

PARECER N° 196/2018/ASJIN
PROCESSO N° 00065.001500/2012-56
INTERESSADO: CHEYENNE MANUTENCAO DE AERONAVES LTDA

PROPOSTA DE DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA – ASIIN

Tabela 1 - Marcos Processuais

Processo	Auto de Infração	Crédito de Multa	Data da ocorrência	Data da lavratura	Data da Notificação do AI	Data de protocolo da Defesa	Data da Decisão de Primeira Instância	Data da Notificação da Decisão de Primeira Instância	Data de protocolo do Recurso	Convalidação em Segunda Instância	Data da Notificação da Convalidação em Segunda Instância
00065.001500/2012-56	00010/2012	644496142	24/11/2011	02/01/2012	13/01/2012	25/01/2012	29/09/2014	06/10/2014	13/10/2014	14/09/2017	06/11/2017

Infração: A oficina atestou uma IAM para a aeronave PP-BCC sem que a mesma estivesse aeronavegável.

Enquadramento: alínea 'a' do inciso IV do art. 302 do CBA c/c requisito 91.403(i)(5) do RBHA 91 c/c "B. Replacements Requirements" do Capítulo 04-00-00 e com o item "B. Airplane Life-Limited Components" do Capítulo 05-10-00 do manual de manutenção da aeronave em vigor à época.

Aeronave: PP-BCC **Local:** Atibaia/SP

Proponente: Daniella da Silva Macedo Guerreiro - SIAPE 1650801

INTRODUÇÃO

1. Trata-se de recurso interposto pela empresa CHEYENNE MANUTENÇÃO DE AERONAVES LTDA, em face da decisão proferida no curso do Processo Administrativo 00065.001500/2012-56, conforme registrado no Sistema Eletrônico de Informações desta Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, da qual restou aplicada sanção de multa, consubstanciada pelo crédito registrado no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC sob o número 644496142.

2. No Relatório de Fiscalização (RF) nº 1/2012/GGAC/SAR (fls. 01/01v) está informado que:

"Durante Vistoria Técnica Especial para Mudança de Categoria da aeronave PP-BCC, realizada em Porto Alegre, por equipe de Inspectores de Aeronavegabilidade desta Agência, no período de 30/11/2011 a 01/12/2011, foram identificadas não-conformidades relacionadas à aeronavegabilidade da aeronave, e que levaram a aeronave a ser considerada NÃO AERONAVEGÁVEL em vistoria. A aeronave havia passado por uma Inspeção Anual de Manutenção, na oficina CHEYENNE MANUTENÇÃO DE AERONAVES LTDA., no dia 24/11/2011, na qual foi atestada sua aeronavegabilidade, conforme registros em anexo. (Vide anexos 1 e 2).

O ofício número 634/2011/GGAC/SAR (protocolo 60800.240352/2011-73) formalizou o resultado da vistoria (Vide anexo 8). Os itens l(d) e l(h) - contidos no ofício e transcritos abaixo - dizem respeito a não conformidades que já existiam no momento em que a IAM da aeronave foi atestada pela oficina.

d) Não foi comprovada a troca anual de óleo das Gearbox de ambos os motores, prevista no item "B. Airplane Life-Limited Components" do Capítulo 05-10-00 do AMM. (Vide anexo 3)

h) Não foi comprovada a troca da bateria denominada "Emergency battery package", de P/N D60-2560-91-00, que segundo o documento de entrega da aeronave, vencia no dia 20/10/2011. Segundo mapa da oficina Cheyenne, o próximo vencimento acontecerá em 24/11/2013. (Vide anexos 4 e 5)

O Manual de Manutenção do Fabricante - AMM do modelo de aeronave DA 42 NG (Vide anexos 3 e 4) indica que a "Emergency battery package", de P/N D60-2560-91 -00, deve ser substituída a cada dois anos e que o óleo das Gearbox de ambos os motores deve ser substituído a cada 300 horas de voo +/- 15 horas de voo ou a cada ano +/-30 dias (o que vencer primeiro), ou seja, em até 395 dias desde a última troca.

O último registro de manutenção relativo à bateria ("Emergency battery package", de P/N D60-2560-91-00) é a cópia da lista de componentes controlados, emitida pelo fabricante em 01/07/2010, em que consta a bateria denominada "Emergency battery package" com remoção prevista para o dia 20/10/2011. (Vide anexo 5). Apesar disso, a empresa CHEYENNE MANUTENÇÃO DE AERONAVES LTDA emitiu mapa de componentes controlados em 24/11/2011, em que constava a data de 24/11/2013 como a validade da bateria denominada "Emergency battery package", de P/N D60-2560-91-00, sem, contudo, ter efetuado a substituição da bateria vencida (Vide anexo 6).

O prazo para troca do óleo do Gearbox era de 300 horas de voo +/- 15 horas de voo ou 1 ano +/- 30 dias, o que vencesse primeiro, conforme indicação do AMM (Vide anexo 4). O vencimento do prazo para troca do óleo das Gearbox ocorreu em 01/07/2011 (Vide anexo 5), um ano após a primeira troca em 01/07/2010. Por isso, conclui-se que a troca do óleo deveria ter ocorrido até 31/07/2011, 1 ano e 30 dias após a última troca.

Por meio do ofício MNT. 0108/00, da oficina CHEYENNE MANUTENÇÃO DE AERONAVES LTDA (protocolo 60800.258501/2011-51), foi comprovado o registro de troca do óleo das

Gearbox de ambos os motores e a troca da bateria denominada "Emergency battery package" (P/N D60-2560-91-00), serviços estes efetuados pela oficina CHEYENNE MANUTENÇÃO DE AERONAVES LTDA no dia 19/12/2011 e, portanto, em data posterior à realização da IAM (em 24/11/2011).

A Declaração de Inspeção Anual de Manutenção está prevista nos itens 91.403(e) e 91.409(a) do RBHA 91, e o escopo da IAM está prevista no item 91.403(i) do RBHA 91, transcritos abaixo:

(...)

Constatada a condição não aeronavegável da aeronave, foi emitida a Notificação de Condição Irregular de Aeronave - NCIA nº 001/011211/GGAC/A-0726, com prazo de "antes do próximo voo". O proprietário da empresa "BORN TO FLY ESCOLA DE AVIAÇÃO CIVIL LTDA.", senhor Fabiano Sena Hoerbe, recebeu a 1ª via do documento. (Vide anexo 7)

Tendo em vista a IAM atestada de forma irregular, propõe-se a emissão de um auto de infração para a oficina CHEYENNE MANUTENÇÃO DE AERONAVES LTDA. A capitulação do auto estará baseada no Art. 302, IV (f) da Lei 7.565/1986 c/c seção 91.403(i)(5) do RBHA 91.

(...)

3. Foi anexado ao RF extrato do sistema E-DIAM (Declaração de Inspeção Anual de Manutenção eletrônica) (fl. 03) em que consta que a empresa de manutenção CHEYENNE declarou a IAM (Inspeção Anual de Manutenção) para a aeronave de marcas PP-BCC, sendo que a mesma foi aceita em 25/11/2011, tendo validade até 24/11/2012.

4. Foi anexado ao RF a FIAM (Ficha de Inspeção Anual de Manutenção) (fls. 05/05v), sendo que em tal ficha, no campo referente às marcas da aeronave, constam as marcas PR-BCC, no entanto, na E-DIAM mencionada as marcas da aeronave são PP-BCC. Apesar disso, na FIAM consta o número de série correto da aeronave. Na FIAM consta o relatório dos serviços significativos de manutenção realizados na aeronave desde a última IAM e os serviços realizados durante a IAM, tendo sido a aeronave aprovada para retorno ao serviço.

5. Foram anexadas ao RF páginas da seção de limitações de aeronavegabilidade (fls. 07/07v) do manual de manutenção da aeronave do modelo DA 42 NG, em que consta que para o componente "Emergency battery package" (conjunto da bateria de emergência) o tempo de substituição do mesmo é de 2 anos ou quando for atingida a data marcada na embalagem ou após o uso, o que ocorrer primeiro.

6. Foram anexadas ao RF páginas da seção de tempos limites e de inspeções de manutenção (fls. 09/09v) do manual de manutenção da aeronave, sendo que em tal trecho do manual está explícito que a tabela apresentada lista os componentes da aeronave que tem vida limite e que devem ser substituídos em um tempo específico. E que quando um intervalo é definido tanto em tempo de voo como em tempo calendário, o limite que é atingido primeiro deve ser aplicado. Em tal trecho do manual novamente são apresentados os tempos limites de substituição para o conjunto da bateria de emergência, que já foi supramencionado. Consta ainda a troca de óleo da caixa de transmissão (Gearbox) que deve ser feita a cada 300 ± 15 horas ou a cada 1 ano ± 30 dias, o que ocorrer primeiro.

7. Foi anexada lista de componentes com vida limite (fl. 11), que, segundo a fiscalização informa, foi emitida pelo fabricante da aeronave, na qual consta que para o óleo da caixa de transmissão do motor a instalação do mesmo ocorreu na data de 01/07/2010 quando a aeronave acumulava 6 horas, sendo indicado em tal lista que a remoção do óleo deveria ocorrer até os limites respectivos de 01/07/2011 ou 306 horas. Ainda na mesma lista consta que para o conjunto da bateria de emergência a instalação ou fabricação do mesmo se deu em 20/10/2009, sendo indicado como o limite para remoção a data de 20/10/2011 ou quando atingir a data marcada na embalagem ou após o uso, o que ocorrer primeiro.

8. Foi anexada ao RF lista emitida pela empresa CHEYENNE (fl. 13), segundo informa a fiscalização, na qual consta para a bateria de emergência intervalo de 02 anos, sendo indicada a data de 24/11/2013 como a data limite da bateria. Em tal lista consta as marcas da aeronave como sendo PR-BCC, no entanto, consta o número de série correto da aeronave em questão.

9. Foi anexada ao RF a NCIA (Notificação de Condição Irregular de Aeronave) nº 001/011211/GGAC/A-0726 (fl. 15) por meio da qual foi notificada na data de 01/12/2011 a suspensão do Certificado de Aeronavegabilidade (CA) da aeronave PP-BCC antes do próximo voo, ou seja, sem prazo. Na referida NCIA constam as não conformidades referentes a troca de óleo da caixa de transmissão de ambos os motores e referente à troca da bateria de emergência, além de uma outra não conformidade.

10. Foi juntado ao RF o Ofício nº 634/2011/GGAC/SAR (fls. 17/17v) da ANAC comunicando o resultado da VTE (Vistoria Técnica Especial) da aeronave PP-BCC, informando que a aeronave foi considerada NÃO APROVADA em face de não conformidades.

11. Foi juntado o Ofício nº MNT. 0108/11 (fl. 19) da empresa CHEYENNE, que apresentou respostas para as não conformidades comunicadas por meio do Ofício nº 634/2011/GGAC/SAR, bem como encaminhou cópia de registros de manutenção referentes às respostas apresentadas. O item 4 do referido ofício da empresa CHEYENNE informa que foi efetuada a troca de óleo da caixa de transmissão de ambos os motores, tendo sido referenciados os anexos 5, 6 e 7 ao referido ofício. Além disso, no item 8 do mesmo ofício da empresa foi informada a substituição do conjunto da bateria de emergência.

12. Foram juntados registros de manutenção da empresa CHEYENNE, referentes à data de 19/12/2011, constante da caderneta de motor nº 02/E4-B/2010 nº de série E4B-00057 (fl. 23) e da caderneta de motor nº 002/E4-B/2010 nº de série E4B-00058 (fl. 23v) em que constam que foi substituído o óleo das caixas de transmissão dos motores. Adicionalmente, foi juntado registro de manutenção da empresa CHEYENNE, referente à data de 19/12/2011, que consta da caderneta de célula nº 0002/PP-BCC/2010 nº de série 42N-019 (fl. 24v), no qual também consta a substituição do óleo da caixa de transmissão dos motores e substituição do conjunto da bateria de emergência, além de outras atividades.

13. Foi juntado documento de rastreabilidade, sendo este o Certificado de Liberação Autorizada EASA FORM 1 nº AJ11276-3 (fl. 26), em que foi relacionado dentre outros itens conjunto da bateria de emergência, tendo sido citado o nº de parte D60-2560-91-00, constando em tal certificado a data de 08/11/2011.

14. O Auto de Infração (AI) nº 00010/2012 (fl. 28) capitulou a conduta no art. 302 inciso IV alínea "f" da Lei nº 7.565/1.986 c/c seção 91.403(i)(5) do RBHA 91 c/c o item "B. Replacement Requirements" do Capítulo 04-00-00 e com o item "B. Airplane Life-Limited Components" do Capítulo 05-10-00 do AMM, descrevendo o seguinte:

Marcas da Aeronave: PP-BCC

Data: 24/11/2011 Local: Atibaia/SP

Descrição da ocorrência: A oficina atestou uma IAM para a aeronave PP-BCC sem que a mesma

estivesse aeronavegável.

HISTÓRICO: Durante Vistoria Técnica Especial para Mudança de Categoria da aeronave PP-BCC, realizada em Porto Alegre por equipe de Inspectores de Aeronavegabilidade desta Agência, no período de 30/11/2011 a 01/12/2011, foi constatado que a oficina CHEYENNE MANUTENÇÃO DE AERONAVES LTDA. atestou, no dia 24/11/2011, que a aeronave em questão estava aeronavegável, após execução de Inspeção Anual de Manutenção (IAM), sem ter cumprido itens obrigatórios previstos no Manual do Fabricante e necessários para a comprovação da aeronavegabilidade.

Os itens em questão são a troca anual de óleo das Gearbox de ambos os motores (prevista no item "B. Airplane Life-Limited Components" do Capítulo 05-10-00 do AMM) e a substituição da bateria denominada "Emergency battery package", de P/N D60-2560-91-00 (prevista no item "B. Replacement Requirements" do Capítulo 04-00-00" e no item "B. Airplane Life-Limited Components" do Capítulo 05-10-00 do AMM).

Apenas no dia 19/12/2011 foi realizada a troca do óleo e da bateria, conforme registros de correção (enviados à ANAC por meio do ofício MNT.0108/11, de 26/12/2011).

DEFESA

15. Notificada do AI nº 00010/2012 em 13/01/2012, conforme demonstra o Aviso de Recebimento (AR) (fl. 29), a empresa apresentou defesa, que foi recebida em 25/01/2012.

16. Em sua defesa (fl. 30) a empresa informou que de acordo com a Ordem de Serviço (OS) 4449, a aeronave efetuou inspeção de 200 Horas, baseado na ficha de controle de componentes elaborada da Vistoria Técnica Inicial da mesma.

17. No que se refere à não conformidade referente à troca de óleo da caixa de transmissão dos motores, a empresa informou que se baseou no Mapa de Controle de Componentes Aeronáuticos — MICCA, fornecido pelo representante, no qual constou que teria a sua validade somente de 300 Horas de voo (doc. 01 em anexo à defesa) e o tempo foi considerado como somente inspeção, erro este devidamente corrigido posteriormente. (doc. 02 em anexo à defesa)

18. No que se refere à não conformidade relativa à bateria de emergência, a empresa informou que a validade observada no próprio manual do fabricante, atualizado à época, é de 24 meses, sendo válida até 22/07/2012, tendo sido feita referência à ATA 24, página 6 da seção 05-10-00 do manual de manutenção do fabricante.

19. Adicionalmente, na defesa a empresa pede que seja considerado ser uma aeronave, por ora, única no país, sendo necessário um conhecimento diferenciado. Informa que está aprimorando os serviços a serem realizados na referida aeronave. Acrescenta que apesar dos pequenos erros cometidos, está à disposição para juntamente com o órgão regulador da aviação civil nacional, prover a melhor segurança de voo, com uma manutenção de qualidade e comprometimento, e corrigir os erros cometidos.

20. Junto à defesa consta mapa informativo de controle de componentes (fls. 32/34) da aeronave PP-BCC, referente à data de 21/10/2010, apresentando informação de ter sido assinado pelo Sr. Luiz Gonzaga de Lima. Em tal mapa consta item referente à bateria de emergência (fl. 32), sendo apresentado para o mesmo o tempo limite de vida de 24 meses, sendo informado em tal mapa a substituição desse componente em 23/07/2010 e sendo indicada a validade do mesmo até 22/07/2012. Além disso, no campo referente à oficina executante consta a informação Fábrica. Ainda no mesmo mapa constam os itens referentes ao óleo das caixas de transmissão dos motores (fl. 34), sendo indicado em tal mapa o tempo limite de vida de 300 horas, sendo informado que o mesmo foi substituído em 23/07/2010 e constando um saldo de 228,7 horas na ocasião e também no campo da oficina executante consta a informação referente à fábrica.

21. Junta à defesa consta mapa informativo de controle de componentes (fl. 35) emitido já pela empresa CHEYENNE, na data de 24/11/2011, em que para o óleo da caixa de transmissão consta o tempo limite de vida de 300 horas / 01 ano, sendo indicado o vencimento com 300 horas e na data de 24/11/2012.

22. Foi juntada à defesa página da seção de tempos limites e inspeções de manutenção do manual de manutenção da aeronave (fl. 36) em que consta o limite de 2 anos ou até ser atingida a data marcada na embalagem ou depois do uso, o que ocorrer primeiro referente ao item da bateria de emergência.

DECISÃO DE PRIMEIRA INSTÂNCIA

23. O setor competente de primeira instância, em decisão proferida (fls. 38/39) em 29/09/2014, considerou que ficou configurada a infração prevista na alínea "f" do inciso IV do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA).

24. No exame de circunstâncias atenuantes, considerando a previsão do inciso III, §1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008, bem como do inciso III, §1º do art. 58 da IN (Instrução Normativa) ANAC nº 08/2008, foi observada presente a circunstância "III - inexistência de aplicação de penalidades no último ano".

25. Quanto às circunstâncias agravantes foram consideradas configuradas aquelas previstas nos incisos III e IV do §2º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008, bem como do inciso III e IV do §2º do art. 58 da IN ANAC nº 08/2008, sendo estas "III – a obtenção, para si ou para outrem, de vantagens resultantes da infração;" e "IV – exposição ao risco da integridade física das pessoas;".

26. Em face de uma circunstância atenuante e duas circunstâncias agravantes, foi fixado o valor da penalidade no patamar máximo, correspondente ao valor de R\$8.000,00 (oito mil reais).

RECURSO

27. Tendo tomado conhecimento da decisão em 06/10/2014, conforme demonstrado em AR (fl. 59), o interessado apresentou recurso (fls. 43/45), que foi recebido em 13/10/2014.

28. Inicialmente, a empresa apresenta síntese da autuação contestada repetindo alguns parágrafos constantes da decisão de primeira instância.

29. Quando dispõe sobre os fatos, no que se refere à não conformidade de substituição de óleo das caixas de transmissão dos motores, informa que reconheceu o equívoco e providenciou de imediato a

substituição do óleo, fazendo referência a registro constante da fl. 52, que demonstra que na data de 19/12/2011 foi efetuada a referida troca de óleo. Assim, considera que fica evidenciado que a Autuada faz jus ao benefício da circunstância atenuante capitulada no Art. 22, parágrafo 1º, Inciso I da Resolução nº 25, de 25 de abril de 2008, citando o reconhecimento anterior à Decisão.

30. No que se refere à não conformidade da substituição da bateria de emergência, informa que todo equívoco ocorreu em função de um registro (Mapa de Controle de Componentes) que não tem o condão de formalizar um registro de manutenção, pois não atende o requerido no RBAC 43.9. Controle esse que serve tão somente para uma visualização rápida do *status* da manutenção e que estava eivado de erro. Acrescenta que por ocasião da Vistoria da aeronave em questão, o Inspetor se valeu tão somente dos dados constantes desse "Mapa Informativo" para afirmar o vencimento da validade da bateria. E como afirmado anteriormente esse Mapa estava eivado de vício (erro).

31. Ainda para a não conformidade referente à bateria, informa que à época dos fatos o Dado Técnico válido, ou seja, o programa de manutenção recomendado pelo fabricante encontrava-se na revisão 01, de 15/10/2009, onde previa taxativamente a validade de 02 (dois) anos para a bateria, o que foi mantido na revisão 2 do Manual. Consta histórico de revisões do manual de manutenção da aeronave (fls. 53/54), página 06 da seção 05-10-00 referente à revisão 01 do citado manual (fl. 55) e a página 05 da seção 05-10-00 referente à revisão 02 do manual (fl. 57).

32. Considera que em uma análise rápida, se conclui pela validade da vida útil da bateria à época, pois informa que é afirmado pelo próprio Inspetor no AI e que consta do Manual do fabricante a validade de 02 anos. E que se a aeronave foi liberada pelo fabricante em 23 de julho de 2010, na situação de nova, e os fatos ocorreram em 24 de novembro de 2011 não há como imaginar o vencimento desse prazo à época. E que posteriormente a empresa, induzida pelos erros citados, substituiu a bateria, adotando medida mais restritiva do que a recomendada pelo fabricante. Neste sentido, foi juntado registro que demonstra a substituição da bateria na data de 19/12/2011 (fl. 58). Assim, considera que resta claro que a bateria estava à época com sua vida útil válida, não cabendo dessa forma qualquer tipo de sanção.

33. Com relação à dosimetria a empresa alega que não há que se falar em vantagem auferida ou exposição ao risco da integridade física das pessoas na situação em tela, já que a bateria foi substituída em data anterior ao vencimento, com ônus para a parte e que o óleo do motor foi substituído de imediato, tendo esta OM reconhecido a falha no controle de manutenção, em data anterior à Decisão dessa Junta. Além disso, informa que não resta provada nenhuma exposição ao risco da integridade física das pessoas. Assim sendo, encontra somente circunstâncias atenuantes na situação posta.

34. Por fim, requer a anulação total ou a revisão para o valor mínimo da multa aplicada.

CONVALIDAÇÃO EM SEGUNDA INSTÂNCIA

35. Em sessão de julgamento realizada pela Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância (ASJIN) da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), em 14/09/2017, foi efetuada a convalidação do Auto de Infração modificando o enquadramento para alínea "a" do inciso IV do artigo 302 da Lei nº 7.565/1986, combinado com o RBHA 91, item 91.403(i)(5), combinado com o item "B. Replacement Requirements" do Capítulo 04-00-00 e item "B. Airplane Life-Limited Components" do Capítulo 05-10-00 do manual de manutenção da aeronave em vigor à época. Em virtude disso, o processo foi retirado de pauta para que o interessado fosse notificado acerca do prazo de 5 (cinco) dias, para, querendo, interpor as suas considerações, quanto ao fundamentado no parágrafo §2º do artigo 7º da IN ANAC nº 08/2008, pela convalidação do Auto de Infração realizada.

36. Notificado da Convalidação em 06/11/2017, não consta nova manifestação do interessado.

OUTROS ATOS PROCESSUAIS

37. Consta cópia da NCIA nº 0001/011211/GGAC/A-0726 (fl. 19v).

38. Consta registros de manutenção efetuados pela empresa CHEYENNE apostos na caderneta de motor nº 002/E4-B/2010 referente ao nº de série E4.B.00058 (fl. 20), caderneta de célula nº 002/PP-BCC/2010 referente ao nº de série 42.N.019 (fl. 20v), caderneta de motor nº 002/E4-B/2010 referente ao nº de série E4.B.00057 (fl. 21).

39. Consta mapa informativo de controle de componentes (fl. 21v), emitido pela empresa CHEYENNE, na data de 24/11/2011, em que consta para o item referente ao óleo da caixa de transmissão do motor o intervalo de tempo limite de vida de 300 h ou 01 ano, sendo indicado o vencimento com 300 horas e 24/11/2013. Consta mapa informativo de controle de componentes (fl. 22) referente à aeronave PP-BCC, também emitido pela empresa CHEYENNE, na data de 24/11/2011.

40. Consta lista de grandes modificações (fl. 22v), na qual o campo referente a identificação da aeronave foi preenchido com as marcas PR-BCC.

41. Consta Ficha de Cumprimento de "AD/DA" (FCDA) (fl. 24).

42. Consta registro de atividades de manutenção registradas na ficha de tempos limites e inspeções de manutenção do manual de manutenção da aeronave (fl. 25).

43. Consta páginas do manual de voo da aeronave (fl. 25v).

44. Consta extrato de parte do painel da aeronave (fl. 26v).

45. Consta Declaração da empresa CHEYENNE (fl. 27) de que a aeronave PP-BCC efetuou o cumprimento das não conformidades detectadas na vistoria.

46. Consta cópia do AI nº 00010/2012 (fl. 31).

47. Foi juntado o Despacho nº 10/2012/GGAC/SAR (fl. 37) encaminhando o processo para a decisão em primeira instância administrativa.

48. Foi juntado extrato do sistema SIGEC (fl. 40).

49. Consta o documento denominado Notificação de decisão (fl. 41).

50. Consta Despacho (fl. 42) de encaminhamento para a Junta Recursal.

51. Consta relação dos documentos anexos ao recurso (fl. 46).

52. Foi juntado Contrato Social da empresa (fls. 47/51).

53. Consta Despacho (fl. 60) da Junta Recursal em que o recurso foi certificado tempestivo.
54. Consta Termo de Encerramento de Trâmite Físico (SEI nº 0898857).
55. Consta Despacho para Relatoria (SEI nº 0951353).
56. Consta extrato do SIGEC (SEI nº 1064606).
57. Consta Notificação nº 2157(SEI)/2017/ASJIN-ANAC (SEI nº 1202004).
58. Consta Despacho (SEI nº 1476711) de retorno à relatoria.

59. É o relatório.

PRELIMINARES

60. Regularidade processual

60.1. O interessado foi regularmente notificado quanto à infração em 13/01/2012 (fl. 29), tendo apresentado sua Defesa em 25/01/2012 (fl. 30). Foi, ainda, regularmente notificado quanto à decisão de primeira instância em 06/10/2014 (fl. 59), apresentando seu recurso tempestivo em 13/10/2014 (fls. 43/45), conforme de Despacho de fl. 60.

60.2. O interessado foi notificado quanto à convalidação do Auto de Infração em 06/11/2017 (SEI nº 1256891), porém não consta nova manifestação no processo.

60.3. 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

61. Fundamentação da Matéria - oficina atestou uma IAM para a aeronave sem que a mesma estivesse aeronavegável.

61.1. Diante da infração do processo administrativo em questão, a autuação após a convalidação foi capitulada na alínea "a" do inciso IV do artigo 302 do CBA c/c item 91.403(i)(5) do RBHA 91 c/c item "B. Replacement Requirements" do Capítulo 04-00-00 e item "B. Airplane Life-Limited Components" do Capítulo 05-10-00 do manual de manutenção da aeronave em vigor à época.

61.2. Segue o que consta na alínea "a" do inciso IV do artigo 302 do CBA:

CBA

Art. 302. A multa será aplicada pela prática das seguintes infrações:

(...)

IV - infrações imputáveis a empresas de manutenção, reparação ou distribuição de aeronaves e seus componentes:

a) inobservar instruções, normas ou requisitos estabelecidos pela autoridade aeronáutica;

(...)

61.3. Segue o que consta no requisito 91.403(i)(5) do RBHA 91:

RBHA 91

91.403 - GERAL

(...)

(i) Atestar uma IAM significa demonstrar à autoridade aeronáutica que a aeronave:

(...)

(5) tem sido corretamente mantida por empresas homologadas de acordo com um programa de manutenção/inspeção previsto na Seção 91.409 deste RBHA ou de acordo com um programa de manutenção previsto no RBHA 135 ou RBHA 121.

61.4. Considerando que o requisito 91.403(i)(5) do RBHA 91 dispõe que atestar uma IAM significa demonstrar à autoridade que a aeronave tem sido corretamente mantida por empresas homologadas de acordo com um programa de manutenção/inspeção previsto na seção 91.409 do RBHA 91, sendo isto aplicável ao caso em questão. Segue o que consta no requisito 91.409(i) do RBHA 91.

RBHA 91

91.409 - INSPEÇÕES

(...)

(i) Exceto como previsto no parágrafo (j) desta seção, nenhuma pessoa pode operar uma aeronave que possua um programa de manutenção recomendado pelo detentor do certificado de tipo (ou certificado suplementar de tipo) a menos que os tempos para revisão geral, os intervalos de inspeção e os procedimentos específicos contidos no programa sejam cumpridos.

61.5. Assim, no parágrafo (i) da seção 91.409 do RBHA 91 está previsto o cumprimento do programa de manutenção recomendado pelo detentor do certificado de tipo, no caso em questão a empresa DIAMOND AIRCRAFT INDUSTRIES GMBH.

61.6. Sendo que no caso em tela, a infração foi capitulada também no item "B. Replacement Requirements" do Capítulo 04-00-00 e no item "B. Airplane Life-Limited Components" do Capítulo 05-10-00 do manual de manutenção da aeronave. Na fl. 07 do processo foi juntada pela fiscalização a página que contém o referido item "B. Replacement Requirements" do Capítulo 04-00-00 do manual de manutenção da aeronave, sendo a cópia de tal página apresentada a seguir, com destaque para o componente do conjunto da bateria.

Airworthiness Limitations **Diamond AIRCRAFT** DA 42 NG AMM

(2) Life Time Limit / Structure Checks

The DA 42 NG has been designed and tested under a 'damage tolerant structure' philosophy. Therefore the structural inspections given in Chapter 05 cover all required structure checks. There is no structural life limit.

B. Replacement Requirements

The replacement requirements under this Paragraph are also included in Section 05-10.

The following table lists life limited airplane components which must be replaced at a specific time.

Where an interval is given in both flight time and calendar years, the limit which is reached first must be applied.

ATA Ch.	Component	Replacement Time	
		hrs.	yrs.
24	Emergency battery package.		2 years, or upon reaching the date marked on the package, or after use, whichever comes first.
24	ECU backup batteries LH/RH.		1
61	MT-Propeller. For Mandatory Replacement Actions refer to MT-Propeller Operation and Installation Manual ATA 61-01-24, latest revision.	See ATA 61-01-24, latest revision.	
72	Engine E4-B.	Refer to AE Maintenance Manual E4.08.04, Chapter 04-00-00, latest revision.	

Page 4 15 Oct 2009 **04-00-00** Doc # 7.02.15 Rev. 1

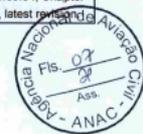


Figura 01 - Página 04 da seção 04-00-00 da revisão 01 do manual de manutenção da aeronave

61.7. Nas folhas 09 e 09v do processo constam o item "B. Airplane Life-Limited Components" do Capítulo 05-10-00 do manual de manutenção da aeronave. As figuras a seguir apresentam o conteúdo de tais itens, com destaque para os itens referentes à substituição do conjunto da bateria emergência, contido na folha 09 do processo e referente à substituição do óleo da caixa de transmissão, contido na folha 09v do processo.

Time Limits and Maintenance Checks **Diamond AIRCRAFT** DA 42 NG AMM

B. Airplane Life-Limited Components

The following table lists life limited airplane components which must be replaced at a specific time.

Where an interval is given in both flight time and calendar time, the limit which is reached first must be applied.

ATA Ch.	Component	Replacement Time	
		hrs.	calendar time
24	Emergency battery package.		2 years, or upon reaching the date marked on the package, or after use, whichever comes first.
24	ECU backup batteries.		1 yr ± 30 days
25	Safety harnesses, front and rear.		12 yrs ± 90 days
25	ELT battery package.	1 hour of cumulative use, or upon reaching the date marked on the ELT.	
25	First aid kit. Replace aseptic items.	Upon reaching the date marked on the kit.	
27	Rudder cables, 3.2 mm (1/8 in) diameter.	3000 ± 50	5 yrs ± 60 days
27	Electric flap motor.	On condition.	
28	Electrical fuel pumps LH/RH (4 pcs.)	2000 hours, or after a failure of one fuel pump.	
28	Fuel tank vent hoses.		8 yrs ± 60 days
28	Fuel hoses interconnecting the individual fuel tank chambers, and fuel hoses connecting fuel tank chambers to filler assemblies.	1000 ± 50	8 yrs ± 60 days
28	Other fuel hoses outside the engine compartment.	2000 ± 50	12 yrs ± 90 days
28	Fuel filter elements.	100 ± 10	1 yr ± 30 days
32	Brake fluid, fluid 4.		3 yrs ± 60 days
32	Hydraulic fluid in landing gear dampers.	2000 ± 50	2 yrs ± 30 days
32	Hydraulic fluid in hydraulic system.	2000 ± 50	2 yrs ± 30 days
35	Oxygen cylinder (if installed).	-	15 yrs ± 90 days
35	Oxygen masks (if installed).	-	3 yrs ± 30 days
35	Oxysaver cannulas (if installed).	200 of cumulative use	

Page 6 15 Oct 2009 **05-10-00** Doc # 7.02.15 Rev. 1

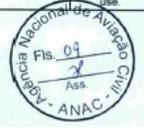


Figura 02 - Página 06 da seção 05-10-00 da revisão 01 do manual de manutenção da aeronave

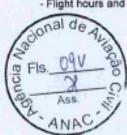
DA 42 NG AMM  Time Limits and Maintenance Checks

ATA Ch.	Component	Replacement Time	
		hrs.	calendar time
71	Engine shock mounts (including bolts, washers and lock nuts).	1000 ± 50	
71	Air filter.	200 ± 10	
71	Alternator / generator.	300 ± 15	
71/81	Air intake and turbo charger hoses.		8 yrs ± 60 days
72	Engine.	1000 ± 50	
72	Gearbox.	1000 ± 50	
72	V-ribbed belt.	600 ± 30	
72	Two-mass-flywheel.	300 ± 15	
73	Fuel hoses in engine compartments.		5 yrs ± 60 days
73	High pressure fuel pump.	300 ± 15	
75	Coolant.	600 ± 30	2 yrs ± 30 days
75	Coolant hoses.		8 yrs ± 60 days
79	Oil filters.	50 ± 5	1 yr ± 30 days
79	Engine oil.	50 ± 5	1 yr ± 30 days
79	Gearbox oil.	300 ± 15	1 yr ± 30 days

5. Component Time Tracking

To make sure that components overhaul/replacement is done at the correct time you must record the data that follows in the Airplane Maintenance Log for each component requiring overhaul/replacement:

- Serial Number.
- Flight hours and date at installation.
- Flight hours and date at removal.



Doc # 7.02.15 Rev. 1 **05-10-00** Page 7 15 Oct 2009

Figura 03 - Página 07 da seção 05-10-00 da revisão 01 do manual de manutenção da aeronave

61.8. Considerando o que foi descrito pela fiscalização, verifica-se a subsunção dos fatos à capitulação prevista na alínea "a" do inciso IV do artigo 302 do CBA c/c item 91.403(i)(5) do RBHA 91 c/c item "B. Replacement Requirements" do Capítulo 04-00-00 e item "B. Airplane Life-Limited Components" do Capítulo 05-10-00 do manual de manutenção da aeronave em vigor à época.

62. **Questões de fato**

62.1. Quanto ao presente fato, conforme relatado no AI nº 00010/2012 (fl. 28) e no RF nº 1/2012/GGAC/SAR (fls. 01/01v), foi constatado pela fiscalização durante VTE para mudança da aeronave PP-BCC, realizada no período 30/11/2011 a 01/12/2011, que a oficina CHEYENNE MANUTENÇÃO DE AERONAVES LTDA atestou no dia 24/11/2011 que a aeronave estava aeronavegável após executar a IAM, sem ter cumprido itens obrigatórios previstos no manual de manutenção do fabricante da aeronave, sendo estes referentes à troca de óleo da caixa de transmissão dos motores e do conjunto da bateria de emergência.

63. **Alegações do interessado e enfrentamento dos argumentos de defesa**

63.1. Em sede de defesa a empresa alega que de acordo com a Ordem de Serviço (OS) 4449, a aeronave efetuou inspeção de 200 Horas, baseado na ficha de controle de componentes elaborada da Vistoria Técnica Inicial (VTI) da mesma, entretanto, esta alegação não merece acolhimento, uma vez que segundo o disposto no item 91.403(i)(5) do RBHA 91 atestar uma IAM significa demonstrar à autoridade que a aeronave tem sido corretamente mantida por empresas homologadas de acordo com um programa de manutenção/inspeção previsto na seção 91.409 do RBHA 91, sendo que no item 91.409(i) do RBHA 91 o programa de manutenção previsto é aquele recomendado pelo detentor do certificado de tipo, ou seja, no caso em questão, a aeronave deveria ser mantida conforme o programa de manutenção recomendado pelo fabricante e ao atestar uma IAM isso deveria ser garantido. Portanto, alegar que executou a inspeção de acordo com ficha de controle elaborada na VTI não afasta o fato de que a empresa ao atestar a IAM deveria garantir que a aeronave cumpria com o requerido no programa de manutenção recomendado pelo detentor do certificado de tipo e não de acordo com uma outra ficha de controle.

63.2. No que tange à alegação apresentada em sua defesa que se refere à não conformidade relativa à troca de óleo da caixa de transmissão dos motores, em que a empresa alega que se baseou no Mapa de Controle de Componentes Aeronáuticos — MICCA, fornecido pelo representante, no qual constou que teria a sua validade somente de 300 Horas de voo e o tempo foi considerado como somente inspeção, erro este devidamente corrigido posteriormente, esta também não merece prosperar, pois conforme já esclarecido ao atestar a IAM a empresa deveria garantir que a aeronave estava sendo mantida conforme o programa de manutenção recomendado pelo detentor do certificado de tipo e não de acordo com um outro mapa de controle de componentes.

63.3. Em sua defesa quanto à não conformidade relativa à bateria de emergência, a empresa informou que a validade observada no próprio manual do fabricante, atualizado à época, é de 24 meses, sendo válida até 22/07/2012, tendo sido feita referência à ATA 24, página 6 da seção 05-10-00 do manual de manutenção do fabricante. Entretanto, na página referenciada do manual que consta na fl. 09 dos autos é possível verificar claramente que o tempo de substituição da bateria é definido como sendo de 2 anos ou até ser atingida a data marcada na embalagem ou após o uso, o que ocorrer primeiro. Portanto, não prospera a alegação de que a validade é de 24 meses, pois este não é o único limite especificado para o conjunto da bateria de emergência no manual de manutenção do fabricante da aeronave. Além disso, a informação de que com a validade de 24 meses a bateria seria válida até 22/07/2012 esta não está de

acordo com o que foi atestado pela fiscalização, visto que no RF nº 1/2012/GGAC/SAR (fls. 01/01v) a fiscalização informa que:

(...)

h) Não foi comprovada a troca da bateria denominada "Emergency battery package", de P/N D60-2560-91-00, que segundo o documento de entrega da aeronave, vencia no dia 20/10/2011. Segundo mapa da oficina Cheyenne, o próximo vencimento acontecerá em 24/11/2013. (Vide anexos 4 e 5)

(...)

63.4. Portanto, a fiscalização atesta que o documento de entrega da aeronave informa o vencimento da bateria no dia 20/10/2011. Além disso, na fl. 11 dos autos consta tal documento citado pela fiscalização, sendo que em tal documento é previsto para o conjunto da bateria de emergência os três tipos de vencimento possíveis, ou seja, até atingir a data marcada no conjunto ou após o uso ou 2 anos, o que ocorrer primeiro, sendo ainda indicado em tal documento que a instalação da bateria ocorreu em 20/10/2009, sendo indicado a data de remoção em 20/10/2011. Portanto, considerar que a bateria seria válida até 22/07/2012 seria desconsiderar a informação de que a documentação que a fiscalização informa ser da entrega da aeronave demonstra que o limite de dois anos de validade da bateria deveria ser controlado a partir da data de 20/10/2009. Ademais, a fiscalização reforça esta informação no documento que suspendeu o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) da aeronave PP-BCC, sendo este a NCIA nº 001/011211/GGAC/A-0726 (fl. 15) em que é informado:

(...)

3. Não foi comprovada a troca da bateria denominada "Emergency battery package", de P/N D60-0560-91-00, que segundo documento de entrega da aeronave, vencia no dia 20/10/2011.

(...)

63.5. Ademais, é relevante destacar que a mera alegação da empresa destituída da necessária prova não tem o condão de afastar a presunção de veracidade que favorece o ato da Administração. A autuação é ato administrativo que possui em seu favor presunção de legitimidade e veracidade e cabe ao interessado a demonstração dos fatos que alega, nos termos do art. 36 da Lei 9.784/1999, que regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal:

Lei 9.784/1999

Art. 36 Cabe ao interessado a prova dos fatos que tenha alegado, sem prejuízo do dever atribuído ao órgão competente para a instrução e do disposto do art. 37 desta lei.

63.6. Quanto às alegações apresentadas em sede de defesa em que a empresa pede que seja considerado ser uma aeronave, por ora, única no país, sendo necessário um conhecimento diferenciado e que informa que está aprimorando os serviços a serem realizados na referida aeronave e que acrescenta que apesar dos pequenos erros cometidos, está à disposição para juntamente com o órgão regulador da aviação civil nacional, prover a melhor segurança de voo, com uma manutenção de qualidade e comprometimento, e corrigir os erros cometidos, considero que estas alegações não tem o condão de afastar a conduta tida como infracional. Esclarece-se que o fato de ser uma aeronave então nova no país não afasta a responsabilidade da empresa, que ao ser certificada para atestar IAM da aeronave deve cumprir com os requisitos de aeronavegabilidade aplicáveis.

63.7. Junto à defesa consta mapa informativo de controle de componentes (fls. 32/34) da aeronave PP-BCC, referente à data de 21/10/2010, apresentando informação de ter sido assinado pelo Sr. Luiz Gonzaga de Lima. Em tal mapa consta item referente à bateria de emergência (fl. 32), sendo apresentado para o mesmo o tempo limite de vida de 24 meses, sendo informado em tal mapa a substituição desse componente em 23/07/2010 e sendo indicada a validade do mesmo até 22/07/2012. Além disso, no campo referente à oficina executante consta a informação Fábrica. Entretanto, a empresa não apresenta nenhuma comprovação de que a informação constante em tal mapa de controle de componentes está correta, a empresa não comprova que a bateria foi substituída em 23/07/2010, situação em que o limite de 2 anos venceria de fato em 22/07/2012. Devendo ser considerado que, segundo a fiscalização informa, no documento da entrega da aeronave o limite de 2 anos deveria ser controlado a partir da data de 20/10/2009, portanto, a empresa não prova o fato que alega, não sendo assim, esta mera alegação suficiente para afastar o que foi informado pela fiscalização desta ANAC.

63.8. Também junto à defesa na fl. 34 consta mapa de controle em que os itens referentes ao óleo das caixas de transmissão dos motores estão sendo controlados apenas pelo intervalo de 300 horas, sendo indicado em tal mapa que o óleo foi substituído para os dois motores em 23/07/2010, porém no manual de manutenção do fabricante da aeronave também é prevista a substituição de tal óleo no intervalo de 1 ano com tolerância de 30 dias, sendo que em tal mapa de controle tal intervalo não consta como controlado.

63.9. Além disso, junto à defesa consta mapa informativo de controle de componentes (fl. 35) emitido já pela empresa CHEYENNE, na data de 24/11/2011, em que para o óleo da caixa de transmissão consta o tempo limite de vida de 300 horas / 01 ano, indicadndo o vencimento com 300 horas e na data de 24/11/2012, porém apesar de em tal mapa de controle constar o referido intervalo de 1 ano, a fiscalização atesta no RF nº 1/2012/GGAC/SAR (fl. 01/01v) que:

(...)

d) Não foi comprovada a troca anual de óleo das Gearbox de ambos os motores, prevista no item "B. Airplane Life-Limited Components" do Capítulo 05-10-00 do AMM. (Vide anexo 3)

(...)

63.10. Além de no documento que suspendeu o CA da aeronave PP-BCC, sendo este a NCIA nº 001/011211/GGAC/A-0726 (fl. 15) ser informado:

(...)

Não foi comprovada a troca anual de óleo das Gearbox de ambos os motores, prevista no item "B. Airplane Life-Limited Components" do Capítulo 05-10-00 do AMM.

(...)

63.11. Portanto, apesar de no mapa de controle elaborado pela empresa Cheyenne na data de 24/11/2011 constar o controle pelos intervalos corretos, não foi comprovado que a troca de óleo de fato foi executada na ocasião prevista.

63.12. Em sede recursal com relação à não conformidade de substituição de óleo das caixas de transmissão dos motores, a recorrente informa que reconheceu o equívoco e providenciou de imediato a

substituição do óleo, fazendo referência a registro constante da fl. 52, que demonstra que na data de 19/12/2011 foi efetuada a referida troca de óleo. Diante disso, a recorrente considera que faz jus ao benefício da circunstância atenuante capitulada no Art. 22, parágrafo 1º Inciso I da Resolução no 25, de 25 de abril de 2008, citando o reconhecimento anterior à Decisão. Esclarece-se que esta questão referente à aplicação de circunstância atenuante será analisada no item referente à dosimetria da sanção.

63.13. Com relação à não conformidade referente à substituição da bateria de emergência, em recurso informa que todo equívoco ocorreu em função de um registro (Mapa de Controle de Componentes) que não tem o condão de formalizar um registro de manutenção, pois não atende o requerido no RBAC 43.9, acrescenta que esse controle serve tão somente para uma visualização rápida do *status* da manutenção e que estava eivado de erro e que por ocasião da Vistoria da aeronave em questão, o Inspetor se valeu tão somente dos dados constantes desse "Mapa Informativo" para afirmar o vencimento da validade da bateria, entretanto, a empresa, apresenta estas alegações, mas não apresenta qualquer comprovação de que ocorreu substituição do conjunto da bateria de emergência após a data de 20/10/2009, que é a data constante no documento da fl. 11, de maneira a demonstrar que a referida bateria não estava vencida na ocasião em que atestou a IAM da aeronave PP-BCC. Portanto, a empresa não prova os fatos que alega, não sendo suficiente, assim, a sua mera alegação para afastar o que foi reportado pela fiscalização, visto que a autuação é ato administrativo que tem a seu favor presunção de legitimidade e veracidade.

63.14. Em sede recursal dispõe que o programa de manutenção recomendado pelo fabricante encontrava-se na revisão 01, de 15/10/2009, onde previa taxativamente a validade de 02 (dois) anos para a bateria e acrescenta que isto foi mantido na revisão 02 do manual, entretanto, no que diz respeito aos argumentos apresentados referentes aos limites de validade especificados no manual de manutenção do fabricante da aeronave para o conjunto da bateria de emergência estes já foram enfrentados neste Parecer, já tendo sido esclarecido quais eram os limites os previstos, não tendo, assim, esta alegação o condão de afastar o ato tido como infracional e reportado pela fiscalização da ANAC.

63.15. No recurso considera que em uma análise rápida, se conclui pela validade da vida útil da bateria à época, pois informa que é afirmado pelo próprio Inspetor no AI e que consta do Manual do fabricante a validade de 02 anos e que se a aeronave foi liberada pelo fabricante em 23 de julho de 2010, na situação de nova, e os fatos ocorreram em 24 de novembro de 2011 não há como imaginar o vencimento desse prazo à época e que, posteriormente, a empresa, induzida pelos erros citados, substituiu a bateria, adotando medida mais restritiva do que a recomendada pelo fabricante, considera que resta claro que a bateria estava à época com sua vida útil válida, não cabendo dessa forma qualquer tipo de sanção. Entretanto, a fiscalização da ANAC reportou que segundo o documento de entrega da aeronave a bateria vence no dia 20/10/2011. Ademais, a alegação da recorrente de que se conclui pela validade da bateria, pois considerando a validade de 02 anos e que a aeronave foi liberada pelo fabricante em 23/07/2010 não há como imaginar o vencimento da bateria em 24/11/2011, esta não pode prosperar, pois apesar da data de entrega da aeronave pelo fabricante, no documento que a fiscalização reporta ser referente à entrega da aeronave a data de instalação da bateria é 20/10/2009, sendo indicado o vencimento em 20/10/2011, portanto o prazo de 2 anos não se refere à data de entrega da aeronave, mas sim à data de instalação da própria bateria na aeronave, que segundo o que consta na fl. 11 ocorreu em ocasião anterior à entrega da aeronave pela fabricante.

63.16. Com relação às alegações apresentadas no recurso relativas às circunstâncias agravantes consideradas configuradas pelo setor de primeira instância, estas serão analisadas no item referente à dosimetria da sanção.

63.17. Por fim, as alegações do Interessado não foram suficientes para afastar a aplicação da sanção administrativa quanto ao ato infracional praticado.

DO ENQUADRAMENTO E DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

64. Pelo exposto, houve, de fato, violação à legislação, com a prática de infração cuja autuação após convalidação está fundamentada na alínea "a" do inciso IV do artigo 302 do CBA, restando analisar a adequação do valor da multa aplicada, que, segundo o que dispõe o CBA, deve refletir a gravidade da infração (Lei nº 7.565/86, art. 295).

65. Nesse contexto, é válido observar que o valor da multa imposta pela autoridade competente – R\$ 8.000,00 (oito mil reais), foi fixado dentro dos limites previstos na Resolução nº 25/2008 para a capitulação da infração na alínea "f" do inciso IV do art. 302 do CBA, Lei nº 7.565, de 19/12/1986.

66. Observa-se que o art. 22 da Resolução ANAC nº 25 e o art. 58 da IN ANAC nº 08 dispõem que, para efeito de aplicação de penalidades, serão consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes, sendo estas situações dispostas nos §1º e §2º destes mesmos artigos.

67. Destaca-se que, com base na tabela de infrações da Resolução ANAC Nº 25/2008, Anexo II, Tabela IV - INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS A EMPRESAS DE MANUTENÇÃO, REPARAÇÃO OU DISTRIBUIÇÃO DE AERONAVE E SEUS COMPONENTES, COD "IAA", em vigor à época, poderá ser imputado em R\$ 2.400,00 (grau mínimo), R\$ 4.200,00 (grau médio) ou R\$ 6.000,00 (grau máximo). Conforme o disposto no artigo 57 da Instrução Normativa ANAC nº 08/2008, a penalidade de multa será calculada a partir do valor intermediário. Assim, nos casos em que há mais agravantes do que atenuantes, deve ser aplicado o valor máximo da tabela em anexo à Resolução ANAC nº 25/2008.

68. Circunstâncias Atenuantes

68.1. Em sede recursal é alegado que no que se refere à não conformidade de substituição de óleo das caixas de transmissão dos motores, a empresa reconheceu o equívoco e providenciou de imediato a substituição do óleo, considerando, assim, que fica evidenciado que a Autuada faz jus ao benefício da circunstância atenuante capitulada no Art. 22, parágrafo 1º, Inciso I da Resolução no 25, de 25 de abril de 2008, citando o reconhecimento anterior à Decisão. Entretanto, deve ser considerado que a infração que foi reportada no AI nº 00010/2012 é o fato da oficina ter atestado IAM para a aeronave PP-BCC sem que a mesma estivesse aeronavegável, sendo os itens referentes ao óleo das caixas de transmissão dos motores e da bateria apenas as não conformidades que evidenciam que a aeronave estava não aeronavegável na ocasião em que foi atestada a IAM. Portanto, reconhecer a ocorrência da não conformidade referente à substituição do óleo não significa reconhecer por completo a infração reportada no AI nº 00010/2012, pois não há o reconhecimento expresso por parte da recorrente de que de fato atestou a IAM da aeronave

PP-BCC sem que a mesma estivesse aeronavegável.

68.2. Ademais, é entendimento da ASJIN no que se refere à atenuante de reconhecimento da prática da infração, prevista no inciso I do §1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008 e do §1º do art. 58 da Instrução Normativa (IN) ANAC nº 08/2008, de que: é possível a concessão da atenuante em sede de segunda instância administrativa quando fruto de reiteração de pedido, sem defesa de mérito, não deferido na decisão de primeira instância; o pedido de anulação do auto de infração impossibilita a concessão da atenuante de reconhecimento da prática da infração; a apresentação de argumento de excludente de responsabilidade caracteriza defesa de mérito e impossibilita a concessão da atenuante; é requisito para a concessão da atenuante que o autuado manifeste expressamente que reconhece o cometimento da conduta; a apresentação pelo autuado, em qualquer fase do processo, de argumentos contraditórios para com o reconhecimento da prática da infração caracteriza preclusão lógica processual e impossibilita a concessão da atenuante. Diante disso, no caso em questão não considero que possa ser aplicada a circunstância atenuante prevista no inciso I do §1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008 e do §1º do art. 58 da IN ANAC nº 08/2008.

68.3. Não considero possível a aplicação da circunstância atenuante prevista no inciso II do §1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008 e do §1º do art. 58 da IN ANAC nº 08/2008, referente à adoção voluntária de providências eficazes para evitar ou amenizar as consequências da infração, antes de proferida a decisão.

68.4. No caso em tela, verifica-se presente a circunstância atenuante prevista no inciso III do §1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008 e do §1º do art. 58 da IN ANAC nº 08/2008, referente à inexistência de aplicação de penalidades no último ano, conforme demonstra o extrato do SIGEC, constante do documento SEI nº 1064606.

69. **Circunstâncias Agravantes**

69.1. Com relação à dosimetria a recorrente alega que não há que se falar em vantagem auferida ou exposição ao risco da integridade física das pessoas na situação em tela, já que a bateria foi substituída em data anterior ao vencimento, com ônus para a parte e que o óleo do motor foi substituído de imediato, tendo esta OM reconhecido a falha no controle de manutenção, em data anterior à Decisão dessa Junta. Além disso, informa que não resta provada nenhuma exposição ao risco da integridade física das pessoas.

69.2. Na decisão de primeira instância foram consideradas configuradas as circunstâncias agravantes previstas nos incisos III e IV do §2º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008, bem como do inciso III e IV, §2º do art. 58 da IN ANAC nº 08/2008, sendo estas “III – a obtenção, para si ou para outrem, de vantagens resultantes da infração;” e “IV – exposição ao risco da integridade física das pessoas;”.

69.3. Com relação à circunstância agravante prevista no inciso III do §2º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008 e do §2º do art. 58 da IN ANAC nº 08/2008, referente à obtenção, para si ou para outrem, de vantagens resultantes da infração, tendo em conta que é entendimento da ASJIN que deve existir evidência documental no processo de que o autuado obteve vantagem para si ou terceiros como resultado da prática do ato infracional e que não foi identificado nos autos qual teria sido a vantagem obtida como resultado da prática infracional, não considero possível a aplicação desta circunstância agravante.

69.4. Quanto à circunstância agravante prevista no inciso IV do §2º do art. 58 da IN ANAC nº 08/2008, referente à exposição ao risco da integridade física de pessoas ou da segurança de voo, há que se considerar que para o ato tido como infracional, sendo este a oficina ter atestado uma IAM para a aeronave PP-BCC sem que a mesma estivesse aeronavegável, teve seu enquadramento na alínea “a” do inciso IV do artigo 302 do CBA c/c item 91.403(i)(5) do RBHA 91 c/c item “B. Replacement Requirements” do Capítulo 04-00-00 e item “B. Airplane Life-Limited Components” do Capítulo 05-10-00 do manual de manutenção da aeronave em vigor à época. Segue o que dispõe o item 91.403(i) do RBHA 91 a respeito do que significa atestar uma IAM:

RBHA 91

91.403 - GERAL

(...)

(i) Atestar uma IAM significa demonstrar à autoridade aeronáutica que a aeronave:

(1) está com a sua documentação correta, conforme previsto na seção 91.203 deste RBHA;

(2) está de acordo com o projeto de tipo aprovado;

(3) está com todas as grandes modificações e grandes reparos baseados em dados técnicos aprovados;

(4) está em conformidade com todas as Diretrizes de Aeronavegabilidade aplicáveis; e

(5) tem sido corretamente mantida por empresas homologadas de acordo com um programa de manutenção/inspeção previsto na Seção 91.409 deste RBHA ou de acordo com um programa de manutenção previsto no RBHA 135 ou RBHA 121.

69.5. Sendo que atestar uma IAM sem que a aeronave atenda ao previsto no item 91.403(i)(5) do RBHA 91 é não garantir que a aeronave tenha sido corretamente mantida de acordo com o programa de manutenção aplicável, sendo que no caso em questão, foi constatado pela fiscalização da ANAC que foi atestada a IAM da aeronave PP-BCC ainda que estivessem vencidos os itens referentes à troca de óleo da caixa de transmissão dos motores e substituição da bateria de emergência, fato este que expôs ao risco à segurança de voo de tal aeronave. Destarte, considero configurada a circunstância agravante prevista no inciso IV do §2º do art. 58 da IN ANAC nº 08/2008.

69.6. No caso em tela, não considero possível aplicar quaisquer das outras circunstâncias agravantes dispostas nos incisos do §2º do artigo 22 da Resolução ANAC nº 25/2008 ou nos incisos do §2º do artigo 58 da Instrução Normativa ANAC nº 08/2008.

70. **Sanção a Ser Aplicada em Definitivo**

70.1. Dessa forma, considerando nos autos a existência de uma circunstância atenuante e de uma circunstâncias agravante, a multa deve ser aplicada em seu grau médio, no valor de R\$ 4.200,00 (quatro mil e duzentos reais).

CONCLUSÃO

71. Pelo exposto, sugiro conceder PROVIMENTO PARCIAL ao recurso, REDUZINDO a multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa para o valor de R\$4.200,00 (quatro mil e duzentos reais).

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

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

DANIELLA DA SILVA MACEDO GUERREIRO
SIAPE 1650801



Documento assinado eletronicamente por **Daniella da Silva Macedo Guerreiro, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 30/01/2018, às 16:26, 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 **1473154** e o código CRC **677FFAA0**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
ASSESSORIA DE JULGAMENTO DE AUTOS EM SEGUNDA INSTÂNCIA - ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 232/2018

PROCESSO Nº 00065.001500/2012-56

INTERESSADO: CHEYENNE MANUTENCAO DE AERONAVES LTDA

Brasília, 30 de janeiro de 2018.

1. Trata-se de Recurso Administrativo interposto por CHEYENNE MANUTENÇÃO DE AERONAVES LTDA contra decisão de 1ª Instância da SAR (Superintendência de Aeronavegabilidade) proferida dia 29/09/2014, que aplicou multa no valor de R\$ 8.000,00 (oito mil reais), com aplicação de 2 (duas) circunstâncias agravantes (incisos III e IV do § 2º do art. 22 da Resolução ANAC 25/2008) e 1 (uma) atenuante (inciso III, § 1º, art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008), pela prática da infração descrita no Auto de Infração 00010/2012, por ter a oficina atestado uma IAM para a aeronave PP-BCC sem que a mesma estivesse aeronavegável. A infração, após convalidação, foi capitulada na alínea 'a' do inciso IV do art. 302 do CBAer c/c requisito 91.403(i)(5) do RBHA 91 c/c "B. Replacements Requirements" do Capítulo 04-00-00 e com o item "B. Airplane Life-Limited Components" do Capítulo 05-10-00 do manual de manutenção da aeronave em vigor à época.

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 art. 50, § 1º da Lei nº. 9.784/1999, ratifico a integralidade dos argumentos apresentados na Proposta de Decisão [**Parecer 196/2018/ASJIN (SEI nº 1473154)**], e com base nas designações que constam nas Portarias da ANAC de nº 3.061 e 3.062, ambas de 01/09/2017, e com fundamento no art. 17-B, inciso I da Resolução ANAC nº 25/2008, e competências conferidas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381/2016, **DECIDO:**

Monocraticamente, por conhecer, **DAR PROVIMENTO PARCIAL** ao recurso interposto pela empresa CHEYENNE MANUTENÇÃO DE AERONAVES LTDA, CNPJ nº 55.930.325/0001-65, e por **REDUZIR a multa aplicada para o valor médio de R\$ 4.200,00 (quatro mil e duzentos reais)**, com reconhecimento de 1 (uma) circunstância atenuante (inciso III, § 1º, do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008) e de 1 (uma) agravante (inciso IV do § 2º, do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008), pela prática da infração descrita no Auto de Infração 00010/2012 e capitulada na alínea 'a' do inciso IV do art. 302 do CBAer c/c requisito 91.403(i)(5) do RBHA 91 c/c "B. Replacements Requirements" do Capítulo 04-00-00 e com o item "B. Airplane Life-Limited Components" do Capítulo 05-10-00 do Manual de Manutenção da Aeronave em vigor à época, referente ao Processo Administrativo Sancionador 0065.001500/2012-56 e ao **Crédito de Multa 644496142**.

À Secretaria para as providências de praxe.

Notifique-se.

Publique-se.

Vera Lúcia Rodrigues Espindula

SIAPE 2104750

Presidente da Turma Recursal do Rio de Janeiro



Documento assinado eletronicamente por **Vera Lucia Rodrigues Espindula, Presidente de Turma**, em 02/02/2018, às 10:25, 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 **1480185** e o código CRC **01614B26**.

Referência: Processo nº 00065.001500/2012-56

SEI nº 1480185