Trânsito, para quando houver necessidade de uso da "LEG 5".

Obs.: Anexo a CI com as devidas assinaturas dos colaboradores de cada base.

38. Essas não conformidades e as respostas apresentadas pela empresa reforçam o entendimento de que os campos "LEG 1", "LEG 2", "LEG 3" e "LEG 4" do diário de bordo da autuada se destinam ao registro da inspeção de trânsito efetuada antes de cada voo correspondente ao voo com a mesma numeração, motivo inclusive para ter sido registrada a não conformidade nº 1 do FOP 109 nº 383/2014/GTAR-RJ/GAEM/GGAC/SAR, uma vez que faltava um campo para registro da inspeção de trânsito de um eventual "perna" nº 5.

39. Pelo exposto, a justificativa do interessado de que:

I - a inspeção de trânsito referente ao voo 9884 (SBCF-SBGR), do dia 02/09/2014, registrado na linha dois da página nº 108827 do livro de bordo, foi registrado no campo referente ao "Transit Check" da "LEG 1"

II - a inspeção de trânsito referente ao voo 9890 (SBCF-SBGR), do dia 03/09/2014, registrado na linha dois da página nº 108831 do livro de bordo, foi registrado no campo referente ao "Transit Check" da "LEG 1"

III - a inspeção de trânsito referente ao voo 5681 (SBGR-SBFL), do dia 16/09/2014, registrado na linha três da página nº 108846 do livro de bordo, foi registrado no campo referente ao "Transit Check" da "LEG 2"

40. não merecem prosperar, eis que o registro do "Transit Check" de uma determinada etapa de voo deve ser realizado antes do voo no campo correspondente à etapa de voo que será efetuada: assim, o registro da inspeção de trânsito de um voo que será anotado na linha dois do diário de bordo deve estar disposto no campo "Transit Check" da "LEG 2", o registro de trânsito de um voo que será anotado na linha três do diário de bordo deve estar disposto no campo "transit check" da "LEG 3" e assim por diante.

41. Desta forma, afasta-se as alegações de mérito do interessado, que não comprovam que as requeridas inspeções de trânsito foram realizadas antes dos três voos listados no Auto de Infração.

42. Com relação à solicitação de aplicação do princípio da proporcionalidade, registre-se que, não obstante ao pedido, não se pode afrontar o princípio constitucional da legalidade, visto que para as infrações em tela é cabível a aplicação de multa e que os valores das multas são aplicados conforme legislação vigente à época do fato.

43. Portanto, não se verifica nos autos qualquer prova trazida pelo Interessado de que não descumpriu a legislação vigente. Ademais, a Lei nº 9.784/99, que regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal, em seu art. 36, dispõe a redação que segue:

Lei nº 9.784/99

44. Por fim, as alegações do Interessado não foram suficientes para afastar a aplicação de sanções administrativas quanto aos atos infracionais praticados.

DOSIMETRIA DA SANÇÃO

45. Com relação à dosimetria da sanção, cabe observar que em 04/12/2018 entrou em vigor a Resolução Anac nº 472/2018, que atualizou as providências administrativas decorrentes do exercício das atividades de fiscalização sob competência da Agência. Ressalta-se que embora a Resolução nº 472/2018 tenha revogado a Resolução Anac nº 25/2008 e a Instrução Normativa Anac nº 8, de 2008, 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. Desta forma, importa esclarecer que as alterações normativas citadas não influenciaram o teor do presente Parecer, que apenas passa a ter fundamento em novo normativo no que tange às questões procedimentais.

46. Conforme o disposto no art. 34 da Resolução ANAC nº 472/2018, a sanção de multa será expressa em moeda corrente e calculada a partir do valor intermediário constante das tabelas aprovadas em anexo a esta Resolução, salvo existência de previsão em legislação específica.

47. Para o reconhecimento da circunstância atenuante prevista no art. 36, § 1º, inciso I da Resolução ANAC nº 472/2018 (“o reconhecimento da prática da infração”), entende-se que o ente regulado deve reconhecer não só a prática do ato, mas também o fato de que essa conduta infringiu norma de competência da Autoridade de Aviação Civil, o que não se deu nos autos do processo. Dessa forma, deve ser afastada a sua incidência.

48. Da mesma forma, entende-se que o Interessado não demonstrou, nos autos, ter adotado voluntariamente qualquer providência eficaz para amenizar as consequências da infração. Repare-se que nenhuma medida que configure um dever pode ser fundamento para a aplicação dessa atenuante, prevista no art. 36, § 1º, inciso II da Resolução nº 472/2018.

49. Com relação à atenuante de *"inexistência de aplicação definitiva de sanções nos 12 (doze) meses anteriores à data do cometimento da infração em julgamento"*, prevista agora no artigo 36, § 1º, inciso III, da Resolução Anac nº 472/2018, corroborando com a decisão de primeira instância, em pesquisa no Sistema Integrado de Gestão de Crédito (SIGEC), verifica-se que existiam penalidades ocorridas no ano anterior às ocorrências narradas no Auto de Infração em tela com crédito já constituído em caráter definitivo quando proferida a decisão de primeira instância, portanto não se reconhece a incidência da mesma.

50. Quanto à existência de circunstância agravante, não se vê, nos autos, qualquer elemento que configure hipótese prevista no § 2º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018.

51. Dada a ausência de circunstâncias atenuantes ou agravantes aplicáveis ao caso, sugere-se que cada penalidade seja mantida em seu grau médio, no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais).

CONCLUSÃO

52. Pelo exposto, sugere-se **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO-SE** o valor de cada uma das 3 (três) multas aplicadas em primeira instância no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais), totalizando o valor total de R\$ 21.000,00 (vinte e um mil reais).

53. Ainda, conforme exposto nas preliminares deste parecer, sugere-se **CONVALIDAR** o Auto de Infração nº 00239/2015, a fim de que na terceira linha da tabela disposta no documento, onde consta a informação "SBCT", passe a constar a informação "SBFL".

54. À consideração superior

HENRIQUE HIEBERT



Documento assinado eletronicamente por **Henrique Hiebert, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 05/11/2019, às 16:06, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **3690139** e o código CRC **B201156C**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 1520/2019

PROCESSO Nº 00065.069703/2015-92
INTERESSADO: TOTAL LINHAS AEREAS S.A

Brasília, 05 de novembro de 2019.

1. Trata-se de recurso interposto por TOTAL LINHAS AÉREAS S.A. - CNPJ 32.068.363/0002-36, em face da decisão de 1ª Instância proferida pela Superintendência de Aeronavegabilidade - SAR em 21/02/2018, que aplicou ao interessado três multas no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais), totalizando o valor de R\$ 21.000,00 (vinte e um mil reais), pela prática das infrações descritas no Auto de Infração nº 00239/2015, com fundamento na alínea "e" do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei nº 7.565/86), c/c itens 121.367(a) e (c), 121.369(b) e 121.363(a)(1) e (2) do RBAC 121 - *operar aeronave sem ter sido realizada inspeção de trânsito*, consubstanciada essa no crédito registrado no Sistema Integrado de Gestão de Créditos - SIGEC sob o número 663378181.

2. Considerando que o Recorrente não apresentou nas razões recursais qualquer argumento ou prova capaz de desconstituir a infração imposta na decisão recorrida, 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 1359/2019/ASJIN - SEI nº 3690139**], ressaltando que embora a Resolução nº 472/2018 tenha revogado a Resolução ANAC nº 25/2008 e a IN ANAC nº 8, de 2008, 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, inciso I 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 conhecer e **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso interposto por **TOTAL LINHAS AÉREAS S.A. - CNPJ 32.068.363/0002-36**, ao entendimento de que restaram configuradas a prática das 3 (três) infrações descritas no Auto de Infração nº 00239/2015, capituladas na alínea "e" do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei nº 7.565/86), c/c itens 121.367(a) e (c), 121.369(b) e 121.363(a)(1) e (2) do RBAC 121, e por **MANTER as três multas** aplicadas pela autoridade competente da primeira instância administrativa no valor de **R\$ 7.000,00 (sete mil reais)**, totalizando o valor de **R\$ 21.000,00 (vinte e um mil reais) em multas**, com a ausência de circunstâncias atenuantes ou agravantes, referente ao Processo Administrativo Sancionador 00065.069703/2015-92 e ao Crédito de Multa nº 663378181.
- **CONVALIDAR** o Auto de Infração nº 00239/2015, a fim de que na terceira linha da tabela disposta no documento, onde consta a informação "SBCT", passe a constar a informação "SBFL".

5. À Secretaria.

6. Notifique-se

Cassio 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 19/11/2019, às 17:12, 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 **3694880** e o código CRC **BA3516FD**.

Referência: Processo nº 00065.069703/2015-92

SEI nº 3694880