



PARECER Nº 1423/2019/JULG ASJIN/ASJIN
PROCESSO Nº 00065.156032/2014-18
INTERESSADO: PASSAREDO TRANSPORTES AÉREOS LTDA., PASSAREDO
TRANSPORTES AEREOS LTDA, PASSAREDO TRANSPORTES
AÉREOS LTDA

PROPOSTA DE DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA – ASJIN

Infração: Operação da aeronave em 67 vôos com um componente do sistema de iluminação de emergência inoperante sem previsão para despacho na Lista de Equipamentos Mínimos (MEL).

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

Auto de Infração: 02467/2014

Aeronave: PR-PSK

Datas das 67 infrações : 24/08/2010, 25/08/2010, 26/08/2010, 27/08/2010, 28/08/2010, 29/08/2010, 30/08/2010 e 31/08/2010.

Crédito de multa: 661914172

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

INTRODUÇÃO

1. O Auto de Infração (AI) nº 02467/2014 (fl. 01 do volume SEI nº 0959862) apresenta a seguinte descrição:

MARCAS DA AERONAVE: PR-PSK

OCORRÊNCIA

DATA: Conforme Tabela Anexa HORA: N/A LOCAL: N/A

Descrição da ocorrência: Operação da aeronave em 67 vôos com um componente do sistema de iluminação de emergência inoperante sem previsão para despacho na Lista de Equipamentos Mínimos (MEL).

HISTÓRICO: Foi reportado que um aviso luminoso de saída de emergência localizado no teto da aeronave estava inoperante, conforme observado no Relatório de Vôo 05/PSK/10 número 245A, datado de 24/08/2010. Foi apresentada a Ficha de Serviço nº 006596 comprovando a substituição do componente defeituoso no dia 01/09/2010. Foi constatado que a Lista de Equipamentos Mínimos do ERJ145 não prevê o despacho da aeronave com esse tipo de aviso luminoso inoperante.

Foram constatadas 67 infrações relativas a 67 vôos realizados com a aeronave de marcas PR-PSK entre o dia 24/08/2010 (data do registro da pane no Relatório de Vôo Relatório de Vôo 05/PSK/10) e o dia 01/09/2010 (data da correção da pane conforme Ficha de Serviço nº 006596).

A tabela anexa apresenta a relação dos vôos irregulares.

Capitulação: Artigo 302, inciso III, alínea "e", da Lei 7.565/86, c/c RBAC 121, requisito 121.628(a)(3(ii)) do RBHA 121.

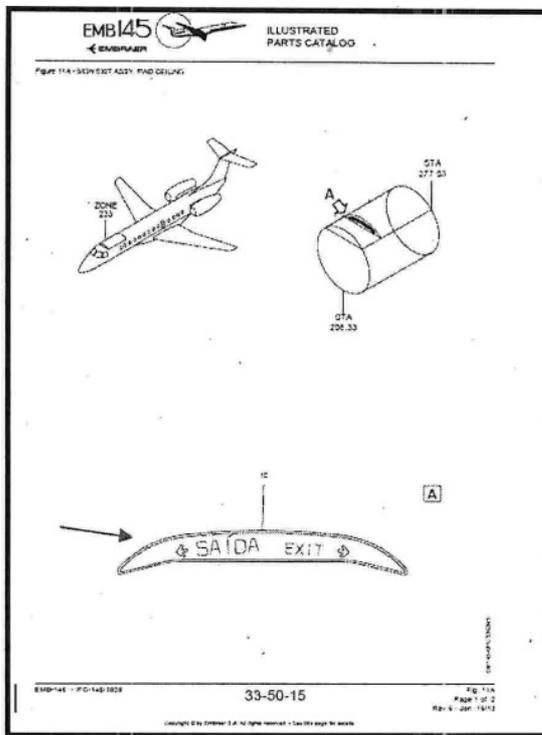
2. Anexo ao AI nº 02467/2014 (fls. 02/03 do volume SEI nº 0959862) com a tabela dos voos irregulares.

3. No Relatório de Fiscalização (RF) nº 68/2014/GTAR-RJ/GAEM/GGAC/SAR (fls. 04/12 do volume SEI nº 0959862) é informado:

(...)

Histórico:

Durante auditoria técnica de acompanhamento realizada entre os dias 31/08/2010 e 03/09/2010 na Base Principal de Manutenção da Passaredo Transportes Aéreos, foi observado no **Relatório de Vôo 05/PSK/10 página nº 245A** da aeronave de marcas PR-PSK (modelo ERJ145), que no dia 24/08/2010 a referida aeronave foi liberada para vôo com um dos localizadores de saída de emergência (emergency exit locator) inoperante.

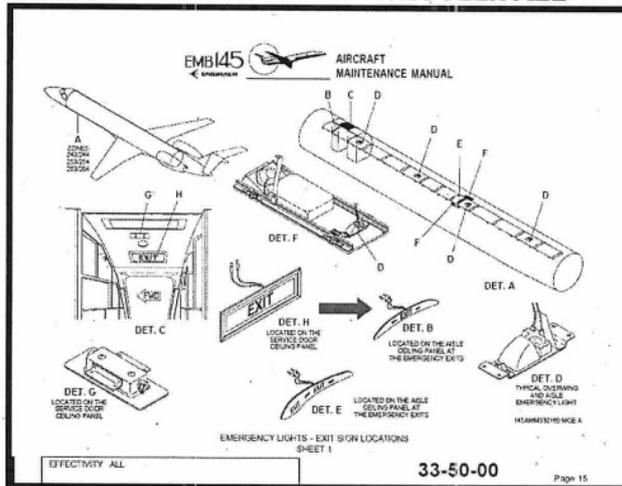


Localização do componente substituído

O Manual de Manutenção do Embraer 145 (em anexo), descreve o funcionamento do sistema de iluminação de emergência, além de indicar a localização dos componentes. Vejamos a descrição do sistema e localização de cada equipamento abaixo:

● **ELECTRO-LUMINESCENT EMERGENCY EXIT SIGNS:** A aeronave é equipada com 4 saídas de emergência individuais. Cada saída é indicada com por um conjunto marcado com um sinal de "saída". Os sinais são do tipo eletro-luminescente, alimentados por baterias. O meio utilizado para indicar o acesso a estas saídas é a utilização de **exit signs locations** localizados no teto do corredor.

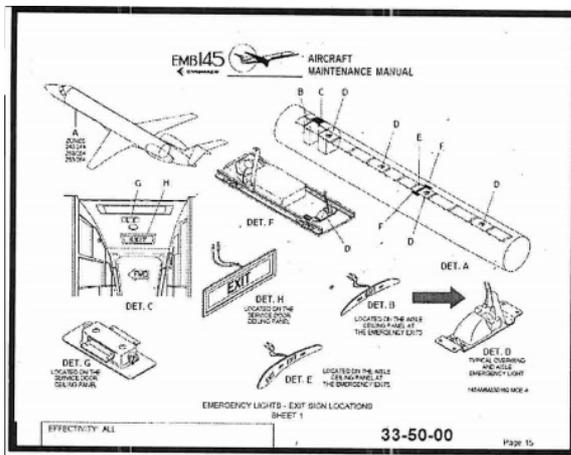
SEM PREVISÃO DE DESPACHO PELA MEL



****Componente defeituoso****

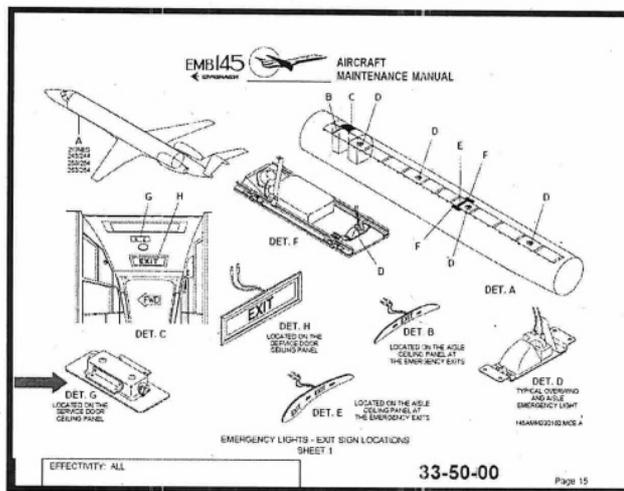
● **SOURCES OF GENERAL CABIN ILLUMINATION FROM EMERGENCY LIGHTS INSTALLED IN THE CEILING/FLOOR PANELS:** A aeronave é equipada com 4 conjuntos chamados holofotes (floodlight), localizados no teto do corredor.

SEM PREVISÃO DE DESPACHO PELA MEL



● **INTERIOR LIGHTS LOCATED AT EACH EMERGENCY EXIT:** A aeronave é equipada com 4 conjuntos chamados holofotes (floodlight), localizados no teto acima das portas principais e de serviço.

SEM PREVISÃO DE DESPACHO PELA MEL

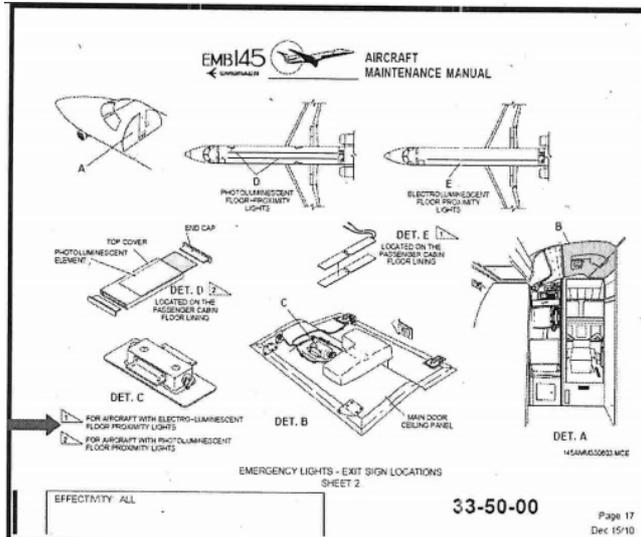


● **A FLOOR PROXIMITY EMERGENCY ESCAPE PATH MARKING SYSTEM:** Sistema composto por sinais luminosos localizados no piso da aeronave, sendo alimentados por baterias.

A MEL PERMITE O DESPACHO: ITEM 33-50-00 subitem nº 2

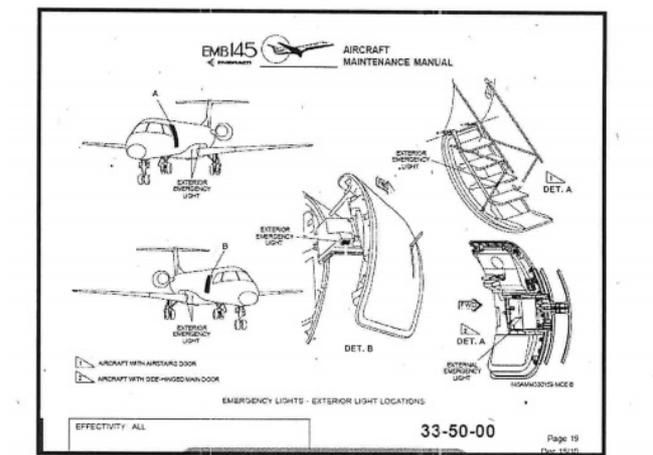
● **PHOTOLUMINESCENT FLOOR-PROXIMITY STRIP LIGHT:** Sistema composto por sinais luminosos localizados no piso da aeronave. São sensíveis a iluminação ambiente, não possuindo alimentação elétrica.

A MEL PERMITE O DESPACHO: ITEM 33-50-01



● **EXTERIOR EMERGENCY LIGHTING:** Sistema composto por sinais luminosos localizados no exterior da aeronave.

A MEL PERMITE O DESPACHO: ITEM 33-50-00 subitem n° 1



● *AMM - Localização dos componentes do sistema de iluminação de emergência.

BASE LEGAL:

A legislação brasileira estabelece que uma aeronave só poderá operar com instrumentos e equipamentos inoperantes se certas condições forem atendidas.

Veja abaixo o estabelecido na seção 121.628 do RBHA 121:

121.628 - INSTRUMENTOS E EQUIPAMENTOS INOPERANTES

"...

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

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

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

(3) a MEL aprovada:

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

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

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

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

"..."

O item (a)(5) estabelece que uma aeronave com instrumentos e/ou equipamentos inoperantes deve ser operada segundo as condições e limitações contidas na Lista de Equipamentos Mínimos (MEL).

O item (a)(3)(ii) estabelece que o despacho só será permitido caso a MEL contenha as informações para operação da aeronave com este componente inoperante.

Verificando o registro de correção da pane, podemos observar que o componente substituído foi um dos emergency exit locator da aeronave. No entanto, a MEL não prevê o despacho da aeronave com o referido componente inoperante.

*MEL - Componentes despacháveis: indicadores luminosos do piso (battery-powered ou photo-luminescent) e indicadores luminosos localizados no exterior da aeronave.

MINIMUM EQUIPMENT LIST				PASSAREDO
Airplane		Revision Nº: 10		Page
EMB-135, EMB-145				33-5
System & Sequence Number	ITEM	1.	2. Number installed	3. Number required for dispatch
				4. Remarks and/or exceptions
33 LIGHTS				
-47-05 Red Beacon Lights	C	-	0	(O) May be inoperative provided: a) Beacon switch is positioned to ON prior to engine start, and b) Strobe lights operate normally.
	C	-	0	May be inoperative for day operations provided beacon switch is positioned to ON prior to engine start. NOTE: The rotating beacon switch should be positioned to ON before engine start to turn the FDR on.
-48-00 Baggage Door External Light	D	1	0	
-50-00 Emergency Lighting System (Battery-Powered)				
1) External Lights	C	-	0	May be inoperative for daylight operations.
2) Floor Proximity Strips	C	-	-	Up to two individual strips may be inoperative provided not adjacent and not used as exit locators (amber light).
-50-01 Photoluminescent Floor Proximity Emergency Escape Path Marking System	C	-	-	Up to 10% of any 1.22 meters section may be damaged or missing, except red indicators used as exit locators.

A empresa encaminhou o SEGVÓO 123 nº PTA-007/2010, datado de 14/09/2010, informando que novos treinamentos iriam ser ministrados para seus mecânicos e inspetores, os qualificando para interpretar a Mel de forma adequada.

Logotipo da Empresa (opcional):	SEGVÃO 123		Nº PTA-007-2010		
PLANO DE AÇÕES CORRETIVAS - PAC		Data 14/09/2010			
ENCAMINHAMENTO					
DA EMPRESA		AO SETOR AUDITOR			
PASSAREDO TRANSPORTES AÉREOS LTDA		AERONAVEGABILIDADE			
REFERÊNCIA					
Nº do Processo:	31/08/2010 A 03/09/2010				
Data da Auditoria:	191/2010/DAR/SAR/UR/RJO DE JANEIRO				
Doc. de Referência:	CONSIDERAÇÕES GERAIS				
N.C.'s 2, 5 e 7 foram encerradas durante a auditoria.					
PLANO DE AÇÕES CORRETIVAS - PAC					
Nº Ref. NC	Análise de Risco	Causa Raiz	Ações	Prazo	Responsável pela Ação
11		PRÓXIMIDADE DA APROVAÇÃO DO MGM (15/07/2010) E TEMPO NECESSÁRIO PARA CONFECCÃO DOS BLOCOS	Os novos blocos de relatório de voo ficaram prontos e já iniciamos a substituição dos relatórios em aeronaves, conforme os antigos vão sendo encerrados. Estimamos que até 15/10/2010 todas as aeronaves estarão com os relatórios novos incorporados.		
12		ERRO INDIVIDUAL NO PEDIDO DE REVALIDIAÇÃO DE CARTEIRA DE MECÂNICOS	Foi apontado uma grande contusão gerada pelo Eng. Cristiano Paolino quanto ao check petístico de mecânicos com cartetas a vencer. O Eng. Giuliano Paulino por engano autorizou que o checkador credenciado da Passaredo efetuasse o check prático do mecânico Rodolfo no dia 19/05/2010 e enviou a documentação toda à ANAC, em torno de 15/08/2010 quando fizemos contato com a ANAC para o credenciamento de um novo checkador foi verificado que não tinha sido autorizado o check de 19/05/2010 e passamos a investigar o ocorrido. Constatamos que o check não havia sido solicitado à ANAC e portanto foi invalidado, nesse pedido de check já foi feito para regularizar a situação do mecânico e o mesmo encontra-se afastado de executar serviços de manutenção até que seja revalidada sua carteira. O Eng. Giuliano Paulino foi advertido formalmente e afastado deste tipo de serviço. Sendo responsável o Eng. André Pires Silva.		
13		ERRO DE INTERPRETAÇÃO DA MEL	Os funcionários da base Ribeirão Preto, onde ocorreu a discrepância, já receberam treinamento quanto aos procedimentos descritos no MGM da empresa, incluindo um tópico quanto à interpretação de MEL. Foi sendo preparado um novo treinamento, exclusivo para interpretação da MEL, o qual será ministrado até o dia 30/09/2010, aos funcionários participantes desta liberação, a todos os funcionários da base Ribeirão Preto e posteriormente às outras bases. Com o treinamento esperamos que os funcionários tenham melhores condições de interpretação e espalhamento das pases na MEL da aeronave.		

Não conformidade:

A Passaredo Transportes Aéreos violou a seção 121.628(a)(3)(ii) do RBHA 121 ao permitir que a aeronave de marcas PR-PSK operasse entre os dias 24/08/2010 e 01/09/2010 com um localizador luminoso de saída de emergência inoperante, condição não prevista na Lista de Equipamentos Mínimos (MEL) do EMBRAER ERJ145. Portanto a operação da aeronave PR-PSK no período de 24/08/2010 a 31/08/2010, contrariou o previsto no item 121.628(a)(3)(ii) do RBAC 121. Além disso, não observou as normas e regulamento relativos a manutenção da aeronave, contrariando a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1.986, artigo 302, inciso III, alínea (e).

Diante do exposto, recomendo a emissão de Auto de Infração comunicando a ocorrência de 67 infrações. Anexo a este relatório constam as páginas do Diário de Bordo da aeronave PR-PSK relativas ao período de 24/08/2010 até 31/08/2010.

Anexos:

- 1) SEGVÃO 109 nº 191/2010/DAR/SAR/UR/RJO DE JANEIRO (00830.004801/2010-51).
- 2) Relatórios de Voo da aeronave de marcas PR-PSK de 24/08/2010 a 01/09/2010.
- 3) SEGVÃO 123 nº 123 nº PTA-007-2010 (00800.132516/2010-87).
- 4) Ficha de Serviço nº 006596 de 01/09/2010.
- 5) Lista de Equipamentos Mínimos (MEL) - Páginas 1 e 33-5.
- 6) Catálogo Ilustrado de Peças (IPC) do ERJ 145.
- 7) Aircraft Maintenance Manual ERJ 145.
- 8) Tabela com a Lista de Vãos Irregulares

4. Consta tabela de voos irregulares (fls. 13/14 do volume SEI nº 0959862).

5. No SEGVÃO 109 nº 191/2010/DAR/SAR/UR/RJO DE JANEIRO (fls. 15/18 do volume SEI nº 0959862), que comunica as não conformidades observadas na auditoria da base principal de manutenção da Passaredo Linhas Aéreas, ocorrida no período de 31/08/2010 a 03/09/2010, na não conformidade de nº 13 é informado:

Foi verificado que a aeronave PR-PSK operou entre os dias 24/08 e 01/09/2010 com pane na iluminação de emergência "Forward", sendo que o despacho da aeronave com a referida pane não é previsto na MEL. A pane foi reportada pela manutenção no RTA nº 245-1 (24/08/2010), e encerrada em 01/09/2010, através da Ficha de Serviço nº 006596. Adicionalmente, verificou-se que a pane foi enquadrada equivocadamente no item 33-20-00 CAT C.

6. Relatório de voo com os registros de voo da aeronave (fls. 19/35 do volume SEI nº 0959862).

7. No SEGVÃO 123 nº PTA-007-2010 (fls. 36/41 do volume SEI nº 0959862) encaminhado pela empresa com respostas para as não conformidades identificadas na referida auditoria, para a não conformidade de nº 13 foi apresentada como causa raiz o "ERRO DE INTERPRETAÇÃO DA MEL" e foram informadas as seguintes ações para o encerramento da não conformidade:

Os funcionários da base Ribeirão Preto, onde ocorreu a discrepância, já receberam treinamento quanto aos procedimentos descritos no MGM da empresa, incluindo um tópico quanto à interpretação de MEL. Está sendo preparado um novo treinamento, exclusivo para interpretação da MEL, o qual será ministrado até o dia 30/09/2010, aos funcionários participantes desta liberação. a todos os funcionários da base ribeirão Preto e posteriormente às outras bases. Com o treinamento esperamos que os funcionários tenham melhores condições de interpretação e enquadramento das panes na MEL da aeronave.

8. Na Ficha de Serviço nº 006596 (fl. 42 do volume SEI nº 0959862) consta o registro de discrepância na data de 24/08/2010, referente à aeronave "PSK", na localidade "RAO", vinculado ao relatório de voo nº 245A, em que é informado inoperância de luz de emergência e que é necessário substituir a mesma. No campo referente ao registro da ações corretivas é informada a substituição da luz de emergência "FWD" (o que indica ser a luz dianteira) de acordo com a seção 33-50-15-4 do manual de manutenção da aeronave, sendo informado o Part Number (P/N) / Número de Parte 37590-3 para o componente. No registro consta que o encerramento ocorreu em 01/09/2010.

9. Página 33-5 da MEL da empresa (fl. 43 do volume SEI nº 0959862) referente aos modelos de aeronaves EMB-135 e EMB-145 em que constam, dentre outros, os itens 33-50-00 e 33-50-01.

10. Páginas do Catálogo Ilustrado de Peças (IPC - Illustrated Parts Catalog) (fls. 44/46 do volume SEI nº 0959862) que demonstra que o componente de P/N 37590-3 é apresentado no item 10 da figura 11A, sendo demonstrado, ainda, em tal figura a localização do mesmo na aeronave.

11. Páginas da seção 33-50-00 do manual de manutenção da aeronave EMB 145 da Embraer (fls. 47/61 do volume SEI nº 0959862), que se refere ao sistema de iluminação de emergência

DEFESA

12. O interessado foi notificado do Auto de Infração em 26/11/2014, conforme demonstrado em AR (Aviso de Recebimento) (fl. 62 do Volume SEI nº 0959862), tendo apresentado defesa (fls. 63/70 do volume SEI nº 0959862), que foi recebida em 23/12/2014.

13. Na defesa afirma que não há que se falar em violação das normas citadas no Auto de Infração, razão pela qual considera que não pode a autuação subsistir.

14. **Preliminarmente aborda a ocorrência da prescrição do processo administrativo**, salientando que no presente caso as providências administrativas encontram-se prescritas. Informa que em auditoria realizada pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), em 02/09/2010, a referida autarquia federal teria constatado que a aeronave de marca PR-PSK operou em 67 voos com um componente do sistema de iluminação de emergência inoperante sem previsão para despacho na Lista de Equipamentos Mínimos (MEL). Acrescenta que a notificação da Passaredo acerca da instauração do Auto de Infração somente ocorreu em 26/11/2014, ou seja, 04 anos e 01 mês após a data da ocorrência do fato. Aduz que a Constituição Federal veda a perpetuação da demanda, mesmo na esfera administrativa, segundo estabelece o art. 5º, LXXVII da Constituição Federal que "*a todos, no âmbito judicial e administrativo, são assegurados a razoável duração do processo e os meios que garantam a celeridade de sua tramitação*". Cita que o art. 319 do CBA estabelece que a prescrição das providências administrativas ocorre em 02 anos, mesmo em caso de suspensão, não podendo exceder esse prazo. Alega que levando-se em consideração o artigo citado, tem-se que o fato gerador da presente autuação ocorreu no período compreendido entre os meses de agosto a setembro/2010, sendo a autuada notificada acerca da suposta infração mais de 04 anos após o fato. Conclui que tendo em vista a inércia da Administração por lapso temporal superior ao estabelecido em lei, é certo que no presente caso restou configurada a prescrição do processo administrativo. Cita trechos de obras a este respeito. Afirma que sob qualquer ângulo que se analise, forçoso reconhecer a ocorrência da prescrição no caso, razão pela qual afirma ser de rigor a declaração de nulidade do Auto de Infração, extinguindo-se, por consequência, o processo administrativo, sem resolução de mérito, haja vista a ocorrência da prescrição.

15. N o **mérito**, afirma que diferentemente do que constou do Auto de Infração, a Passaredo possui sim uma Lista de Equipamentos Mínimos (MEL) aprovada pela Agência Nacional de Aviação Civil e publicada para a aeronave ERJ-145, possibilitando ao piloto em comando determinar se é seguro iniciar o voo ou continuá-lo a partir de qualquer parada intermediária, no caso de algum instrumento, equipamento ou sistema que deixe de funcionar. Alega que cumpre todas as normas previstas no RBHA 121, requisito 121.628(a)(3)(ii), mormente no que tange à possuir uma Lista de Equipamentos Mínimos (MEL) para a ERJ- 145, devidamente aprovada pela ANAC e contendo informações para operação da aeronave modelo ERJ-145 com certos instrumentos e equipamentos inoperantes, prevendo o despacho da aeronave com luminoso inoperante, inexistindo qualquer infração capaz de gerar a multa prevista no artigo 302, inciso III, alínea "e" do Código Brasileiro de Aeronáutica.

16. Informa que a Passaredo adota procedimentos no sentido de manter a análise continuada da execução da eficácia de suas manutenções, objetivando com as ações implantadas manter (ou melhorar) a aeronavegabilidade e a confiabilidade prevista no projeto da aeronave e seus sistemas, subsistemas, e componentes, durante toda a vida operacional da aeronave. Alega que houve sim o despacho das aeronave de acordo com a MEL, contudo o enquadramento da pane no item 33-20-00 CAT C foi equivocada, segundo informa que se observa do resumo de não conformidades, item 13, constatada pela própria ANAC, inexistindo qualquer infração capaz de gerar a multa prevista artigo 302, inciso III, alínea "e" do Código Brasileiro de Aeronáutica, argumentando ser incontroverso que a aeronave PR-PSK sempre esteve apta para a realização de voos em condições aeronavegáveis. Verifica, ainda, através do referido resumo das não conformidades, que a pane na iluminação de emergência "*Forward*" reportada pela manutenção no TRA nº 245-1, datado de 24/8/2010 foi encerrada em 01/09/2010, através da Ficha de Serviço nº 006596.

17. Afirma ser inconsistente o Auto de Infração, sendo certo que se mantido para condenar a empresa em sanção pecuniária, o que não espera de forma alguma, tal decisão violará a maioria dos princípios norteadores do direito administrativo, quais sejam da legalidade, motivação, contraditório, ampla defesa, segurança jurídica e interesse público. Argumenta que não existe razão para imposição de sanção em desfavor da Passaredo, eis que afirma que inexistente prática de qualquer ato infracional. Alega que está diante de uma decisão arbitrária, com finalidade claramente confiscatória e violadora também dos princípios da proporcionalidade e da razoabilidade, o que não se pode admitir.

18. Alega que há de ser considerada como esclarecida a situação em apreço, bem como considerada a impossibilidade de infração aos dispositivos legais declinados no Auto de Infração, razão pela qual considera de rigor a declaração de inconsistência do Auto de Infração, com o consequente arquivamento do processo administrativo. Requer a declaração de inconsistência do Auto de Infração, argumentando que a Passaredo adota todas as medidas no sentido de manter as suas aeronaves em

condições aeronavegáveis, para tanto, cumpre todas as normas previstas no RBHA 121, requisito 121.628(a)(3)(ii), mormente no que tange à possuir uma Lista de Equipamentos Mínimos (MEL) para a ERJ-145, devidamente aprovada pela ANAC e contendo informações para operação da aeronave com certos instrumentos e equipamentos inoperantes, prevendo o despacho da aeronave com luminoso inoperante, inexistindo qualquer infração capaz de gerar a multa prevista no artigo 302, inciso III, alínea "e" do Código Brasileiro de Aeronáutica. Consigna que adota sistematicamente, e principalmente após a constatação de falhas, medidas que visam à segurança de voo de suas aeronaves, bem como a estrita observância aos processos, normas e exigências estabelecidas pela ANAC. Acrescenta que na prestação de seus serviços segue rigorosamente todas as regulamentações da aviação civil, tanto que informa que não há nenhum registro de aplicação deste tipo de penalidade em seu desfavor. Afirma que diante do acima exposto, há de ser considerada como esclarecida a situação em apreço em relação à Passaredo, bem como considerada a impossibilidade de infração ao dispositivo legal declinado no Auto de Infração.

19. Requer o recebimento e processamento da defesa para que seja acolhida a preliminar de prescrição do processo administrativo, devendo ser declarado nulo o Auto de Infração, bem como extinto o processo, eis que afirma ser incidente a hipótese prevista no art. 319 do CBA.

20. Requer que a defesa seja totalmente acolhida para que seja desconstituído o Auto de Infração, com seu conseqüente arquivamento, pois afirma ser inconsistente, haja vista alegar a ausência de infringência ao disposto no artigo 302, inciso III, alínea "e" do Código Brasileiro de Aeronáutica, bem como aos dispositivos previstos no RBHA 121, requisito 121.628(a)(3)(ii).

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

22. Consta instrumento de alteração contratual, atestado da ANAC de aprovação do instrumento de alteração contratual, certidão de procuração, recurso das não conformidades, páginas do extrato do sistema SIGAD ANAC referente ao documento 00065.171374/2014-68, extrato do sistema de rastreamento dos Correios (fls. 71/84 do volume SEI nº 0959862).

CONVALIDAÇÃO

23. Em 13/10/2017, o setor de primeira instância convalidou o AI nº 02467/2014 por meio de Despacho (SEI nº 0973499), sendo definido o enquadramento no art. 302, III, e, da lei 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (CBAer.), c/c RBAC 121.628(b)(5). Em atendimento ao art. 7º, §2º, da IN ANAC nº 08, de 2008, foi concedido prazo de 5 (cinco) dias para a manifestação da parte Autuada, a contar da data de cientificação oficial da convalidação.

24. O Ofício nº 41(SEI)/2017/SAR/JPI - GTPA/SAR-SJC/GTAS/SAR-ANAC (SEI nº 0973597) informa que o Auto de Infração foi convalidado e que querendo se manifestar, ficou estabelecido o prazo de 5 (cinco) dias, a contar da data de recebimento do ofício, **a ser confirmado pelo Aviso de Recebimento-AR.**

25. AR enviado (SEI nº 1190213) referente ao Ofício nº 41(SEI)/2017/SAR/JPI - GTPA/SAR-SJC/GTAS/SAR-ANAC.

DECISÃO DE PRIMEIRA INSTÂNCIA

26. O setor competente, em decisão motivada (SEI nº 0964765) de 14/11/2017, considerou que ao operar 67 vezes a aeronave de marcas PR-PSK com o localizador de saída de emergência P/N 35590-3 inoperante, a Autuada contrariou o RBAC 121.628(b)(5), e, conseqüentemente, cometeu a infração tipificada no art. 302, III, e, do CBA. No exame de circunstâncias atenuantes, conforme previsão do art. 22, § 1º, da Resolução ANAC nº 25, de 2008, bem como do art. 58, § 1º, da IN ANAC nº 08, de 2008, não encontrou configurada nenhuma circunstância atenuante ali indicada. Quanto às circunstâncias agravantes não encontrou configurada nenhuma das agravantes prevista no art. 22, § 2º, da Resolução ANAC nº 25, de 2008 ou do art. 58, § 2º, da IN ANAC nº 08, de 2008. Em razão da existência de nenhuma circunstância atenuante e nenhuma circunstância agravante, fixou o valor da penalidade de multa no patamar intermediário, isto é, R\$7.000,00 (sete mil reais) para cada um dos 67 voos irregulares, perfazendo o total de R\$ 469.000,00 (quatrocentos e sessenta e nove mil reais).

RECURSO

27. O interessado foi notificado da decisão de primeira instância em 14/12/2017, conforme demonstrado em AR (SEI nº 1402978), tendo apresentado recurso (SEI nº 1385973), que foi recebido em 26/12/2017.

28. No recurso informa que apesar dos argumentos da defesa, a decisão recorrida aplicou, como sanção administrativa à Recorrente, a penalidade de multa de R\$ 469.000,00 (quatrocentos e sessenta e nove mil reais), considerando que a Recorrente descumpriu com o RBAC 121.628 (b)(5).

29. Reitera alegações apresentadas na defesa prévia.

30. Requer que seja provido o recurso para reformar a decisão, de modo a declarar inconsistente o Auto de Infração, pois informa que a Passaredo adota todas as medidas no sentido de manter as suas aeronaves em condições aeronavegáveis, para tanto, informa que cumpre todas as normas previstas no RBHA 121, requisito 121.628(b)(5), inexistindo qualquer infração capaz de gerar a multa prevista no artigo 302, inciso III, alínea "e" do Código Brasileiro de Aeronáutica.

31. Aduz o princípio do *non bis in idem*, alegando que não se pode admitir a multiplicação de procedimentos administrativos, tampouco a aplicação de sanções pelo Órgão Regulador em relação a mesma prática. Afirma que há que se buscar, dentro de uma interpretação sistemática das normas, uma solução que evite a ocorrência do *non bis in idem*. Esclarece que o *non bis in idem* é um princípio geral de direito, com aplicação especialmente no âmbito administrativo, que veda a dupla punição. Informa que é cediço que o Direito Pátrio proíbe a prática do *bis in idem*, ou seja, uma mesma infração não pode ser apenada mais que uma vez num mesmo período, como ocorreu no presente processo administrativo. Alega que em que pese tratar-se de uma única conduta, ato com a mesma natureza, a ANAC ao imputar multa à autuada por suposta infringência ao art. 302, inciso III, alínea "e" do CBA e ao RBAC 121, requisito 121.628(a)(5), que disciplinam o procedimento a ser adotado pelo operador em caso de instrumentos e equipamentos inoperantes, considerou como sendo 67 condutas, a saber: não observar as

normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves, fato que afirma que gera *bis in idem*. Argumenta que diversamente do que constou da decisão recorrida, o fato e a conduta são os mesmos, situação que considera que caracteriza a prática do *bis in idem* pela autarquia.

32. Informa que as 67 operações têm a mesma natureza e são decorrente da mesma conduta imputada à Recorrente, qual seja, operar aeronave com equipamento inoperante sem previsão para tanto na MEL do ERJ 145. Afirma que do contrário, estar-se-ia permitindo a perpetuação da aplicação de multa dia após dia relativa ao mesmo fato com mesma natureza, o que é absurdo. Afirma que é fato notório que as ocorrências indicadas no Auto de Infração são idênticas, pois possuem a mesma natureza e decorrente da mesma conduta, somado ao fato de que foram apuradas e detalhas na mesma auditoria. Afirma que diante do acima exposto, dada a proibição pelo ordenamento jurídico de reiteradas sanções em relação a mesma conduta, merece provimento o recurso para que, em caso de aplicação de pena em desfavor da Recorrente, o que não se espera de forma alguma, mas cogita-se a título de debate, seja aplicada uma única pena de multa, uma única vez, na medida em que são ocorrências idênticas decorrentes da mesma conduta imputada à Recorrente, sob pena de *bis in idem*, é o que requer. Conclui que a administração pública extrapolou os poderes discricionário e de polícia ao praticar verdadeiro *bis in idem*, o que é vetado, devendo ser revista a forma de aplicação.

33. Considera que não resta dúvida que o Auto de Infração está eivado de vício, devendo, dessa forma, ser julgado nulo para torná-lo insubsistente, o que requer.

34. Requer o provimento do recurso para o fim de ser reformada a decisão para que, em caso de aplicação de pena consistente em multa, que seja considerado um único ato, uma única afronta, afastando-se a multa no importe de R\$ 469.000,00 (quatrocentos e sessenta e nove mil reais), que corresponde a 67 voos irregulares/infrações multiplicados pela multa no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais).

35. Aborda o valor da multa aplicada, afirmando que não agiu o setor de julgamento com o costumeiro acerto e dentro do princípio da razoabilidade ao fixar o valor da multa em quantia correspondente a R\$ 469.000,00 (quatrocentos e sessenta e nove mil reais), motivo pelo qual considera que deve ser provido o recurso, para o fim de reduzir a referida verba, posto que tal importância se mostra exacerbada ante a ocorrência da suposta infração. Afirma ser necessário que se examine as circunstâncias atenuantes para efeito de aplicação de penalidade, tal como preceitua o artigo 22, § 1º, incisos I, II e III, da Resolução da ANAC nº 25, de 25 de abril de 2008. Informa que adota, sistematicamente, medidas que visam resguardar a segurança de voo de suas aeronaves, bem como a estrita observância aos processos, normas e exigências estabelecidas pela Agência Reguladora. Considera que isto é mais do que suficiente para o acolhimento do recurso, no sentido de afastar a penalidade de multa imposta, ou ainda, para o fim de reduzir o valor da multa aplicada. Aguarda o acolhimento do recurso, para fim de reformar a decisão administrativa proferida no Processo Administrativo, reduzindo-se o patamar da multa aplicada.

36. Requer o provimento do recurso, para a reforma da decisão, eis que considera que houve a prescrição da medida punitiva outorgada ao Poder Público, bem como informa que inexistiu prática de ato infracional por parte da Recorrente e, consequentemente, que inexistiu violação do Código Brasileiro de Aeronáutica e legislação regulamentar, RBAC 121.628(b)(5), determinando-se o arquivamento do processo administrativo, como medida de inteira justiça. Caso não seja esse o entendimento, requer, ainda, que seja dado provimento ao recurso para o fim de reduzir a multa aplicada para o mínimo legal, eis que no presente caso não incidem as agravantes, tampouco os fatos caracterizaram as infrações descritas.

37. Consta Ata de assembleia geral extraordinária, atestado da ANAC referente aprovação da referida ata, procuração, envelope de encaminhamento do recurso.

OUTROS ATOS PROCESSUAIS

38. Certidão de tempestividade relativa à defesa (fl. 85 do volume SEI nº 0959862).

39. Despacho para envio do processo (fl. 86 do volume SEI nº 0959862).

40. Termo de Encerramento de Trâmite Físico (SEI nº 0959875).

41. NOTIFICAÇÃO DE DECISÃO - PAS Nº 348(SEI)/2017/SAR/JPI - GTPA/SAR-ANAC (SEI nº 1258835) que informa a decisão de primeira instância.

42. AR enviado (SEI nº 1258930) referente à notificação da decisão de primeira instância.

43. Despacho de envio do processo (SEI nº 1407516).

44. Certidão de aferição de tempestividade (SEI nº 1441993).

45. Despacho de distribuição para deliberação (SEI nº 2028844).

46. É o relatório.

PRELIMINARES

47. Páginas dos Registros de Voo

47.1. As páginas com os registros de voo da aeronave PR-PSK, das datas das irregularidades descritas, constam das fls. 19/35 do volume SEI nº 0959862, contudo, como a digitalização das mesmas não está totalmente nítida, as páginas foram novamente anexadas aos autos, constando do arquivo SEI nº 3784844. Esclarece-se que não estão sendo acrescentados novos elementos probatórios aos autos, apenas estão sendo juntadas as mesmas páginas de livro de bordo com uma melhor digitalização. Ressalta-se, ainda, que o interessado tem acesso a tais documentos, visto que são documentos gerados pela própria empresa.

48. Regularidade Processual

48.1. Em 13/10/2017, o setor de primeira instância convalidou o AI nº 02467/2014 por meio de Despacho (SEI nº 0973499), sendo definido o enquadramento no art. 302, III, e, da lei 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (CBAer.), c/c RBAC 121.628(b)(5). Em atendimento ao art. 7º, §2º, da IN ANAC nº 08, de 2008, foi concedido prazo de 5 (cinco) dias para a manifestação da parte Autuada, a contar da data de cientificação oficial da convalidação. Segue o estabelecido no item citado da IN ANAC nº 08/2008:

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

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

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

(...)

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

(...)

48.2. Analisando o disposto no §2º do art. 7º da IN ANAC nº 08/2008, verifica-se que em caso de convalidação do enquadramento da infração no Auto de Infração, era prevista a concessão de 5 dias de prazo para manifestação do interessado. Desta forma, o que foi estabelecido no Despacho de convalidação do setor de primeira instância está de acordo com o previsto na norma citada.

48.3. Neste sentido, consta dos autos o Ofício nº 41(SEI)/2017/SAR/JPI - GTPA/SAR-SJC/GTAS/SAR-ANAC (SEI nº 0973597) que informa que o Auto de Infração foi convalidado e que, querendo se manifestar, ficou estabelecido o prazo de 5 (cinco) dias, a contar da data de recebimento do ofício, a ser confirmado pelo Aviso de Recebimento-AR. Portanto, o referido Ofício informa que a contagem do prazo de 5 dias se dará a partir do recebimento e que isto deve ser confirmado pelo AR.

48.4. Consta dos autos o AR enviado (SEI nº 1190213) referente ao Ofício nº 41(SEI)/2017/SAR/JPI - GTPA/SAR-SJC/GTAS/SAR-ANAC, que tem o conteúdo a seguir.

Área de cola no verso)	 AVISO DE RECEBIMENTO		DATA DE POSTAGEM
	DESTINATÁRIO PASSAREDO TRANSPORTES AÉREOS LTDA Avenida Thomaz Alberto Whately, s/nº, lotes 14, 16, 20 e 22, Aeroporto Leite Lopes Jardim Aeroporto Ribeirão Preto/SP 14078-550 (CÓDIGO DE BARRAS OU Nº DE REGISTRO DO OBJETO)		UNIDADE DE POSTAGEM CARIMBO UNIDADE RECEBEDORA
	ENDEREÇO PARA DEVOLUÇÃO DO AR AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC Gerência Técnica de Planejamento e Acompanhamento - GTPA (Secretaria) Setor Comercial Sul - Quadra 09 - Lote C Edifício Parque Cidade Corporate - Torre A - 6º andar - CEP 70308-200, Brasília/DF		
	TENTATIVAS DE ENTREGA 1ª / / : h 2ª / / : h 3ª / / : h	DECLARAÇÃO DE CONTEÚDO (SUJEITO À VERIFICAÇÃO) Ofício 41 (0973597) / 00065.156032/2014-18 MOTIVO DE DEVOLUÇÃO 1 Mudou-se Endereço 5 Recusado 2 Insuficiente 6 Não procurado 3 Não existe o número 7 Ausente 4 Desconhecido 8 Falecido 9 Outro	RUBRICA E MATRÍCULA DO CARTEIRO
ASSINATURA DO RECEBEDOR		DATA ENTREGA	
NOME LEGÍVEL DO RECEBEDOR		Nº DOC. DE	


ANAC AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
PASSAREDO TRANSPORTES AÉREOS LTDA
 Avenida Thomaz Alberto Whately, s/nº, lotes 14, 16, 20 e 22,
 Aeroporto Leite Lopes
 Jardim Aeroporto
 Ribeirão Preto/SP
 14078-550
 Processo SEI 00065.156032/2014-18

48.5. Analisando o conteúdo do documento SEI nº 1190213, que é o AR enviado para comprovação do recebimento do Ofício nº 41(SEI)/2017/SAR/JPI - GTPA/SAR-SJC/GTAS/SAR-ANAC (SEI nº 0973597), observa-se que o mesmo não demonstra o recebimento do referido Ofício, visto que o AR não está preenchido na parte que se destina ao registro da entrega. Todavia, na decisão de primeira instância (SEI nº 0964765) foi informado:

(...)

7. Por meio do Ofício nº 41(SEI)/2017/SAR/JPI - GTPA/SAR-SJC/GTAS/SAR-ANAC (0973597) a parte atuada foi notificada acerca da convalidação do AI, uma vez que por meio do Despacho 0973499 foi decidido que o enquadramento que melhor se aplicaria à conduta da parte atuada é a descrita no art. 302, III, e, da lei 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (CBAer.), c/c **RBAC 121.628(b)(5)**.

8. Vê-se que a parte atuada recebeu o Ofício nº 41(SEI)/2017/SAR/JPI - GTPA/SAR-SJC/GTAS/SAR-ANAC (0973597) no dia 31/10/2017 (1190213) e não há até a presente data qualquer registro de manifestação da parte.

(...)

48.6. De acordo com o informado no parágrafo 8 da decisão de primeira instância a parte atuada foi notificada da convalidação do Auto de Infração em 31/10/2017, sendo feita referência ao documento SEI nº 1190213. Porém, conforme exposto, consultando o conteúdo do documento SEI nº 1190213 não é possível atestar, com base no mesmo, que o interessado foi notificado a respeito da convalidação do AI nº 02467/2014, já que no AR constante dos autos não há registro do recebimento do documento pelo interessado.

48.7. Assim, diante da incerteza dos fatos e buscando obter a justiça na decisão administrativa,

e buscando preservar os direitos do interessado, no que tange à preservação dos princípios da ampla defesa e do contraditório, sugiro converter o presente processo em diligência, para que possa ser solicitado à Superintendência de Aeronavegabilidade (SAR) - que os seguintes quesitos sejam respondidos/atendidos:

1. Há documento apto a demonstrar a entrega ao interessado do Ofício nº 41(SEI)/2017/SAR/JPI - GTPA/SAR-SJC/GTAS/SAR-ANAC (SEI nº 0973597)?
2. Existe comprovação de que o interessado foi notificado da convalidação do AI nº 02467/2014?
3. Caso exista a comprovação da referida notificação do interessado acerca da convalidação, solicita-se que a mesma seja juntada aos autos.

CONCLUSÃO

49. Diante do exposto, sugiro CONVERTER EM DILIGÊNCIA o presente processo, retornando os autos à Secretaria da ASJIN, para que sejam encaminhados à Superintendência de Aeronavegabilidade (SAR), de forma que sejam analisados os documentos acostados ao processo e demais documentos mencionados nesta diligência, bem como para sejam prestadas as informações solicitadas e pertinentes, devendo retornar, com urgência, no menor prazo de tempo possível, para análise e futura decisão.

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

51. Foi observado que no SIGEC para o crédito de multa nº 661914172 consta informada no campo "Data Infração" apenas a data de 24/08/2010, contudo o referido crédito se refere a ocorrências nas datas 24/08/2010, 25/08/2010, 26/08/2010, 27/08/2010, 28/08/2010, 29/08/2010, 30/08/2010 e 31/08/2010.

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

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

DANIELLA DA SILVA MACEDO GUERREIRO
ESPECIALISTA EM REGULAÇÃO DE AVIAÇÃO CIVIL
SIAPE 1650801



Documento assinado eletronicamente por **Daniella da Silva Macedo Guerreiro, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 02/12/2019, às 13:48, 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 **3775974** e o código CRC **5A05AD63**.

RELATÓRIO DE VÔO / Psk / 10 (1)
PARTE I - Registros de Vôo

DATA (2)	NÚMERO (3)
24 / 08 / 10	10915

FUNÇÃO	NOME	CÓDIGO ANAC	MATRÍCULA	HORA APRESENTAÇÃO (4)		DE	PARA	CÓD. FUNÇÃO														
				HORA APRES.	ETAPA																	
CHIE	AGOSTINHO	714584	1002	08:30	1			CMT - Comandante														
Cap	DELUIZ	631049	1510	08:30	1			COP - Copiloto														
CMRA	VIVIANE	132821	933	08:30	1			CMRA - Comissária														
CMRA	ERUNA	123831	1164	14:00	1			EXT-1 - Extra Cat. 1														
CMVA	LOANA SOUZA (INSTRUADA)	NAO TEM	1515	14:00	1			D - INSPAC/ANAC														
								CMT/COP/CMRA - Em instrução														
ETAPAVÔO	TRECHO (5)	DE	PARA	PARTIDA	DECOL.	POUSO	CORTE	DIU.	NOT.	IFR	TOTAL	APU (8)	C	COMB. TOT.	ETAPA	PAX	CARGA	P/C	NAT.			
1	BRP	SBRP	09:22	09:30	10:31	10:34	11:11	11	11	11	11	1	1	2600	1260	46	203	014	BR			
2	BRP	SBRP	10:53	11:05	12:06	12:08	12:13	12	12	12	12	1	1	3600	1220	25	240	014	BR			
3	BRP	SBRP	12:09	12:36	13:10	13:13	13:13	13	13	13	13	1	1	2500	850	45	500	014	BR			
4	BRP	SBRP	13:35	13:50	14:24	14:26	14:26	14	14	14	14	1	1	3200	884	43	150	014	BR			
5	BRP	SBRP	15:02	15:05	16:02	16:05	16:05	15	15	15	15	1	1	2800	1230	42	409	014	BR			
6	SBRP	SBRP	16:43	16:54	17:49	17:51	17:51	16	16	16	16	1	1	3800	1280	26	345	014	BR			
7																						
8																						
(11) TOTAL = >												59	1	59	59	6	2480	< = COMBUSTÍVEL REMANESCENTE (12)				
Ocorrências (13) ETAPA 03 - ATASO NA DEP DUB TM																						
												QUANTIDADE		Nº NOTA FISCAL		FORNECEDOR						
												1	1130	690224001	BR							
												2	2366	234224000	BR							
												3	273	190224001	BR							
												4	1952	251324001	BR							
												5	624	202724001	BR							
												6	7263	235224001	BR							
												ASSINATURA COMANDANTE (15)										

RELATÓRIO DE VÔO / PSK / JO (1)
PARTE I - Registros de Vôo

DATA (2)	NÚMERO (3)
24 08 20	10916

FUNÇÃO	TRIPULAÇÃO (FUNÇÃO / NOME DE GUERRA / CÓDIGO ANAC / MATRÍCULA / HORA APRESENTAÇÃO) (4)		CÓDIGO ANAC	MATRÍCULA	HORA APRES.	DE	PARA	CÓD. FUNÇÃO												
	NOME	CÓDIGO ANAC																		
CMT	SOAO		689570	1349	12:30	1		CMT - Comandante												
COP	RENATO		105348	1439	12:30	1		COP - Copiloto												
CMRA	AND LUCESI		124774	955	12:30	1		CMRA - Comissária												
CMRA	RITA	(INSTRUM)	112595	1827	12:30	1		EXT-1 - Extra Cat. 1												
								D - INSPAC/ANAC												
								CMT/COPI/CMRA - Em instrução												
ETAP/NÔ	DE	PARA	PARTIDA	DECOL.	POUSO	CORTE	DIU.	NOT.	IFR	TOTAL	APU (8)	C	COMB. TOT.	ETAPA	PAX	CARGA	P/C	NAT.		
1	SBCT	SBCT	18:30	18:35	19:34	19:37	1.1	-	1.1	1.1	1	1	3000	1200	25	186	1/1	LR		
2	SBCT	SBCT	20:03	20:10	21:02	21:05	1.0	-	1.0	1.0	1	1	2600	1165	38	356	1/1	LR		
3	SBCT	SBCT	21:40	21:43	22:43	22:49	1.1	1.1	1.1	1.1	1	1	3000	1224	24	219	1/1	LR		
4	SBCT	SBCT	23:22	23:30	00:26	00:29	1.1	1.1	1.1	1.1	1	1	3000	1240	38	278	1/1	LR		
5																				
6																				
7																				
8																				
(11) TOTAL =>											21	2.2	43							
Ocorrências (13)											< = COMBUSTÍVEL REMANESCENTE (12)									
											ABASTECIMENTO (14)									
											QUANTIDADE	Nº NOTA FISCAL		FORNECEDOR						
											674	690236008		BR						
											4000	790236008		BR						
											2026	690236010		BR						
											1500	235236013		BR						
											ASSINATURA COMANDANTE (15)									



RELATÓRIO DE VÔO / PSK / 10 (1)
PARTE I - Registros de Vôo

DATA (2)	NÚMERO (3)
26/08/10	10921

FUNÇÃO	NOME	CÓDIGO ANAC	MATRÍCULA	TRIPULAÇÃO (FUNÇÃO / NOME DE GUERRA / CÓDIGO ANAC / MATRÍCULA / HORA APRESENTAÇÃO) (4)			CÓD. FUNÇÃO												
				DE	PARA														
CMT	ALVES		1291	9:45	1	3	CMT - Comandante												
OPP	POPIM		4029	9:46	1	3	COP - Copiloto												
CMW	REBUATA		1544	9:45	1	3	CMRA - Comissária												
							EXT-1 - Extra Cat. 1												
							D - INSPAC/ANAC												
							CMT/COP/CMRA - Em Instrução												
ETAP/VÔO	TRECHO (5)	DE	PARA	PARTIDA	DECOL.	POUSO	CORTE	DIU.	NOT.	IFR	TOTAL	APU (8)	COMB. TOT.	ETAPA	PAX	CARGA	P/C	NAT.	
1	SAJK	SAJK	0216	10:18	11:14	11:23	1:2	-	1.2	1.2	1.2	1	2700	1230	20	402	14	BR	
2	SAJK	SAJK	11:55	2:09	3:00	13:05	1:1	-	1.1	1.1	1.1	1	2700	1240	25	42	14	BR	
3	SAJK	SAJK	11:07	14:08	14:58	15:05	0:9	-	0.9	0.9	0.9	1	2500	1097	30	508	11	BR	
4																			
5																			
6																			
7																			
8																			
(11) TOTAL =>													1370						
Ocorrências (13)												< = COMBUSTÍVEL REMANESCENTE (12)							
												ABASTECIMENTO (14)							
												QUANTIDADE	Nº NOTA FISCAL	FORNECEDOR					
												4280	497238001	BR					
												2900	49730004	BR					
												ASSINATURA COMANDANTE (15)							

DATA (2)	27 / 03 / 2013
NÚMERO (3)	10923

TRIPULAÇÃO (FUNÇÃO / NOME DE GUERRA / CÓDIGO ANAC / MATRÍCULA / HORA APRESENTAÇÃO) (4)																					
FUNÇÃO	NOME	CÓDIGO ANAC	MATRÍCULA	HORA APRES.	DE	PARA	CÓD. FUNÇÃO														
CMT	ANTONIO CARLOS	552329	1024	03:15	1		CMT - Comandante														
COPI	GOBERT (INSTRUCO)	115037	1233	03:15	1		COP - Copiloto														
CMRP	ALUIZ	134073	1225	03:15	1		CMRA - Comissária														
CMRA	TATIANA (INSTRUCO)		1826	03:15	1		EXT-1 - Extra Cat. 1														
							D - INSPAC/ANAC														
							CMT/COP/CMRA - Em Instrução														
Ocorrências (13)																					
ETAP/VÔO	TRECHO (5)	DE	PARA	PARTIDA	DECOL.	POUSO	CORTE	DIU.	NOT.	IFR	TOTAL	APU (8)	C	COMBUSTIVEL (9)	ETAPA	PAX	CARGA	P/C	NAT.		
1 / 2230	SBRP	SBRP	10:15	10:15	11:22	11:30	13	13	0.0	13	13	1		2500	1070	22	230	114	BR		
2 / 2230	SBRP	SBRP	12:39	13:00	13:13	13:50	12	12	0.0	12	12	1		4000	1120	14	453	111	BR		
3 / 2230	SBRP	SBSV	14:14	14:20	15:20	15:30	13	13	0.0	13	13	1		3000	1150	41	440	111	BR		
4 / 2230	SBRP	SBRP	16:00	16:05	18:23	18:41	25	25	0.0	25	25	1		11200	2300	8	100	111	BR		
5																					
6																					
7																					
8																					
(11) TOTAL =>											6.3	-	6.3	6.3	4	1370					
Ocorrências (13)													< = COMBUSTIVEL REMANESCENTE (12)		ABASTECIMENTO (14)		FORNECEDOR				
ETAPO 1 -> PFLUVOO 360° EM ROTA, E EXCESSIVAS VIBRAÇÕES PARA SUBSISTEMAS													QUANTIDADE	Nº NOTA FISCAL							
ETAPO 2 -> ATROCO IND. F. e V. T.													1339	622239002	BR						
ETAPO 3 -> ATROCO IND. F. e V. T.													3416	401239002	BR						
ETAPO 4 -> ATROCO IND. F. e V. T.													413	0295183	BR						
ETAPO 5 -> ATROCO IND. F. e V. T.													3151	204239002	BR						
ETAPO 6 -> ATROCO IND. F. e V. T.																					
ETAPO 7 -> ATROCO IND. F. e V. T.																					
ETAPO 8 -> ATROCO IND. F. e V. T.																					
ETAPO 9 -> ATROCO IND. F. e V. T.																					
ETAPO 10 -> ATROCO IND. F. e V. T.																					
ETAPO 11 -> ATROCO IND. F. e V. T.																					
ETAPO 12 -> ATROCO IND. F. e V. T.																					
ETAPO 13 -> ATROCO IND. F. e V. T.																					
ETAPO 14 -> ATROCO IND. F. e V. T.																					
ETAPO 15 -> ATROCO IND. F. e V. T.																					
ETAPO 16 -> ATROCO IND. F. e V. T.																					
ETAPO 17 -> ATROCO IND. F. e V. T.																					
ETAPO 18 -> ATROCO IND. F. e V. T.																					
ETAPO 19 -> ATROCO IND. F. e V. T.																					
ETAPO 20 -> ATROCO IND. F. e V. T.																					
ETAPO 21 -> ATROCO IND. F. e V. T.																					
ETAPO 22 -> ATROCO IND. F. e V. T.																					
ETAPO 23 -> ATROCO IND. F. e V. T.																					
ETAPO 24 -> ATROCO IND. F. e V. T.																					
ETAPO 25 -> ATROCO IND. F. e V. T.																					
ETAPO 26 -> ATROCO IND. F. e V. T.																					
ETAPO 27 -> ATROCO IND. F. e V. T.																					
ETAPO 28 -> ATROCO IND. F. e V. T.																					
ETAPO 29 -> ATROCO IND. F. e V. T.																					
ETAPO 30 -> ATROCO IND. F. e V. T.																					
ETAPO 31 -> ATROCO IND. F. e V. T.																					
ETAPO 32 -> ATROCO IND. F. e V. T.																					
ETAPO 33 -> ATROCO IND. F. e V. T.																					
ETAPO 34 -> ATROCO IND. F. e V. T.																					
ETAPO 35 -> ATROCO IND. F. e V. T.																					
ETAPO 36 -> ATROCO IND. F. e V. T.																					
ETAPO 37 -> ATROCO IND. F. e V. T.																					
ETAPO 38 -> ATROCO IND. F. e V. T.																					
ETAPO 39 -> ATROCO IND. F. e V. T.																					
ETAPO 40 -> ATROCO IND. F. e V. T.																					
ETAPO 41 -> ATROCO IND. F. e V. T.																					
ETAPO 42 -> ATROCO IND. F. e V. T.																					
ETAPO 43 -> ATROCO IND. F. e V. T.																					
ETAPO 44 -> ATROCO IND. F. e V. T.																					
ETAPO 45 -> ATROCO IND. F. e V. T.																					
ETAPO 46 -> ATROCO IND. F. e V. T.																					
ETAPO 47 -> ATROCO IND. F. e V. T.																					
ETAPO 48 -> ATROCO IND. F. e V. T.																					
ETAPO 49 -> ATROCO IND. F. e V. T.																					
ETAPO 50 -> ATROCO IND. F. e V. T.																					
ETAPO 51 -> ATROCO IND. F. e V. T.																					
ETAPO 52 -> ATROCO IND. F. e V. T.																					
ETAPO 53 -> ATROCO IND. F. e V. T.																					
ETAPO 54 -> ATROCO IND. F. e V. T.																					
ETAPO 55 -> ATROCO IND. F. e V. T.																					
ETAPO 56 -> ATROCO IND. F. e V. T.																					
ETAPO 57 -> ATROCO IND. F. e V. T.																					
ETAPO 58 -> ATROCO IND. F. e V. T.																					
ETAPO 59 -> ATROCO IND. F. e V. T.																					
ETAPO 60 -> ATROCO IND. F. e V. T.																					
ETAPO 61 -> ATROCO IND. F. e V. T.																					
ETAPO 62 -> ATROCO IND. F. e V. T.																					
ETAPO 63 -> ATROCO IND. F. e V. T.																					
ETAPO 64 -> ATROCO IND. F. e V. T.																					
ETAPO 65 -> ATROCO IND. F. e V. T.																					
ETAPO 66 -> ATROCO IND. F. e V. T.																					
ETAPO 67 -> ATROCO IND. F. e V. T.																					
ETAPO 68 -> ATROCO IND. F. e V. T.																					
ETAPO 69 -> ATROCO IND. F. e V. T.																					
ETAPO 70 -> ATROCO IND. F. e V. T.																					
ETAPO 71 -> ATROCO IND. F. e V. T.																					
ETAPO 72 -> ATROCO IND. F. e V. T.																					
ETAPO 73 -> ATROCO IND. F. e V. T.																					
ETAPO 74 -> ATROCO IND. F. e V. T.																					
ETAPO 75 -> ATROCO IND. F. e V. T.																					
ETAPO 76 -> ATROCO IND. F. e V. T.																					
ETAPO 77 -> ATROCO IND. F. e V. T.																					
ETAPO 78 -> ATROCO IND. F. e V. T.																					
ETAPO 79 -> ATROCO IND. F. e V. T.																					
ETAPO 80 -> ATROCO IND. F. e V. T.																					
ETAPO 81 -> ATROCO IND. F. e V. T.																					
ETAPO 82 -> ATROCO IND. F. e V. T.																					
ETAPO 83 -> ATROCO IND. F. e V. T.																					
ETAPO 84 -> ATROCO IND. F. e V. T.																					
ETAPO 85 -> ATROCO IND. F. e V. T.																					
ETAPO 86 -> ATROCO IND. F. e V. T.																					
ETAPO 87 -> ATROCO IND. F. e V. T.																					
ETAPO 88 -> ATROCO IND. F. e V. T.																					
ETAPO 89 -> ATROCO IND. F. e V. T.																					
ETAPO 90 -> ATROCO IND. F. e V. T.																					
ETAPO 91 -> ATROCO IND. F. e V. T.																					
ETAPO 92 -> ATROCO IND. F. e V. T.																					
ETAPO 93 -> ATROCO IND. F. e V. T.																					
ETAPO 94 -> ATROCO IND. F. e V. T.																					
ETAPO 95 -> ATROCO IND. F. e V. T.																					
ETAPO 96 -> ATROCO IND. F. e V. T.																					
ETAPO 97 -> ATROCO IND. F. e V. T.																					
ETAPO 98 -> ATROCO IND. F. e V. T.																					
ETAPO 99 -> ATROCO IND. F. e V. T.																					
ETAPO 100 -> ATROCO IND. F. e V. T.																					

DATA (2)	NÚMERO (3)
08/10/16	10925

FUNÇÃO	NOME	CÓDIGO ANAC	MATRÍCULA	HORA APRESENTAÇÃO (4)		DE	PARA	CÓD. FUNÇÃO													
				HORA APRES.	DE																
PILOTO	Guilherme	59634	1425	09:45	1	2		CMT - Comandante													
PILOTO	Renato	11026	1052	09:45	1	2		COP - Copiloto													
PILOTO	Renato	15106	1318	09:45	1	2		CMRA - Comissária													
								EXT-1 - Extra Cat. 1													
								D - INSPAC/ANAC													
								CMT/COP/CMRA - Em Instrução													
ETAP/VÔO	TRECHO (5)	DE	PARA	PARTIDA	DECOL.	POUSO	CORTE	DIU.	NOT.	IFR	TOTAL	APU (8)	C	COMB. TOT.	ETAPA	PAX	CARGA	P/C	NAT.		
1		1012	1040	1118	1151	11	11	11	11	11	11	1	1	100	1	324	11	11			
2		1405	1414	1310	1312	11	11	11	11	11	11	1	1	300	1	410	11	11			
3		1405	1414	1510	1520	13	13	13	13	13	13	1	1	2400	1	605	11	13			
4																					
5																					
6																					
7																					
8																					
Ocorrências (13)											35	-	35	35	3	1100	< = COMBUSTÍVEL REMANESCENTE (12)				
(11) TOTAL =>																					
QUANTIDADE											ABASTECIMENTO (14)		FORNECEDOR								
Plano no cargo cargo 2 de 1000 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100											203		400000		AEL						
ASSINATURA COMANDANTE (15)																					

DATA (2)	NÚMERO (3)
29/08/10	10927

TRIPULAÇÃO (FUNÇÃO / NOME DE GUERRA / CÓDIGO ANAC / MATRÍCULA / HORA APRESENTAÇÃO) (4)																							
FUNÇÃO	NOME	CÓDIGO ANAC	MATRÍCULA	HORA APRES.	DE	PARA	CÓD. FUNÇÃO	TEMPO (6)					HORAS DE VÔO (7)										
ETAP/VÔO	TRECHO (5)	DE	PARA	PARTIDA	DECOL.	POUSO	CORTE	DIU.	NOT.	IFR	TOTAL	APU (8)	COMBUSTÍVEL (9)	PAX	CARGA	P/C	NAT.						
CMT	IRI																						
COP	PLUTSNO	518290	1341	1100																			
CMEA	NAVANA	111639	1030	1100																			
CMRA	VANESSA ZANARDO - COMANDANTE	119760	094	1100																			
		102530	1824	1100																			
1	SRRP	1204	1308	1310	0.8			0.8	0.8		0.8	1	3000	800	31	471	111	BR					
2	SRRP	1337	1350	1401	0.8			0.8	0.8		0.8	1	3000	830	29	569	111	BR					
3	SRRP	1412	1431	1427	0.8			0.8	0.8		0.8	1	3000	830	45	581	111	BR					
4	SRRP	1600	1607	1618	1.0			1.0	1.0		1.0	1	2800	1200	44	882	111	BR					
5	SRRP	1734	1741	1856	1.2			1.2	1.2		1.2	1	4500	1600	44	882	111	BR					
6	SRRP	1858	1858									1	3800	1630	42	653	111	BR					
7																							
8																							
(11) TOTAL =>												5.3	-	53	5.3	5	2170						
Ocorrências (13) 01 - SRRP/1204 - WT													< = COMBUSTÍVEL REMANESCENTE (12)										
02 - SRRP/1588P/1580/1581/1582 - RN													ABASTECIMENTO (14)										
													QUANTIDADE	Nº NOTA FISCAL		FORNECEDOR							
													1924	1608311		PP							
													1241	241241009		PP							
													631	60271002		PP							
													1132	3732011002		PP							
													ASSINATURA COMANDANTE (15)										
													[Signature]										

RELATÓRIO DE VÔO / 958 / 10 (1)
PARTE I - Registros de Vôo

DATA (2)	NÚMERO (3)
30/11/10	10929

FUNÇÃO	NOME	CÓDIGO ANAC	MATRÍCULA	HORA APRESENTAÇÃO (4)		CÓD. FUNÇÃO																							
				DE	PARA																								
PILOT	ALVES		1791	0930	1	CMT - Comandante																							
COP	FADÉL	117628	1641	0930	2	COP - Copiloto																							
CIPIA	TAMYRIS	120896	1082	0930	3	CMRA - Comissária																							
						EXT-1 - Extra Cat. 1																							
						D - INSPAC/ANAC																							
						CMT/COP/CMRA - Em Instituição																							
ETAP/VÔO	TRECHO (5)	DE	PARA	PARTIDA	DECOL.	POUSO	CORTE	DIU.	NOT.	IFR	TOTAL	APU (8)	C	COMB. TOT.	ETAPA	PAX	CARGA	P/C	NAT.										
1	SBRR	SBRR	1001	1009	1109	1112	12	12	12	12	12	1	1	2800	1200	12	120	1/1	BR										
2	SBRR	SBRR	1001	1009	1109	1112	12	12	12	12	12	1	1	4000	1150	28	310	1/1	BR										
3	SBRR	SBRR	1001	1009	1109	1112	12	12	12	12	12	1	1	4000	1360	23	222	1/1	BR										
4	SBRR	SBRR	1001	1009	1109	1112	12	12	12	12	12	1	1	4000	750	26	163	1/1	BR										
5	SBRR	SBRR	1001	1009	1109	1112	12	12	12	12	12	1	1	4000	2625	14	205	1/1	BR										
6	SBRR	SBRR	1001	1009	1109	1112	12	12	12	12	12	1	1	4000					BR										
7	SBRR	SBRR	1001	1009	1109	1112	12	12	12	12	12	1	1	4000					BR										
8	SBRR	SBRR	1001	1009	1109	1112	12	12	12	12	12	1	1	4000					BR										
(11) TOTAL =>												5	1150																
Ocorrências (13)												< = COMBUSTÍVEL REMANESCENTE (12)																	
												QUANTIDADE		ABASTECIMENTO (14)		FORNECEDOR													
												775	6012002	BR															
												212	1201202	BR															
												20	6012002	BR															
												3125	6012002	BR															
												ASSINATURA COMANDANTE (15)																	

RELATÓRIO DE VÔO - / PSK 110 (1)
PARTE I - Registros de Vôo

DATA (2)	NÚMERO (3)
31/08/10	10032

FUNÇÃO	NOME	CÓDIGO ANAC	MATRÍCULA	HORA APRES. (4)		DE	PARA	CÓD. FUNÇÃO														
				HORA APRES.	DE																	
GMT	FAZOLIU	630129	1407	15:30	1			GMT - Comandante														
COP	FUPIN	955286	1029	5:30	1			COP - Copiloto														
CMR	FAMVNS	426940	1086	5:30	1			CMRA - Comissária														
								EXT-1 - Extra Cat. 1														
								D - INSPAC/ANAC														
								GMT/COP/CMRA - Em Instrução														
ETAP/NÔO	TRECHO (5)	DE	PARA	PARTIDA	DECOL.	POUSO	CORTE	DIU.	NOT.	IFR	TOTAL	APU (8)	COMB. TOT.	ETAPA	PAX	CARGA	PIC	NAT.				
1-2231	SBAR SBIL	16:00	16:14	17:59	18:02	2:0	-	1:9	2:0	1	4400	2250	25	319	11			BR				
2-2231	SBIL SB5V	18:20	18:32	19:26	19:09	0:8	-	0:8	0:8	1	2300	750	02	35	11			BR				
3-2231	SB5V S18K	19:43	19:55	21:05	21:08	1:1	-	0:1	1:1	1	4300	1600	34	460	11			BR				
4-2231	S18K SB8K	21:25	21:29	22:22	22:29	-	-	1:1	1:0	1	2550	1110	6	450	11			BR				
5-2231	SB8K SBKP	23:19	23:31	00:23	00:25	-	-	1:1	1:1	1	7900	200	08	211	11			BR				
6																						
7																						
8																						
(11) TOTAL =>												3.9	2.3	5.9	6.2	5	1410					< = COMBUSTÍVEL REMANESCENTE (12)
Ocorrências (13)																						
												ABASTECIMENTO (14)										
												QUANTIDADE	Nº NOTA FISCAL		FORNECEDOR							
												3507	013743009		BRSA							
												3500	053243009		BRSA							
												1514	072242013		BRSA							
												ASSINATURA COMANDANTE (15)										
												<i>[Signature]</i>										



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 1589/2019

PROCESSO Nº 00065.156032/2014-18

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

Brasília, 02 de dezembro de 2019.

1. Trata-se de Recurso Administrativo interposto por PASSAREDO TRANSPORTES AÉREOS LTDA, CNPJ 00512777000135, contra decisão de 1ª Instância da Superintendência de Aeronavegabilidade - SAR, proferida dia 14/11/2017, que aplicou multa no valor de R\$ 469.000,00 (quatrocentos e sessenta e nove mil reais), pelo cometimento da infração identificada no Auto de Infração nº 02467/2014, pela prática de operação de aeronave em 67 voos com um componente do sistema de iluminação de emergência inoperante sem previsão para despacho na Lista de Equipamentos Mínimos (MEL). A infração foi capitulada, após convalidação, na alínea "e" do inciso III do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA) c/c item 121.628(b)(5) do RBAC (Regulamento Brasileiro de Aviação Civil) 121.

2. Por celeridade processual e, com fundamento no artigo 50, §1º, da Lei nº 9.784/1999, ratifico os argumentos trazidos na proposta de decisão [Parecer 1423/2019/JULG ASJIN/ASJIN – SEI nº 3775974], 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:**

- CONVERTER EM DILIGÊNCIA o presente processo, retornando os autos à Secretaria da ASJIN, para que sejam encaminhados à Superintendência de Aeronavegabilidade (SAR), de forma que sejam analisados os documentos acostados ao processo e demais documentos mencionados nesta diligência, bem como que os seguintes quesitos sejam respondidos/atendidos:

1. Há documento apto a demonstrar a entrega ao interessado do Ofício nº 41(SEI)/2017/SAR/JPI - GTPA/SAR-SJC/GTAS/SAR-ANAC (SEI nº 0973597)?
2. Existe comprovação de que o interessado foi notificado da convalidação do AI nº 02467/2014?
3. Caso exista a comprovação da referida notificação do interessado acerca da convalidação, solicita-se que a mesma seja juntada aos autos.

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

6. Foi observado que no SIGEC para o crédito de multa nº 661914172 consta informada no campo "Data Infração" apenas a data de 24/08/2010, contudo o referido crédito se refere a ocorrências nas datas 24/08/2010, 25/08/2010, 26/08/2010, 27/08/2010, 28/08/2010, 29/08/2010, 30/08/2010 e 31/08/2010. Solicita-se à Secretaria que adote as providências cabíveis.

À Secretaria.

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 17/12/2019, às 19:04, 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 **3786436** e o código CRC **CEFFF149**.

Referência: Processo nº 00065.156032/2014-18

SEI nº 3786436