



PARECER N° 1368/2019/JULG ASJIN/ASJIN
PROCESSO N° 00065.017624/2016-87
INTERESSADO: TOTAL LINHAS AÉREAS S.A.

PROPOSTA DE DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA – ASJIN

Auto de Infração n°: 00769/2015 **Data da Lavratura:** 22/10/2015

Crédito de Multa n°: 664871181

Data da infração: 12/11/2014 **Local:** Guarulhos - SP

Infração: *liberação da aeronave PR-TTW com pane por item da MEL não aplicável à pane reportada*

Enquadramento: alínea "e" do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei n° 7.565/86), c/c itens 121.628(b), 121.701(a) e (c)(2) e 121.709(b)(2) do RBAC 121 e o item 11.e da IAC 3507

Proponente: Henrique Hiebert - SIAPE 1586959

RELATÓRIO

1. Trata-se de Recurso interposto por TOTAL LINHAS AÉREAS S.A. em face de decisão proferida no Processo Administrativo em epígrafe, originado do Auto de Infração n° 00769/2015 (fl. 01), que capitulou a conduta do interessado na alínea "e" do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei n° 7.565/86), c/c itens 121.628(b), 121.701(a) e (c)(2) e 121.709(b)(2) do RBAC 121 e o item 11.e da IAC 3507, descrevendo o seguinte:

Descrição da ocorrência: liberação da aeronave PR-TTW com pane por item da MEL que não é aplicável para a pane reportada.

HISTÓRICO: No item 03 da página n° 109814 do livro de bordo da aeronave PR-TTW verifica-se que no campo "FLIGHT REPORTS" está indicado que o registro refere-se a uma entrada de manutenção. Constando no campo "MAINTENANCE ACTIONS TAKEN" deste item do livro de bordo da aeronave PR-TTW a informação de "*Constatado no pré-voos parafusos do tubo torque superior escada ventral quebrados. Liberado acd MEL 52-6-1 CAT "C" OS 00501284-001 ITEM 0028*". Portanto, o referido registro de manutenção da aeronave PR-TTW informa que existiam parafusos do tubo de torque da escada traseira da aeronave quebrados.

O item 52-6 da MEL (Lista de Equipamentos Mínimos) é aplicável para liberação da aeronave com pane no sistema de luz de indicação da escada traseira. Especificamente, o item 52-6-1 aplica-se para possibilitar a liberação deste sistema de luz de indicação com pane em aeronaves cargueiras, que é o caso da aeronave PR-TTW. No entanto, no registro do item 03 da página n° 109814 do livro de bordo desta aeronave, a pane identificada não estava relacionada com o sistema de luz de indicação da escada, mas sim com danos em parafusos do tubo de torque da escada. Portanto, o item 52-6-1 da MEL não é aplicável para a liberação da aeronave com a pane em questão, pois este item refere-se ao sistema de luz de indicação da escada em aeronaves cargueiras e a pane não era relativa ao sistema de indicação da escada.

O item que poderia ser aplicável para a liberação da aeronave PR-TTW com a pane informada no 03 da página n° 109814 do livro de bordo poderia ser o item 52-3-2 da MEL, por ser este o item aplicável à liberação de aeronave cargueira com pane na escada traseira. Devendo ser considerado, neste caso, que parafusos quebrados no tubo de torque da escada poderiam

comprometer a operação da escada, desta forma, teriam que ter sido cumpridos os procedimentos de manutenção e operacionais previstos na coluna "OBSERVAÇÕES E/OU EXCEÇÕES" do item 52-3-2 da MEL. Entretanto, como a liberação constante do registro do item 03 da página nº 109814 do livro de bordo da aeronave PR-TTW não foi baseada no item 52-3-2 da MEL, a empresa não garantiu que os procedimentos previstos neste item foram seguidos. Ainda que os procedimentos existentes no item 52-6-1 sejam similares ao do item 52-3-2, os procedimentos não são os mesmos.

Sendo assim, a liberação da aeronave, constante do item 03 da página nº 109814 do livro de bordo da aeronave PR-TTW não foi adequada, uma vez que a aeronave foi liberada de acordo com item da MEL que não era aplicável à pane, não garantindo assim uma liberação para retorno ao serviço adequada.

Portanto, o registro constante do campo "MAINTENANCE ACTIONS TAKEN" no item 03 da página nº 109814 do livro de bordo da aeronave PR-TTW, em que consta a liberação da aeronave, com a pane de parafusos do tubo de torque da escada traseira quebrados pelo item da MEL 52-6-1, que não é aplicável para a liberação da pane em questão, demonstra que a aeronave liberada para retorno ao serviço de maneira inadequada, evidenciando assim que não foi observado o previsto nos requisitos 121.628(b), 121.701(a) e (c)(2) e 121.709(b)(2) do RBAC 121 e o item 11.e da IAC 3507.

2. Às fls. 02/09, Relatório de Fiscalização nº 77/2015/GTAR-RJ/GAEM/GGAC/SAR detalha a irregularidade constatada pela fiscalização, e apresenta como anexo os seguintes documentos:

- 2.1. cópia do Ofício nº 2441/2014/GTAR-RJ/GAEM/GGAC/SAR - fl. 11;
- 2.2. cópia do FOP 109 nº 383/2014/GTAR-RJ/GAEM/GGAC/SAR - fls. 13/29;
- 2.3. cópia da Página nº 109814 do Livro de Bordo da aeronave PR-TTW - fl. 31;
- 2.4. cópia do FOP 123 nº TLA0101/15 - fls. 33/41;
- 2.5. cópia da "Comunicação Interna" nº CI-69/GM - fl. 43;
- 2.6. cópia do FOP 109 nº 9/2015/GTAR-RJ/GAEM/GGAC/SAR - fls. 45/68;
- 2.7. cópia do FOP 123 nº TLA0201/15 - fls. 70/72;
- 2.8. cópia da "Comunicação Interna" nº CI-75/GM - fl. 74;
- 2.9. cópia do FOP 109 nº 35/2015/GTAR-RJ/GAEM/GGAC/SAR - fls. 76/79;
- 2.10. cópia do Ofício nº 585/2015/GTAR-RJ/GAEM/GGAC/SAR - 81;
- 2.11. cópia da Carta GT 0303/15 e seus anexos - fls. 83/88;
- 2.12. cópia de páginas do AMM da aeronave Boeing 727 citadas no Relatório de Fiscalização - fls. 90/92;
- 2.13. cópia de páginas da MEL da aeronave Boeing 727 citadas no Relatório de Fiscalização - fls. 94/95.

3. Embora não seja possível se identificar em qual data o interessado foi notificado acerca da lavratura do Auto de Infração no Aviso de Recebimento constante à fl. 96, verifica-se que encontra-se à fl. 242 do processo 00065.018041/2016-73 cópia do mesmo Aviso de Recebimento, que demonstra que a notificação ocorreu na data de 03/11/2015. Apesar de notificado, o interessado não apresentou defesa, conforme "Certidão de Decurso de Prazo" à fl. 97.

4. Em 16/02/2016, lavrado Despacho que encaminha o processo ao setor competente para decisão em primeira instância da Superintendência de Aeronavegabilidade - SAR - fl. 98.

5. Em 31/07/2018, lavrado Termo de Encerramento de Trâmite Físico JPI - GTPA/SAR 2056500, passando o processo a tramitar exclusivamente no Sistema Eletrônico de

Informações - SEI.

6. Em 06/08/2018, a autoridade competente, após apontar a ausência de defesa, decide pela aplicação, com a ausência de circunstâncias atenuantes ou agravantes, de multa no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais) - SEI 2065423.
7. Em 08/08/2018, lavrada Notificação de Decisão SEI 2094102.
8. Notificado da decisão em 14/08/2018 (SEI 2094185 e 2149531), de acordo com o extrato de "Rastreamento de objetos" SEI 2192773, em 23/08/2018 o interessado postou seu recurso a esta Agência (SEI 2168571). No documento, contesta a aplicação de multa e dispõe que "*o setor de manutenção da recorrente constatou que um componente estava danificado o qual impedia a operação da escada ventral, desta forma a manutenção / tripulação considerou a escada ventral inoperante e permanecendo fechada e travada (isolada) durante todo o procedimento de carregamento e descarregamento, conforme descrito no item 52-3(2) da MEL*" e que "*todos os procedimentos adotados pela recorrente estão de acordo com a legislação e recomendações do fabricante, inexistindo qualquer prejuízo ou irregularidade*".
9. Ante o exposto, o interessado requer que o Auto de Infração seja anulado, "*dada a inexistência de infração (...)*".
10. Junto ao recurso o interessado apresenta instrumento de procuração.
11. Em 17/09/2018, lavrado Despacho JPI - GTPA/SAR 2213504, que encaminha o processo à ASJIN.
12. Em 12/09/2018, lavrado Despacho ASJIN 2217404, que conhece do recurso e determina a distribuição do processo a membro julgador, para análise e deliberação.
13. É o relatório.

PRELIMINARES

14. ***Regularidade processual***
15. Embora não seja possível se identificar em qual data o interessado foi notificado acerca da lavratura do Auto de Infração no Aviso de Recebimento constante à fl. 96, verifica-se que encontra-se à fl. 242 do processo 00065.018041/2016-73 cópia do mesmo Aviso de Recebimento, que demonstra que a notificação ocorreu na data de 03/11/2015. Apesar de notificado, o interessado não apresentou defesa, conforme "Certidão de Decurso de Prazo" à fl. 97, que também atesta que a notificação ocorreu na data de 03/11/2015.
16. O interessado foi, ainda, regularmente notificado quanto à decisão de primeira instância em 14/08/2018 (SEI 2149531), e de acordo com o extrato de "Rastreamento de objetos" SEI 2192773, em 23/08/2018 postou seu conhecido recurso a esta Agência (SEI 2168571), conforme Despacho ASJIN 2217404.
17. 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

18. ***Quanto à fundamentação da matéria - liberação da aeronave PR-TTW com pane por item da MEL não aplicável à pane reportada***
19. Diante da infração descrita no Auto de Infração, a multa foi aplicada com base na alínea "e" do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei nº 7.565/86), c/c itens

121.628(b), 121.701(a) e (c)(2) e 121.709(b)(2) do RBAC 121 e o item 11.e da IAC 3507.

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

CBA

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

(...)

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

(...)

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

(...)

21. Por sua vez, o RBAC 121, que dispõe "REQUISITOS OPERACIONAIS: OPERAÇÕES DOMÉSTICAS, DE BANDEIRA E SUPLEMENTARES", apresentava à época dos fatos a seguinte redação em seus itens 121.628(b), 121.701(a) e (c)(2) e 121.709(b)(2):

RBAC 121 (...)

121.628 Instrumentos e equipamentos inoperantes

(...)

(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 (c) desta seção; (Redação dada pela Resolução nº 334, de 1º de julho de 2014)

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

(4) existam e estejam disponíveis para o piloto, as informações requeridas pelo parágrafo (b)(3)(ii) desta seção e os registros dos equipamentos e instrumentos inoperantes; (Redação dada pela Resolução nº 334, de 1º de julho de 2014)

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

(...)

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

(a) Cada detentor de certificado deve dispor de um livro de registros, a bordo de cada um de seus aviões, para lançamento de informações sobre a tripulação, horas de voo, irregularidades de funcionamento observadas em cada voo e **registro das ações corretivas tomadas ou postergamento de correção das mesmas**. A critério do detentor de certificado, o livro pode ser desmembrado em duas partes: registros do avião e registros da tripulação.

(b) No que diz respeito à tripulação, é responsabilidade do piloto em comando registrar em cada voo pelo menos as seguintes informações: matrícula do avião, data, nomes dos tripulantes e função a bordo de cada um deles, local da decolagem e do pouso, horário da decolagem e do pouso, tempo de voo, espécie do voo (visual, instrumentos, diurno, noturno), observações (se houver) e nome e assinatura da pessoa responsável.

(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;

(2) cada pessoa que tome ações corretivas concernentes a falhas ou mau funcionamento registrados no livro de bordo, seja na célula, motores, hélices, rotores

ou equipamentos normais e de emergência, deve registrar sua ação no referido livro, de acordo com os aplicáveis requisitos de manutenção deste regulamento;

(...)

121.709 Liberação de avião para voo ou registro em livro de manutenção do avião

(a) Nenhum detentor de certificado pode operar um avião após execução de serviços de manutenção, manutenção preventiva e modificações no mesmo, a menos que o próprio detentor de certificado ou a empresa com a qual ele tenha contrato para a execução de tais serviços prepare ou faça preparar:

- (1) o documento de liberação do avião para voo; ou
- (2) o adequado registro no livro de manutenção do avião.

(b) O documento de liberação para voo ou o registro requerido pelo parágrafo (a) desta seção deve:

- (1) ser preparado segundo as normas vigentes e os procedimentos estabelecidos no manual do detentor de certificado;
- (2) incluir um atestado de que:
 - (i) os trabalhos foram executados segundo os requisitos do manual do detentor de certificado aprovado;
 - (ii) todos os itens de inspeções requeridas foram realizados por uma pessoa autorizada que verificou pessoalmente que os trabalhos foram satisfatoriamente completados;
 - (iii) não existe qualquer condição conhecida que impeça a aeronavegabilidade do avião;**
 - (iv) no que diz respeito aos trabalhos executados, o avião está em condições seguras de operação.

(sem grifos no original)

22. Por sua vez, a IAC 3507, que trata de "NORMAS E PROCEDIMENTOS PARA A CONFECÇÃO E APROVAÇÃO DE LISTAS MESTRAS DE EQUIPAMENTOS MÍNIMOS (MMEL) E DE LISTAS DE EQUIPAMENTOS MÍNIMOS (MEL)", estabelecia o seguinte em seu item 11.e:

IAC 3507 (...)

11. UTILIZAÇÃO DA MEL EM SERVIÇO. (...)

e. Retardo na correção de um item. Um defeito lançado no livro de registro de manutenção da aeronave normalmente retira a aeronave de serviço. A aeronave permanece fora de serviço até que o defeito seja corrigido ou o defeito seja analisado e, confrontado com a MEL, se permita o retorno da aeronave ao vôo pelo tempo máximo estabelecido na MEL. Essa aprovação para o retorno ao serviço pode ser lançada no livro de registro de manutenção da aeronave tanto através de uma nota certificando que uma ação corretiva foi tomada (devidamente assinada por quem efetuou a ação e a anotação), como também através de uma nota referindo-se a um retardo na correção de um item concedido pela MEL ou outro documento equivalente aceito pelo DAC (devidamente assinado por quem autorizou o relaxamento e efetuou a ação e a anotação).

Um retardo na correção de um item (relaxamento) somente é concedido pela MEL após ter sido determinado que a aeronave está em condições de realizar um vôo seguro e que condições específicas, limitações e procedimentos de manutenção(M) e de operações(O) referenciados na seção de observações para um item determinado tenham sido considerados. O desenvolvimento satisfatório de todos os procedimentos é da responsabilidade do operador. Essa função pode ser delegada a pessoas qualificadas quando tal delegação estiver explicitada no Manual de Empresa requerido pelo RBHA aplicável ou na MEL aprovada.

Itens com defeitos e que terão um retardo na sua correção são comumente designados como itens de Ação Corretiva Retarda – ACR.”

23. Conforme documentação juntada aos autos, a fiscalização desta Agência constatou que foi registrada no item 03 da página nº 109814 do livro de bordo da aeronave PR-TTW a verificação de parafusos do tubo de torque superior da escada ventral quebrados, sendo a aeronave liberada pelo item "52-6-1 CAT C" da MEL da aeronave. Conforme apurado pela fiscalização, o item 52-6 da MEL (Lista de Equipamentos Mínimos) é aplicável para liberação da aeronave com pane no sistema de luz de

indicação da escada traseira, o qual não guarda relação com a pane verificada.

24. De acordo com a fundamentação exposta acima, fica evidente que a MEL pode permitir a aprovação de uma aeronave para retorno ao serviço com item pendente, no entanto verifica-se que no caso em tela, conforme amplamente demonstrado no Relatório de Fiscalização às fls. 02/09, a aeronave foi liberada por item da MEL não aplicável à pane registrada; assim, não estavam disponíveis para o piloto as informações por ventura requeridas pelo parágrafo (b)(3)(ii) do item 121.628 do RBAC 121, assim como a liberação incorreta poderia impedir que o avião fosse operado segundo todas as condições e limitações necessárias (item 121.628(b)(4)). Adicionalmente, sem a liberação correta da aeronave, a própria manutenção da empresa poderia deixar de adotar as medidas de manutenção adequadas relacionadas ao item em pane nos voos subsequentes.

25. Desta forma, considera-se que o retorno ao serviço da aeronave nestas condições foi realizado de maneira inadequada, em contrariedade com a fundamentação exposta acima, cabendo à autuada a aplicação de sanção administrativa.

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

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

28. Com relação às alegações trazidas pelo interessado em recurso de que "*o setor de manutenção da recorrente constatou que um componente estava danificado o qual impedia a operação da escada ventral, desta forma a manutenção / tripulação considerou a escada ventral inoperante e permanecendo fechada e travada (isolada) durante todo o procedimento de carregamento e descarregamento, conforme descrito no item 52-3(2) da MEL*" e que "*todos os procedimentos adotados pela recorrente estão de acordo com a legislação e recomendações do fabricante, inexistindo qualquer prejuízo ou irregularidade*", cabe registrar que conforme fartamente demonstrado pelo Relatório de Fiscalização, o item utilizado para liberação da aeronave não guardava correspondência com a pane apresentada pela aeronave; assim, as alegações apresentadas pelo interessado não têm o condão de afastar sua responsabilidade administrativa pelo ato infracional verificado pela fiscalização desta Agência.

29. Portanto, não se verifica nos autos qualquer prova trazida pelo Interessado de que não descumpriu a legislação vigente, não cabendo também o requerimento da parte autuada de anulação do Auto de Infração, eis que não foi verificado qualquer vício no presente processo.

30. Ademais, a Lei nº 9.784/99, que regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal, em seu art. 36, dispõe a redação que segue:

Lei nº 9.784/99

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.

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

DOSIMETRIA DA SANÇÃO

32. Com relação à dosimetria da sanção, cabe observar que em 04/12/2018 entrou em vigor a Resolução Anac nº 472/2018, que atualizou as providências administrativas decorrentes do exercício das atividades de fiscalização sob competência da Agência. Ressalta-se que embora a Resolução nº 472/2018 tenha revogado a Resolução Anac nº 25/2008 e a Instrução Normativa Anac nº 8, de 2008, estabeleceu em seu artigo 82 que suas disposições não prejudicam atos já praticados e a aplicação das normas vigentes

à época dos fatos, inclusive no que concerne às sanções aplicáveis. Desta forma, importa esclarecer que as alterações normativas citadas não influenciaram o teor do presente Parecer, que apenas passa a ter fundamento em novo normativo no que tange às questões procedimentais.

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

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

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

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

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

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

CONCLUSÃO

39. Pelo exposto, sugere-se **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO-SE** o valor da multa aplicada em primeira instância no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais).

40. À consideração superior.

HENRIQUE HIEBERT

SIAPE 15869597



Documento assinado eletronicamente por **Henrique Hiebert, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 07/11/2019, às 12:08, 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 **3702090** e o código CRC **3824B67A**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 1530/2019

PROCESSO Nº 00065.017624/2016-87
INTERESSADO: TOTAL LINHAS AÉREAS S.A.

Brasília, 07 de novembro de 2019.

1. Trata-se de recurso interposto por TOTAL LINHAS AÉREAS S.A. - CNPJ 32.068.363/0002-36, em face da decisão de 1ª Instância proferida pela Superintendência de Aeronavegabilidade - SAR em 06/08/2018, que aplicou ao interessado multa no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais), pela prática da infração descrita no Auto de Infração nº 00769/2015, com fundamento na alínea "e" do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei nº 7.565/86), c/c itens 121.628(b), 121.701(a) e (c)(2) e 121.709(b)(2) do RBAC 121 e o item 11.e da IAC 3507 - *liberação da aeronave PR-TTW com pane por item da MEL não aplicável à pane reportada*, consubstanciada essa no crédito registrado no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC sob o número 664871181.

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 1368/2019/ASJIN - SEI nº 3702090**], ressaltando que embora a Resolução nº 472/2018 tenha revogado a Resolução ANAC nº 25/2008 e a IN ANAC nº 8, de 2008, estabeleceu em seu artigo 82 que suas disposições não prejudicam atos já praticados e a aplicação das normas vigentes à época dos fatos, inclusive no que concerne às sanções aplicáveis.

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

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

- por conhecer e **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso interposto por **TOTAL LINHAS AÉREAS S.A. - CNPJ 32.068.363/0002-36**, ao entendimento de que restou configurada a prática da infração descrita no Auto de Infração nº 00769/2015, capitulada na alínea "e" do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei nº 7.565/86), c/c itens 121.628(b), 121.701(a) e (c)(2) e 121.709(b)(2) do RBAC 121 e o item 11.e da IAC 3507, e por **MANTER a multa** aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa no valor de **R\$ 7.000,00 (sete mil reais)**, com a ausência de circunstâncias atenuantes ou agravantes, referente ao Processo Administrativo Sancionador 00065.017624/2016-87 e ao Crédito de Multa nº **664871181**.

5. À Secretaria.

6. Notifique-se

Cassio Castro Dias da Silva
SIAPE 1467237

Presidente da Turma Recursal do Rio de Janeiro



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 19/11/2019, às 17:12, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **3702287** e o código CRC **78ADE4E1**.

Referência: Processo nº 00065.017624/2016-87

SEI nº 3702287