

**PARECER N°** 207/2018/ASJIN  
**PROCESSO N°** 60840.044691/2011-54  
**INTERESSADO:** ABSA AEROLINHAS BRASILEIRAS S.A

**PROPOSTA DE DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA – ASJIN**

**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	Data de protocolo da complementação de recurso
60840.044691/2011-54	07475/2011	645040147	23/04/2011	21/12/2011	Não Consta	24/01/2012	06/11/2014	19/11/2014	28/11/2014	05/10/2017	21/11/2017	04/12/2017

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

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

**Aeronave:** PR-ACG **Local:** Miami (EUA)

**Proponente:** Daniella da Silva Macedo Guerreiro - SIAPE 1650801

**INTRODUÇÃO**

1. Trata-se de processo administrativo instaurado sob o número em referência, sendo que o Auto de Infração (AI) nº 07475/2011 (fl. 01) capitula a infração na alínea "e" do inciso III do art. 302 da Lei 7.565/1986 (CBA), em função da aeronave PR-ACG ter sido liberada para retorno ao serviço sem enquadramento em dados técnicos aprovados.

2. O AI nº 07475/2011 apresenta a seguinte descrição, *in verbis*:

MARCAS DA AERONAVE: PR-ACG  
 DATA: 05/07/2011 LOCAL: BASE DE MANUTENÇÃO DE MIAMI-EUA (KMIA)  
 Descrição da Ocorrência: Aeronave PR-ACG foi Liberada para Retorno ao Serviço sem Enquadramento em Dados Técnicos Aprovados  
 Histórico: Em auditoria realizada na base de Miami (EUA) da Empresa em epígrafe por Inspectores desta Agência, nos dias 04 e 05 de Julho de 2011, foi constatado que a aeronave de marcas PR-ACG foi liberada para retorno ao serviço com itens inoperantes sem enquadramento na MEL aprovada. A partir do reporte "25.11.13.02 - FO seat track lever loose" no livro técnico da aeronave", o mecânico diferiu a manutenção, em 23 de Abril de 2011, com "TRANSFERED TO DMI #B-2096", conforme flightlog PR-ACG, nº 0017, página 11900834, infringindo o disposto no RBAC 121.303 (d)(1) combinado com RBAC 121.628 sobre a forma prevista na legislação para liberação de aeronaves com itens inoperantes.

3. No Relatório de Fiscalização nº 149/2011/DAR/SAR/UR/SÃO PAULO (fl. 02), de 21/12/2011 (fl. 02), são reiteradas as informações constantes do AI nº 07475/2011.

4. Em anexo ao Relatório de Fiscalização são apresentados os seguintes documentos:

1. Registro referente à liberação da aeronave - flightlog PR-ACG, nº 0017, página 11900834 (fl. 03);
2. FOP 109 nº 17/2011/DAR/SAR/UR/SÃO PAULO (60840.023085/2011-03) (fl. 04);
3. FOP 123 GM 81-2011/45 (60840.024307/2011-05) (fl. 05); e
4. Páginas 1, 2, 3, 4, 5 e 6 da Nota Técnica nº 123/2011/DAR/SAR/UR/SÃO PAULO (60840.041268/2011-01) (fls. 06/08).

5. No registro de liberação da aeronave, sendo este o Flight Log Book (Livro de Bordo) nº 0017, referente à aeronave Boeing 767-316 / SN (Serial Number/Número de Série) 30780, página nº 11900834/PR-ACG/11 (fl. 03), no qual está registrado voo efetuado na data de 23/04/2011, consta no segundo item relativo ao campo "A - DEFECT DESCRIPTION (PIREP ORD ITEM)", sendo este campo destinado ao registro de defeitos, a informação "25.11.13.02 - FO seat track lever loose", indicando a existência de falha referente ao assento do co-piloto, enquanto que no campo "B-ACTION TAKEN", que é destinado ao registro da ação de manutenção executada para permitir a liberação da aeronave, para este reporte de discrepância consta a informação "transferred to DMI # B2096", indicando que o registro da pane reportada foi transferida para o documento denominado "DMI" de numeração B2096, sendo para este registro informada a data de 23/04/2011.

6. No FOP 109 nº 17/2011/DAR/SAR/UR/SÃO PAULO (fl. 04), que é o documento utilizado para comunicação de não conformidades de inspeção, foram comunicadas as não conformidades identificadas na auditoria de acompanhamento da base de manutenção localizada no Aeroporto Internacional de Miami, realizada no período de 04 a 05/07/2011. A não conformidade de nº 05 informa "REGISTRO - Aeronave PR-ACG, no flightlog 11900834, teve o reporte da tripulação "FO seat track lever loose" diferido em ACR sem referência ao capítulo da MEL aprovada".

7. No FOP 123 nº GM 81-2011/45 (fl. 05), apresentado pela empresa em resposta às não conformidades comunicadas no FOP 109 nº 17/2011/DAR/SAR/UR/SÃO PAULO, para a não conformidade de nº 05, a empresa apresentou a seguinte resposta: "Considerando o sistema de ajuste e travamento da poltrona do FO operativo acordo 767 AMM 25-11-00/601, sem necessidade de enquadramento da discrepância "FO seat track lever loose" na MEL aplicável, consideramos correta a liberação do item. Entendemos que houve falha no preenchimento do FLB 11999834, acordo MGM CAP11 SECI, item IV.(5) na classificação NO MEL e melhor detalhamento da operacionalidade do

assento no reporte da discrepância. Emitido Comunicado do Controle de Qualidade N° 44 para reporte de discrepância NO MEL no FLB, somente com confirmação positiva de operação do componente ou sistema afetado."

8. Na Nota Técnica n° 123/2011/DAR/SAR/UR/SÃO PAULO (fls. 06/08) consta a análise das respostas às não conformidades apresentadas no FOP 123 n° GM 81-2011/45. No que se refere à não conformidade de n° 05, na Nota Técnica foram citados trechos do MGM (Manual Geral de Manutenção) da empresa relacionados com o diferimento de itens em ACR e na análise da não conformidade consta a informação que "*De acordo com a legislação em vigor - RBAC 121.303 (d) (1) cc RBAC 121.628, a única forma prevista para a liberação de aeronaves para retorno ao serviço é através da MEL aprovada. A partir do reporte no livro de manutenção da aeronave, o mecânico responde com "Transfere para DMI #2896", sem o devido enquadramento na MEL. Ainda, no DMI #2896 no campo "Discrepancy" o mecânico registra que a aeronave foi liberada em acordo com "ABSA NO MEL PROGRAM"*". E na conclusão da análise é informado "*Emitir proposta de Auto de Infração pela liberação em desacordo com a legislação aplicável e emitir ofício solicitando protocolo do MQA e revisão do Manual Geral de Manutenção"*.

## **DEFESA**

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

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

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

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

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

13. Dispõe sobre o Plano de Ações Corretivas alegando que a atuação da ANAC não se presta a perseguir ostensivamente eventuais falhas das transportadoras aéreas, que nesse sentido que se adota o Plano de Ações Corretivas, que tem por finalidade exigir das companhias aéreas a adequação de sua operação às normas aeronáuticas. Alega que a capitulação em tela não é apta a incidir sobre os fatos, porque foram adotadas as medidas necessárias à adequação da operação, aduz que os fatos descritos no AI não são passíveis de serem subsumidos à norma do inciso III, "e" do art. 302 do CBA. Alega que os princípios da razoabilidade e proporcionalidade não foram respeitados e questiona sobre a razão de aplicar uma multa elevadíssima quando a questão foi celosamente solucionada. Alega o descabimento do Auto

de infração pelo motivo de existir meios próprios de saneamento de não-conformidades, tal como o PAC e que também não é o caso de proceder à autuação por suposta infração porque isto não convém ao interesse público. Entende pela procedência total do pedido de anulação do Auto de Infração e arquivamento definitivo do feito.

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

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

16. Alega ainda que sequer é indicado qual item da subparte J do RBAC foi violado, conforme se acusa com a capitulação da seção 121.303(d)(1) do RBAC 121. Informa ainda que essa subparte aponta os requisitos especiais de aeronavegabilidade e de um simples leitura de seus itens constata-se que esta companhia não incorreu em nenhuma violação deles. Entende que não há que se falar em infração à seção 121.628 do RBAC 121, posto que a autuada preenche as exigências da letra "a" da referida seção. Alega que a infração é inexistente, devido a um item inoperante insignificante e de uso facultativo, pretende a Agência Reguladora obter dez mil reais a título de multa e julga que é uma situação que trespassa a legalidade e fere os direitos mais elementares. Dispõe sobre a procedência total do pedido de anulação e reconhecimento da insubsistência do Auto de Infração.

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

18. Foram juntados à defesa o FOP 123 nº GM 81-2011/45, Flight Log Book 0017 e Deferred Maintenance Item (DMI).

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

#### **DECISÃO DE PRIMEIRA INSTÂNCIA**

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

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

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

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

24. Diante da existência de duas circunstâncias atenuantes e de duas agravantes, ao final, a multa foi fixada no patamar médio, no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais). Além disso, a decisão convalidou o Auto de Infração com relação à data da ocorrência, conforme motivação exposta em seus itens 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14 e no item 85 da decisão.

#### **RECURSO**

25. A autuada foi devidamente notificada da decisão de primeira instância na data de 19/11/2014, conforme demonstra o AR à fl. 67.

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

Manual, que gera eficiência, controle e tempo hábil na resolução das falhas. Por fim, com base no exposto, requer que o Auto de Infração seja arquivado.

27. Dentre os documentos apresentados junto ao recurso destaca-se o Comunicado do Controle de Qualidade ABSA de 10/08/2011, nº 44/2011, que não havia sido apresentado junto à defesa e que dispõe sobre a utilização do FIM.

28. Tempestividade do recurso certificada em 22/01/2015 – fl. 96.

### **CONVALIDAÇÃO EM SEGUNDA INSTÂNCIA**

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

### **COMPLEMENTAÇÃO DE RECURSO**

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

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

32. Foi juntada Procuração e documento de Substabelecimento.

### **OUTROS ATOS PROCESSUAIS**

33. Consta cópia do Auto de Infração 07475/2011, apresentada pelo interessado quando da defesa (fl. 32);

34. Consta cópia da página nº 11900834 do Diário de Bordo nº 0017 da aeronave PR-ACG, apresentada pelo interessado quando da defesa (fl. 33);

35. Consta cópia da página nº B2896 do Deferred Maintenance Item (DMI), apresentada pelo interessado quando da defesa (fl. 34);

36. Consta cópia de trecho do Aircraft Maintenance Manual (AMM) da aeronave PR-ACG, apresentada pelo interessado quando da defesa (fl. 35);

37. Consta cópia do FOP 123 nº GM 81-2011/45, apresentada pelo interessado quando da defesa (fls. 36/37);

38. Constam cópias de atas de assembleias gerais extraordinárias da ABSA ocorridas em 02/10/2000 (fls. 38/39), 01/07/2003 (fls. 49/50) e 28/04/2011 (fls. 51/53), assim como cópia do Estatuto Social (fls. 40/48), documentos esses apresentados quando pelo interessado quando da defesa;

39. Consta Despacho nº 5/2011/DAR/SAR/UR/SÃO PAULO, que encaminhou o processo à primeira instância da SAR para decisão (fl. 54);

40. Consta cópia do Extrato de Lançamentos do sistema SIGEC datado de 06/11/2014 (fl. 64);

41. Consta o documento intitulado Notificação de decisão (fl. 65);

42. Consta Despacho de encaminhamento dos autos à antiga Junta Recursal (fl. 66);

43. Consta instrumento de procuração (fl. 68);

44. Consta Guia de Recolhimento da União (GRU) relativa à solicitação de cópias dos autos e comprovante de pagamento da mesma (fls. 69/70);

45. Consta formulário de solicitação de cópias (fl. 71);

46. Consta Certidão de ciência do processo e obtenção de cópias datada de 08/12/2012 (fl. 72);

47. Consta instrumento de procuração, apresentado junto ao recurso (fl. 77);

48. Constam cópias de atas de assembleias gerais extraordinárias da ABSA ocorridas em 02/10/2000 (fl. 78), 05/05/2014 (fls. 84/85) e 01/11/2013 (fl. 86), assim como cópia do Estatuto Social (fls. 79/83), documentos esses apresentados juntamente com o recurso;

49. Consta cópia da página nº B2896 do Deferred Maintenance Item, apresentada junto ao recurso (fl. 88);

50. Consta cópia da página nº 11900834 do Diário de Bordo nº 0017 da aeronave PR-ACG, apresentada junto ao recurso (fl. 90);

51. Consta cópia de trecho do Aircraft Maintenance Manual da aeronave PR-ACG, apresentada junto ao recurso (fl. 92);
52. Consta comunicado de controle de qualidade ABSA de 10/08/2011, apresentado junto ao recurso (fl. 94);
53. Consta cópia de rastreamento de objeto dos Correios (fl. 95);
54. Consta Termo de Encerramento de Trâmite Físico assinado eletronicamente em 31/07/2017 (SEI nº 0913942);
55. Consta nos autos o Despacho da Secretária da ASJIN, documento assinado eletronicamente em 14/08/2017 (SEI nº 0951971);
56. Consta extrato do SIGEC (SEI nº 1088313);
57. Consta a Notificação nº 2261(SEI)/2017/ASJIN-ANAC (SEI nº 1240120);
58. Consta Despacho (SEI nº 1321053) para análise da manifestação juntada.
59. É o relatório.

#### **PRELIMINARES**

##### **60. Alegações preliminares apresentadas em sede de defesa**

60.1. Quanto a todas às alegações preliminares apresentadas em sede de defesa prévia que dispõe sobre o não preenchimento dos requisitos indispensáveis de validade do Auto de Infração elencados no Decreto 7.574/2011 - não satisfação do dever de produzir provas - cerceamento de defesa, não determinação da penalidade aplicável, incompetência da ANAC para legislar acerca do valor das multas - extrapolação do poder regulamentar, além das alegações relativas aos argumentos relacionados com os temas de auditoria de acompanhamento, Plano de Ações Corretivas e Multas por não-conformidades, tendo em vista os conclusivos e sólidos argumentos constantes da decisão de primeira instância, por força ao que é exposto pelo §1º do artigo 50 da Lei nº 9.784/99, o qual dispõe que a motivação do ato administrativo, que venha a decidir recursos administrativos (inciso V deste mesmo artigo), pode "*consistir em declaração de concordância com fundamentos de anteriores pareceres, informações ou propostas, que neste caso, serão parte integrante do ato*", reporto-me às argumentações exaradas em decisão de primeira instância, concordando com elas, e, com isso, não acolhendo as alegações preliminares da interessada apresentadas em sede de defesa.

##### **61. Regularidade processual**

61.1. O interessado apresentou peça de Defesa prévia, não constando dos autos a forma como fora cientificado da infração a ele imputada. Entretanto, como previsto no §5º, art. 26 da Lei nº 9.784/1999, o comparecimento do administrado supre a falta da intimação para a ciência do auto de infração lavrado. O Auto de Infração foi lavrado em de 21/12/2011 e a defesa foi protocolada em 24/01/2012 (fls. 09/31).

61.2. O interessado foi regularmente notificado quanto à decisão de primeira instância em 19/11/2014 (fl. 67), apresentando o seu tempestivo Recurso em 28/11/2014 (fls. 73/75), conforme Despacho de fl. 96. Foi ainda notificado quanto à convalidação efetuada em segunda instância e a respeito da possibilidade de agravamento da sanção em função do afastamento de circunstância atenuantes em 21/11/2017 (SEI nº 1340462), tendo apresentado nova manifestação (SEI nº 13117369). Foi observado que os documentos de procuração e substabelecimento juntados a esta última manifestação do interessado constante do documento SEI nº 1317369 não são suficientes para demonstrar a representação do interessado pelos responsáveis pela assinatura de tal documento. Verifica-se que a atuação em questão foi efetuada para a ABSA AEROLINHAS BRASILEIRAS S.A., CNPJ 00074635/0001-33, entretanto, os documentos apresentados referem-se à empresa TAM LINHAS AÉREAS S.A., CNPJ 02.012.862/0001-60. Ademais, na procuração apresentada não constam nem como procuradores da TAM as pessoas que assinaram a referida manifestação. Além disso, o documento de substabelecimento em que consta o Sr. Lincoln Rijkard Aurélio Coelho também é referente à empresa TAM LINHAS AÉREAS S.A.

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

#### **CONCLUSÃO**

62. Pelo exposto, sugiro que o processo seja retornado à Secretária para que seja avaliada a questão de o interessado ser notificado quanto à necessidade de demonstração de representação dos responsáveis pela assinatura da manifestação (SEI nº 13117369) apresentada após o recebimento da Notificação nº 2261(SEI)/2017/ASJIN-ANAC (SEI nº 1240120).

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

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

**DANIELLA DA SILVA MACEDO GUERREIRO**  
**SIAPE 1650801**



Documento assinado eletronicamente por **Daniella da Silva Macedo Guerreiro, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 01/02/2018, às 15:43, 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 **1480616** e o código CRC **35D9528B**.



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

**DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 252/2018**

PROCESSO Nº 60840.044691/2011-54

INTERESSADO: ABSA AEROLINHAS BRASILEIRAS S.A

Brasília, 01 de fevereiro de 2018.

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

2. Considerando que não foi apresentado na manifestação à Notificação 2261 (SEI 1240120) documento que legitime a representatividade dos advogados da TAM para peticionar em nome da Recorrente, por celeridade processual e com fundamento no artigo 50, §1º da Lei nº 9.784/1999, adoto os fundamentos trazidos no Parecer 207/2018/ASJIN (SEI nº 1480616) anexo, em especial quanto ao item. 61.3, 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:**

- Pela necessidade de realização de nova notificação do Recorrente para que se manifeste no processo no prazo de 10 (dias) dias (artigo 64 da Lei 9.784/99) sobre o Ato de Convalidação - Decisão Monocrática n. 8 (1108072) ou que seja demonstrada, por documento válido, a legitimidade dos Advogados que subscrevem a Manifestação (SEI nº 13117369), apresentada após o recebimento da Notificação nº 2261(SEI)/2017/ASJIN-ANAC (SEI nº 1240120), para representar os interesses da autuada, ABSA AEROLINHAS BRASILEIRAS S.A, CNPJ nº 00.174.635/0001-33.

À Secretaria para providências.

Notifique-se o Recorrente.

**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 01/02/2018, às 16:03, 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 **1490045** e o código CRC **A07FC74E**.

