



PARECER N° 1040/2019/JULG ASJIN/ASJIN
PROCESSO N° 60840.044691/2011-54
INTERESSADO: ABSA AEROLINHAS BRASILEIRAS S.A

PROPOSTA DE DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA – ASJIN

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

Auto de Infração: 07475/2011

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

Data da infração: 23/04/2011

Aeronave: PR-ACG

Local: Miami (EUA)

Crédito de multa: 645040147

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

INTRODUÇÃO

1. O Auto de Infração (AI) n° 07475/2011 (fl. 01 do volume SEI n° 0900306) apresenta a seguinte descrição:

MARCAS DA AERONAVE: PR-ACG

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

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

HISTÓRICO: Em auditoria realizada na base de Miami (EUA) da Empresa em epígrafe por Inspectores desta Agência, nos dias 04 e 05 de Julho de 2011, foi constatado que a aeronave de marcas PR-ACG foi liberada para retorno ao serviço com itens inoperantes sem enquadramento na MEL aprovada. A partir do reporte "25.11.13.02 - FO seat track lever loose" no livro técnico da aeronave", o mecânico diferiu a manutenção, em 23 de Abril de 2011, com "TRANSFERED TO DMI #B-2096", conforme flightlog PR-ACG, n° 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.

Capitulação: Lei 7.565, Título IX, Capítulo III, Artigo 302, Inciso III, alínea (e)

2. No Relatório de Fiscalização n° 149/2011/DAR/SAR/UR/SÃO PAULO (fl. 02 do volume

SEI nº 0900324), de 21/12/2011 (fl. 02), são reiteradas as informações constantes do AI nº 07475/2011.

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

1. Registro referente à liberação da aeronave - flightlog PR-ACG, nº 0017, página 11900834 (fl. 03 do volume SEI nº 0900324);
2. FOP 109 nº 17/2011/DAR/SAR/UR/SÃO PAULO (60840.023085/2011-03) (fl. 04 do volume SEI nº 0900324);
3. FOP 123 GM 81-2011/45 (60840.024307/2011-05) (fl. 05 do volume SEI nº 0900324); e
4. Páginas 1, 2, 3, 4, 5 e 6 da Nota Técnica nº 123/2011/DAR/SAR/UR/SÃO PAULO (60840.041268/2011-01) (fls. 06/08 do volume SEI nº 0900324).

4. No registro de liberação da aeronave, sendo este o Flight Log Book (Livro de Bordo) nº 0017, referente à aeronave Boeing 767-316 / SN (Serial Number/Número de Série) 30780, página nº 11900834/PR-ACG/11 (fl. 03 do volume SEI nº 0900324), no qual está registrado voo efetuado na data de 23/04/2011, consta no segundo item relativo ao campo "A - DEFECT DESCRIPTION (PIREP ORD ITEM)", sendo este campo destinado ao registro de defeitos, a informação "25.11.13.02 - FO seat track lever loose", indicando a existência de falha referente ao assento do co-piloto. Enquanto que no campo "B-ACTION TAKEN", que é destinado ao registro da ação de manutenção executada para permitir a liberação da aeronave, para este reporte de discrepância consta a informação "transferred to DMI # B2096", indicando que o registro da pane reportada foi transferida para o documento denominado "DMI" de numeração B2096, sendo para este registro informada a data de 23/04/2011.

5. No FOP 109 nº 17/2011/DAR/SAR/UR/SÃO PAULO (fl. 04 do volume SEI nº 0900324), que é o documento utilizado para comunicação de não conformidades de inspeção, foram comunicadas as não conformidades identificadas na auditoria de acompanhamento da base de manutenção localizada no Aeroporto Internacional de Miami, realizada no período de 04 a 05/07/2011. A não conformidade de nº 05 informa "REGISTRO - Aeronave PR-ACG, no flightlog 11900834, teve o reporte da tripulação "FO seat track lever loose" diferido em ACR sem referência ao capítulo da MEL aprovada".

6. No FOP 123 nº GM 81-2011/45 (fl. 05 do volume SEI nº 0900324), apresentada 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 discrepancia "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 CAPII SEC1, item IV.(5) na classificação NO MEL e melhor detalhamento da operacionalidade do assento no reporte da discrepância. Emitido Comunicado do Controle de Qualidade Nº 44 para reporte de discrepância NO MEL no FLB, somente com confirmação positiva de operação do componente ou sistema afetado.*"

7. Na Nota Técnica nº 123/2011/DAR/SAR/UR/SÃO PAULO (fls. 06/08 do volume SEI nº 0900324) consta a análise das respostas às não conformidades apresentadas no FOP 123 nº GM 81-2011/45. No que se refere à não conformidade de nº 05, na Nota Técnica foram citados trechos do MGM (Manual Geral de Manutenção) da empresa relacionados com o diferimento de itens em ACR e na análise da não conformidade consta a informação que "*De acordo com a legislação em vigor - RBAC 121.303 (d) (1) cc RBAC 121.628, a única forma prevista para a liberação de aeronaves para retorno ao serviço é através da MEL aprovada. A partir do reporte no livro de manutenção da aeronave, o mecânico responde com "Transferred to DMI #2896", sem o devido enquadramento na MEL. Ainda, no DMI #2896 no campo "Discrepancy" o mecânico registra que a aeronave foi liberada em acordo com "ABSA NO MEL PROGRAM"*". E na conclusão da análise é informado "*Emitir proposta de Auto de Infração pela liberação em desacordo com a legislação aplicável e emitir ofício solicitando protocolo do MQA e revisão do Manual Geral de Manutenção*".

DEFESA

8. O interessado apresentou defesa, que foi recebida em 24/01/2012 (fls. 09/31 do volume SEI nº 0900324).

9. 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*".

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

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

11. No mérito, inicialmente dispõe sobre a auditoria de acompanhamento e tece comentários sobre a atribuição da ANAC de regulamentar o setor, fiscalizar o cumprimento da legislação e aplicar sanções quando do descumprimento desta. Informa que tem convicção de que a obediência às normas aeronáuticas não se justifica apenas em razão da sujeição ao pagamento de elevadas multas e outras penalidades. Cita seções do RBAC 111, que institui o Programa Nacional de Controle de Qualidade em

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

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

13. 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.

14. 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.

15. 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.

16. 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.

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

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

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

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

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

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

DECISÃO DE PRIMEIRA INSTÂNCIA

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

24. 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).

25. 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.

26. 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.

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

RECURSO

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CONVALIDAÇÃO EM SEGUNDA INSTÂNCIA

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

COMPLEMENTAÇÃO DE RECURSO

38. O interessado foi notificado da convalidação efetuada em segunda instância e sobre a

possibilidade de agravamento em 21/11/2017, conforme demonstrado em AR (SEI nº 1340462).

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

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

41. Foi juntada Procuração e documento de Substabelecimento.

NOTIFICAÇÃO DO INTERESSADO PARA SANEAMENTO DO PROCESSO

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

43. O interessado foi notificado a respeito da necessidade de saneamento de irregularidade em 27/04/2018, conforme demonstrado em AR (SEI nº 1828504).

44. O interessado apresentou em 07/05/2018 manifestação após notificação para regularização processual (SEI nº 1789245) e Procuração (SEI nº 1789246).

NOVA NOTIFICAÇÃO DO INTERESSADO PARA SANEAMENTO DO PROCESSO E SOLICITAÇÃO DE DESISTÊNCIA DO RECURSO

45. Após análise da documentação apresentada pelo interessado para saneamento do processo, o setor de segunda instância decidiu em 01/02/2019 (SEI nº 2651675 e SEI nº 2656250) que o processo fosse retornado à Secretaria da ASJIN para que o interessado fosse notificado novamente quanto à necessidade de demonstração de representação dos responsáveis pela assinatura da manifestação (SEI nº

13117369), recebida em 04/12/2017, apresentada após a Notificação nº 2261(SEI)/2017/ASJIN-ANAC (SEI nº 1240120), visto que a Procuração (SEI nº 1789246), apresentada após efetuada a Notificação nº 951/2018/ASJIN-ANAC (SEI nº 1670569) não cita os nomes das pessoas responsáveis pela assinatura da referida manifestação.

46. O interessado foi notificado sobre a necessidade de saneamento do processo em 30/04/2019, conforme demonstrado em AR (SEI nº 3004030).

47. O interessado apresentou nova manifestação (SEI nº 3028487), que foi recebida em 16/05/2019, em que requer a desistência do recurso administrativo e a disponibilidade de guia para pagamento integral da multa.

48. Ata da Assembléia Geral Ordinária e Extraordinária de 29/04/2013, Procuração, Estatuto Social e Substabelecimento (SEI nº 3028490).

OUTROS ATOS PROCESSUAIS

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

50. Extrato de Lançamentos do sistema SIGEC datado de 06/11/2014 (fl. 64 do volume SEI nº 0900330).

51. Notificação de decisão (fl. 65 do volume SEI nº 0900330).

52. Despacho de encaminhamento para a Junta Recursal (fl. 66 do volume SEI nº 0900330).

53. Procuração (fl. 68 do volume SEI nº 0900330).

54. Guia de Recolhimento da União (GRU) relativa à solicitação de cópias dos autos e comprovante de pagamento da mesma (fls. 69/70 do volume SEI nº 0900330).

55. Formulário de solicitação de cópias (fl. 71 do volume SEI nº 0900330).

56. Certidão de ciência do processo e obtenção de cópias datada de 08/12/2014 (fl. 72 do volume SEI nº 0900330).

57. Rastreamento de objeto dos Correios (fl. 95 do volume SEI nº 0900330).

58. Tempestividade do recurso certificada em 22/01/2015 (fl. 96 do volume SEI nº 0900330).

59. Termo de Encerramento de Trâmite Físico (SEI nº 0913942).

60. Despacho de distribuição para relatoria e voto (SEI nº 0951971).

61. Extrato do SIGEC (SEI nº 1088313).

62. Notificação nº 2261(SEI)/2017/ASJIN-ANAC (SEI nº 1240120).

63. Despacho (SEI nº 1321053) de retorno à relatoria.

64. Notificação nº 951/2018/ASJIN-ANAC para saneamento de irregularidade (SEI nº 1670569).

65. Recibo eletrônico de protocolo (SEI nº 1789247).

66. Despacho de retorno à relatoria (SEI nº 1801077).

67. Ofício nº 2683/2019/ASJIN-ANAC (SEI nº 2937600) para saneamento do processo.

68. Recibo eletrônico de protocolo (SEI nº 3028492).

69. Despacho para retorno à relatoria (SEI nº 3028793).

70. É o relatório.

PRELIMINARES

71. Alegações preliminares apresentadas em sede de defesa

71.1. Quanto 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, decisões 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.

72. Solicitação de desistência de recurso

72.1. O interessado apresentou nova manifestação (SEI nº 3028487), que foi recebida em 16/05/2019, em que requer a desistência do recurso administrativo e a disponibilidade de guia para pagamento integral da multa. Cabe observar o estabelecido no art. 45 da Resolução ANAC nº 472/2018, apresentado a seguir.

Resolução ANAC nº 472/2018

Art. 45. O recorrente poderá desistir do recurso interposto a qualquer tempo, exceto na hipótese de já ter sido proferida manifestação acerca da possibilidade de agravamento da sanção.

72.2. Observa-se que de acordo com o previsto no art. 45 da Resolução ANAC nº 472/2018 não é possível a desistência do recurso na hipótese em que já tenha sido proferida manifestação acerca da possibilidade de agravamento da sanção.

72.3. No presente caso, o setor de segunda instância, em 05/10/2017, decidiu pela convalidação do AI nº 07475/2011 complementando o seu enquadramento e o processo foi encaminhado para a Secretaria da ASJIN 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. O interessado foi notificado da convalidação efetuada em segunda instância e sobre a possibilidade de agravamento em 21/11/2017. O interessado apresentou nova manifestação, que foi recebida em 16/05/2019, em que requer a desistência do recurso administrativo e a disponibilidade de guia para pagamento integral da multa.

72.4. Diante do exposto, quando apresentou o requerimento de desistência do recurso o interessado já havia sido notificado acerca da possibilidade de agravamento da sanção. Assim, não é possível atender ao requerimento de desistência do recurso apresentado pelo interessado.

73. Regularidade processual

73.1. O interessado apresentou Defesa prévia, não constando dos autos a forma como fora cientificado da infração a ele imputada. Entretanto, tendo em conta o previsto no §5º do 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.

73.2. O interessado foi regularmente notificado quanto à decisão de primeira instância em

19/11/2014, apresentando Recurso em 28/11/2014, que foi certificado como tempestivo.

73.3. Posteriormente, o interessado foi notificado quanto à convalidação efetuada em segunda instância e a respeito da possibilidade de agravamento da sanção em função do afastamento de circunstâncias atenuantes em 21/11/2017, tendo apresentado nova manifestação que foi recebida em 04/12/2017 (SEI nº 13117369). Foi observado que os documentos de procuração e substabelecimento juntados a esta manifestação não eram suficientes para demonstrar a representação do interessado pelos responsáveis pela assinatura de tal documento. A autuação em questão foi efetuada para a ABSA AEROLINHAS BRASILEIRAS S.A., CNPJ 00074635/0001-33, entretanto, os documentos apresentados referem-se à empresa TAM LINHAS AÉREAS S.A., CNPJ 02.012.862/0001-60. Em virtude do que foi exposto, o interessado foi notificado para que se manifestasse no processo no prazo de 10 (dias) dias sobre o Ato de Convalidação ou para que fosse demonstrado, por documento válido, a legitimidade dos Advogados que subscrevem a Manifestação (SEI nº 13117369), apresentada após o recebimento da Notificação nº 2261(SEI)/2017/ASJIN-ANAC (SEI nº 1240120), para representar os interesses da autuada, ABSA AEROLINHAS BRASILEIRAS S.A, CNPJ nº 00.174.635/0001-33.

73.4. Após notificação o interessado apresentou procuração (SEI nº 1789246). Entretanto, verifica-se que a manifestação do interessado registrada no SEI sob o nº 13117369 foi assinada pelo Sr. Lincoln Rijkard Aurélio Coelho e pela Sra. Samantha Alciati de M. Mendes. Contudo na procuração registrada no SEI sob o nº 1789246 não consta o nome dessas duas pessoas que assinaram a manifestação do interessado após a convalidação e notificação de agravamento efetuada pela segunda instância administrativa. Assim, permaneceu a condição de não demonstração de representação do interessado pelos responsáveis pela assinatura do documento citado.

73.5. Diante disso, o setor de segunda instância decidiu em 01/02/2019 que o processo fosse retornado à Secretaria da ASJIN para que o interessado fosse notificado novamente quanto à necessidade de demonstração de representação dos responsáveis pela assinatura da manifestação (SEI nº 13117369), recebida em 04/12/2017. Assim, o interessado foi novamente notificado sobre a necessidade de saneamento do processo em 30/04/2019. Por fim, o interessado apresentou nova manifestação (SEI nº 3028487), que foi recebida em 16/05/2019, em que requer a desistência do recurso administrativo e a disponibilidade de guia para pagamento integral da multa.

74. No que tange à manifestação (SEI nº 1317369) apresentada pelo interessado após a convalidação e notificação sobre possibilidade de agravamento efetuada pela segunda instância, não restou demonstrada a representação da empresa autuada pelas pessoas que assinaram a peça em questão. Apesar disso, tendo em conta que o interessado foi notificado duas vezes para que pudesse ser promovido o saneamento do processo e buscando não causar prejuízo ao interessado no que se refere aos princípios da ampla defesa e do contraditório, a referida manifestação (SEI nº 1317369) será apreciada e as alegações nela contidas serão analisadas.

74.1. 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

75. **Fundamentação da Matéria** - Liberação de aeronave para retorno ao serviço sem enquadramento em dados técnicos aprovados

75.1. Diante da infração do processo administrativo em questão, após convalidação, a autuação foi realizada com fundamento na alínea 'e' do inciso III do art. 302 do CBA, Lei nº 7.565, de 19/12/1986 c/c itens 121.303(d)(1), 121.628 e 121.605 ambos do RBAC 121.

75.2. Segue o disposto na alínea 'e' do inciso III do art. 302 do CBA , Lei nº 7.565, de 19/12/1986:

CBA

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

(...)

III - infrações imputáveis à concessionária ou permissionária de serviços aéreos:

(...)

e) não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves;

(...)

75.3. O item 121.303(d)(1) do RBAC 121 dispõe sobre a necessidade de operacionalidade dos instrumentos e equipamentos da aeronave:

RBAC 121

121.303 – EQUIPAMENTOS E INSTRUMENTOS DO AVIÃO

(a) A menos que de outra maneira especificado, os requisitos de instrumentos e equipamentos requeridos por esta subparte aplicam-se a todas as operações segundo este regulamento.

(b) Os instrumentos e equipamentos requeridos por 121.305 até 121.359 devem ser aprovados e instalados segundo os requisitos de aeronavegabilidade aplicáveis aos mesmos.

(c) Cada velocímetro deve ser calibrado em nós e cada limitação de velocidade, cada item de informação do AFM sobre velocidade e cada letreiro pertinente deve ser expresso em nós.

(d) Exceto como previsto em 121.627(b) e 121.628, ninguém pode decolar com qualquer avião, a menos que os seguintes instrumentos e equipamentos estejam operacionais

(1) instrumentos e equipamentos requeridos para obtenção de conformidade com os requisitos de aeronavegabilidade segundo os quais o tipo do avião foi certificado e aqueles requeridos pelos parágrafos 121.213 até 121.283 e 121.289;

(2) instrumentos e equipamentos especificados nos parágrafos 121.305 até 121.321, 121.359, 121.360 para qualquer tipo de operação e equipamentos e instrumentos especificados de 121.323 até 121.351 para a espécie de operação indicada, sempre que esses itens não forem já requeridos pelo parágrafo (d)(1) desta seção.

(grifo meu)

75.4. A seção 121.628 do RBAC 121 dispõe sobre a necessidade do operador possuir uma Lista de Equipamentos Mínimos (MEL) aprovada pela ANAC e dá condições para a liberação de um avião que tenha instrumentos ou equipamentos inoperantes instalados:

RBAC 121

121.628 – INSTRUMENTOS E EQUIPAMENTOS INOPERANTES

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

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

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

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

(3) a MEL aprovada:

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

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

(4) existam disponíveis para o piloto as informações requeridas pelo parágrafo (a)(3)(ii) desta seção e os registros dos equipamentos e instrumentos inoperantes;

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

(c) Os seguintes instrumentos e equipamentos não podem ser incluídos em uma MEL:

(1) instrumentos e equipamentos que sejam, direta ou indiretamente, requeridos pelos requisitos de aeronavegabilidade segundo os quais o avião foi certificado e que sejam essenciais para voo seguro sob todas as condições de operação;

(2) instrumentos e equipamentos que uma Diretriz de Aeronavegabilidade (DA) requeira estar em condições de operação, a menos que a própria DA disponha de outra forma;

(3) para uma operação específica, instrumentos e equipamentos requeridos por este regulamento para tal operação.

(d) Não obstante os parágrafos (b)(1) e (b)(3) desta seção, um avião com instrumentos e equipamentos inoperantes pode ser operado sob uma permissão especial de voo emitida segundo as seções 21.197 e 21.199 do RBAC 21.

75.5. A seção 121.605 do RBAC 121 dispõe que:

RBAC 121

121.605 – EQUIPAMENTOS DO AVIÃO

Ninguém pode despachar ou liberar um avião, a menos que ele esteja aeronavegável e equipado como estabelecido por 121.303.

75.6. Verifica-se a subsunção dos fatos à capitulação prevista na alínea 'e' do inciso III do art. 302 do CBA, Lei nº 7.565, de 19/12/1986 c/c itens 121.303(d)(1), 121.628 e 121.605 ambos do RBAC 121.

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

76.1. Quanto às alegações apresentadas em defesa, respaldada no §1º, do art. 50, da Lei 9.784/1999, reitero e adoto como minhas aquelas razões apresentadas na decisão de primeira instância, tornando-as parte integrante do presente Parecer.

76.2. Em recurso a empresa informa que não houve infração à legislação vigente, alegando que o assento estava com uma pequena folga, porém operava normalmente, e dispõe que segundo procedimento da tarefa AMM Task 25-11-00-706-013, o assento F/O estava em operação normal, sendo considerado operante. Apesar disso, a empresa não traz aos autos qualquer comprovação de que alguma tarefa de manutenção do AMM tenha sido efetuada a fim de garantir que o referido assento estava em operação normal.

76.3. Ademais, a Lei nº 9784/99, que regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal, em seu art. 36, dispõe a redação que segue:

Lei nº 9784/99

Art. 36 Cabe ao interessado a prova dos fatos que tenha alegado, sem prejuízo do dever atribuído ao órgão competente para instrução e do disposto no art. 37 desta Lei.

76.4. A respeito da alegação de que se o assento não estivesse em sua operação normal, a tripulação não aceitaria sair com a aeronave, pois afetaria a segurança de voo estabelecida pelos requisitos de aeronavegabilidade e segurança operacional, essa alegação não merece prosperar, uma vez que a aeronave foi liberada pela manutenção após o reporte da tripulação, conforme registro do livro de bordo nº 0017 da aeronave PR-ACG, página 11900834. Sendo que o item 121.701(c)(1) do RBAC 121 dispõe que:

RBAC 121

121.701 Livro(s) de registros da tripulação e do avião

(...)

(c) No que diz respeito ao avião:

(1) o piloto em comando deve registrar ou fazer que seja registrado no livro cada irregularidade que seja observada antes, durante e após o voo. Antes de cada voo o piloto em comando deve verificar a situação de cada irregularidade registrada nos voos anteriores;

(...)

76.5. Neste caso, a responsabilidade da tripulação era registrar a irregularidade observada, sendo que isto foi efetuado visto que a pane foi registrada. Além disso, a tripulação antes do voo deveria verificar a situação de cada irregularidade registrada, no caso em questão, ao efetuar tal verificação, a tripulação identificaria que a aeronave foi liberada pela equipe de manutenção uma vez que o campo "ACTION TAKEN" foi preenchido e o registro foi devidamente assinado pela manutenção. A questão é que a liberação pela manutenção é que não foi adequada, pois a mesma não foi baseada em dados técnicos adequados, pois ainda que o assento não estivesse inoperante como alega a empresa, mas sim com uma pequena folga, o registro de manutenção não indica qual o dado técnico que permitia a liberação da aeronave nesta condição.

76.6. A empresa dispõe ainda que o termo "loose" dizia respeito à existência de uma folga no assento F/O, e no seu entendimento esse tipo de reporte não é considerado item da Lista de Equipamentos Mínimos (MEL), "pois existia apenas uma pequena folga". Verifica-se que o regulamento é claro ao determinar que "ninguém pode despachar ou liberar um avião, a menos que ele esteja aeronavegável", e a empresa permitir a liberação da aeronave PR-ACG na ocasião em questão não se utilizou de dados técnicos que dessem embasamento à liberação efetuada, portanto esses argumentos não têm o condão de afastar a ocorrência tida como infracional.

76.7. No recurso a empresa alega ainda que foi emitido o Comunicado de Controle da Qualidade ABSA nº 44/2011, onde é reiterada a utilização do FIM - Fault Isolation Manual, que gera eficiência, controle e tempo hábil na resolução das falhas. Entretanto, a emissão de tal comunicado não tem o condão de afastar a conduta infracional identificada. Acrescenta-se que tal comunicado tem data de 10/08/2011 e a infração reportada no AI nº 07475/2011 é referente à data de 23/04/2011. Ademais, para o caso em questão os registros de manutenção constante dos autos justamente não demonstram que tenham sido seguidos os procedimentos previsto no FIM para o código de falha que foi reportado pela tripulação.

76.8. Na manifestação apresentada após a convalidação efetuada em segunda instância é alegado 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. Entretanto, estas alegações não merecem acolhimento, visto que nos autos consta a página nº 11900834 do livro de bordo nº 0017 da aeronave PR-ACG, em que resta demonstrado que a liberação da pane referente ao assento do co-piloto ocorreu sem que fossem referenciados os dados técnicos que permitiam a liberação da aeronave em tal condição. Ademais, consta ainda nos autos o registro do DMI em que também não está demonstrado que a aeronave tenha sido liberada de acordo com dados técnicos adequados. Portanto, não prospera a alegação de que inexistem nos autos comprovação do descumprimento da norma, assim, não considero que tenham ocorrido desrespeito ao devido processo legal, bem como prejuízos aos princípios da ampla defesa e contraditório.

76.9. Alega ainda 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. Entretanto, tais alegações também não merecem acolhimento, visto que, conforme já demonstrado, consta nos autos comprovação da conduta infracional reportada pela fiscalização.

76.10. Com relação à alegação de 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, deve ser considerado que isto não restou demonstrada pelo interessado.

76.11. Quanto às alegações referentes ao valor da multa, deve ser considerado que o ato administrativo tem presunção de legalidade e certeza, devendo ser observado pelos administrados e, principalmente, por seus agentes no exercício de suas competências, assim, na qualidade de servidora pública desta ANAC cabe o cumprimento das leis, normas e regulamentos desta Agência. Outro ponto a se considerar quanto a esta alegação é que, na verdade, não cabe a esta servidora questionar normatização própria desta ANAC, mas, sim, cumpri-la, não sendo esta a via própria para se alegar a ilegalidade das normas vigentes à época do fato e as atuais. Assim, não obstante ao pedido, não se pode afrontar o princípio constitucional da legalidade, visto que os valores das multas são aplicados conforme legislação vigente à época dos fatos (Resolução ANAC nº 25/2008).

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

ENQUADRAMENTO E DOSIMETRIA DA SANÇÃO

77. Pelo exposto, houve, de fato, violação à legislação, com a prática de infração cuja autuação está fundamentada na alínea "e" do inciso III do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 - CBA c/c itens 121.303(d)(1), 121.628 e 121.605 ambos do RBAC 121, 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).

78. Nesse contexto, é válido observar que o valor da multa imposta pela autoridade competente – no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais), foi fixado dentro dos limites previstos na Resolução nº 25/2008, em vigor à época, para a capitulação da infração na alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA, Lei nº 7.565, de 19/12/1986.

79. Observa-se que o art. 22 da Resolução ANAC nº 25 e o art. 58 da Instrução Normativa (IN) ANAC nº 08 definiam que, para efeito de aplicação de penalidades, seriam consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes, sendo estas situações dispostas nos §1º e §2º destes mesmos artigos.

80. Destaca-se que, com base na tabela de infrações da Resolução ANAC N° 25/2008, Anexo II, Tabela III - INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS À CONCESSIONÁRIA OU PERMISSONÁRIA DE SERVIÇOS AÉREOS , COD "NON", em vigor à época, o valor da multa poderia ser imputado em R\$ 4.000,00 (grau mínimo), R\$ 7.000,00 (grau médio) ou R\$ 10.000,00 (grau máximo). Conforme o disposto no artigo 57 da IN ANAC nº 08/2008, a penalidade de multa será calculada a partir do valor intermediário. Assim, nos casos em que os atenuantes e agravantes se compensam deve ser aplicado o valor médio da tabela em anexo à Resolução ANAC nº 25/2008, em vigor à época.

81. Circunstâncias atenuantes

81.1. No caso em questão não se verifica presente a circunstância atenuante prevista no inciso I do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018, referente ao reconhecimento da prática da infração.

81.2. Quanto às circunstâncias atenuantes previstas nos incisos II e III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018, referentes, respectivamente, à adoção voluntária de providências eficazes para evitar ou amenizar as consequências da infração antes de proferida a decisão e à inexistência de aplicação definitiva de sanções nos 12 (doze) meses anteriores à data do cometimento da infração em julgamento, também não se verificam presentes estas duas circunstâncias atenuantes, em função do que já foi fundamentamento no documento SEI nº 1108072.

82. **Circunstâncias agravantes**

82.1. Quanto às circunstâncias agravantes, em sede de primeira instância 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.

82.2. No que se refere à agravante do inciso III "a obtenção, para si ou para outrem, de vantagens resultantes da infração" do §2º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 não considero que a mesma esteja configurada no presente caso.

82.3. Quanto à circunstância agravante do inciso IV "exposição ao risco da integridade física de pessoas ou da segurança de voo" do §2º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018, também não considero que a mesma tenha sido configurada no presente caso.

82.4. No caso em tela, não considero possível aplicar quaisquer das outras circunstâncias agravantes dispostas nos incisos do §2º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018.

83. **Sanção a ser aplicada em definitivo**

83.1. Dessa forma, considerando nos autos a inexistência de circunstâncias atenuantes e agravantes, a multa deve ser aplicada em seu grau médio, no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais).

CONCLUSÃO

84. Pelo exposto, sugiro **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO** a multa aplicada em primeira instância administrativa no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais).

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

86. **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 13/08/2019, às 11:00, 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 **3338310** e o código CRC **5C2F0379**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 1191/2019

PROCESSO Nº 60840.044691/2011-54

INTERESSADO: ABSA AEROLINHAS BRASILEIRAS S.A

Brasília, 13 de agosto de 2019.

1. Trata-se de Recurso Administrativo interposto por ABSA AEROLINHAS BRASILEIRAS S.A., CNPJ 00074635000133, contra decisão de 1ª Instância da Superintendência de Aeronavegabilidade - SAR, proferida dia 06/11/2014, que aplicou multa no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais), pelo cometimento da infração identificada no Auto de Infração nº 07475/2011, pela prática da aeronave PR-ACG ter sido liberada para retorno ao serviço sem enquadramento em dados técnicos aprovados. A infração ficou capitulada, após convalidação, na alínea "e" do inciso III do art. 302 da Lei 7.565/86 (CBA - Código Brasileiro de Aeronáutica) c/c item 121.303(d)(1) c/c seção 121.628 c/c seção 121.605 do RBAC (Regulamento Brasileiro de Aviação Civil) 121.

2. Considerando que o Recorrente não apresentou nas razões recursais qualquer argumento ou prova capaz de desconstituir a infração imposta na decisão recorrida, por celeridade processual e, com fundamento no artigo 50, §1º, da Lei nº 9.784/1999, ratifico os argumentos trazidos na proposta de decisão [Parecer 1040/2019/JULG ASJIN/ASJIN – SEI nº 3338310], ressaltando que embora a Resolução nº 472/2018 tenha revogado a Resolução ANAC nº 25/2008 e a IN ANAC nº 8, de 2008, também estabeleceu em seu artigo 82 que suas disposições não prejudicam atos já praticados e a aplicação das normas vigentes à época dos fatos, inclusive no que concerne às sanções aplicáveis.

3. Desta forma, importa esclarecer que as alterações normativas citadas não influenciaram o teor da presente Decisão que apenas passa a ter fundamento em novo normativo no que tange às questões procedimentais.

4. Dito isto, com base nas atribuições a mim conferidas pelas designações que constam nas Portarias ANAC nº 751, de 07/03/2017, e nº 1.518, de 14/05/2018, e com fundamento no art. 42 da Resolução ANAC nº 472, de 2018, e competências conferidas pelo artigo 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381, de 2016, **DECIDO:**

- por conhecer e **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso interposto por ABSA AEROLINHAS BRASILEIRAS S.A., CNPJ 00074635000133, ao entendimento de que restou configurada a prática de infrações descritas no Auto de Infração nº 07475/2011, capitulada, após convalidação, na alínea "e" do inciso III do art. 302 da Lei 7.565/86 (CBA - Código Brasileiro de Aeronáutica) c/c item 121.303(d)(1) c/c seção 121.628 c/c seção 121.605 do RBAC (Regulamento Brasileiro de Aviação Civil) 121, **MANTENDO** a multa aplicada em primeira instância administrativa **no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais)**, considerando nos autos a inexistência de circunstâncias atenuantes e agravantes, referente ao Processo Administrativo Sancionador nº 60840.044691/2011-54 e ao crédito de multa 645040147.

À Secretária.

Notifique-se.

Publique-se

Cássio Castro Dias da Silva

SIAPE 1467237

Presidente da Turma Recursal do Rio de Janeiro



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 16/08/2019, às 13:11, 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 **3344698** e o código CRC **FD6EE980**.

Referência: Processo nº 60840.044691/2011-54

SEI nº 3344698