



**PARECER N°** 1198/2019/JULG ASJIN/ASJIN  
**PROCESSO N°** 00065.001052/2018-86  
**INTERESSADO:** TOTAL LINHAS AÉREAS S/A

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

**Autos de Infração:** AI n°. 003282/2018 (26/01/2018); AI n°. 003283/2018 (26/01/2018); AI n°. 003285/2018 (02/02/2018) e AI n°. 003286/2018 (26/01/2018).

**Crédito de Multa (n° SIGEC):** 667889190

**Infrações:** *apontadas nos referidos Autos de Infração (conforme abaixo).*

**Enquadramentos:** *vários enquadramentos (conforme apontado abaixo em cada Auto de Infração).*

**Relator:** Sérgio Luís Pereira Santos - Membro Julgador (SIAPE 2438309 / Portaria ANAC n° 1.921, de 21/10/2009).

## **1. DO RELATÓRIO**

Trata-se de processo administrativo registrado no Sistema de Gestão Arquivística de Documentos – SIGAD sob o n° 00065.001052/2018-86, instaurado em face da empresa TOTAL LINHAS AÉREAS S/A., CNPJ n° 32.068.363/0001-55, para apuração de condutas infracionais, conforme descrito nos correspondentes Autos de Infração, abaixo, *in verbis*:

**AI n°. 3282/2018** (SEI! 1470483), lavrado em 26/01/2018:

CÓDIGO DA EMENTA: 03.0007565.0142

DESCRIÇÃO DA EMENTA: Postergação de ação corretiva utilizando MEL em empresa certificada pelo RBAC 121 sem especificar o item específico da MEL utilizado para liberação da aeronave.

HISTÓRICO:

Durante auditoria de acompanhamento de aeronavegabilidade realizada na empresa TOTAL LINHAS AÉREAS S/A por equipe da GTAR/RJ no período de 22 a 25/06/2015 foi verificada a seguinte não conformidade relacionada à aeronave PR-TTO, presente no FOP 109 n° 206/2015/GTAR-RJ/GAEM/GGAC/SAR (00065.086654/2015-52), com o seguinte texto:

"Foi verificado que a aeronave PR-TTO foi liberada no dia 21/02/2015 através do item MEL "28-11-C", conforme página n° 108964 do MFTL (Maintenance / Flight Technical LogBook). O registro não permite identificar por qual subitem previsto no item 28-11 a aeronave foi liberada. Adicionalmente, o item MEL foi fechado em 03/03/2015 (data limite para o encerramento do item), conforme registrado na ordem de serviço 00501301-0001/0032 e no item 02 da página 108977 do MFTL. Após o fechamento do item ACR a aeronave foi novamente liberada pela MEL item "28-11-C", pane esta encerrada em 04/03/2015, conforme registrado na ordem de serviço 00501307-001/0006 e no item 02 da página 108979 do MFTL. A liberação da aeronave pelo item "28-11-C" na data de 03/03/2015 foi realizada imediatamente após o fechamento do item, em desacordo com o item C-6-(b) do Capítulo III do MGM. Além disso, a aeronave foi liberada na data de 03/03/2015 com reporte de indicações inconfiáveis nos tanques #1 e #3, o que já não seria relaxado pela MEL."

A não conformidade foi emitida com prazo de resposta até dia 30/07/2015.

A empresa enviou resposta em 30/07/2015 pelo FOP 123 n° TLA 0701/15 (00065.102622/2015-10), apresentando a seguinte argumentação:

"Conforme DB 108964, o item referia-se à diferença de 2000 lbs no tanque #3, e foi liberado pela

referência MEL 28-11-1 cat. C - o Painele de reabastecimento permanecia operante; o mesmo foi solucionado em 03/03/2015 no ítem do DB 108977. O segundo ítem foi aberto no dia 03/03/2015 no DB 108977; o ítem referia-se a indicações inconfiáveis nos tanques #1 e #3 e foi considerado erroneamente como ítem novo e foi liberado pela referência MEL 28-11-1 cat. C. Este ítem foi encerrado em 04/03/2015 no DB 108979 ítem 02 e não mais se apresentou."

O registro no campo "MAINTENANCE ACTIONS TAKEN" referente ao "FLIGHT REPORT" do ítem 02 da página nº 108964 do MFTL (Maintenance / Flight Technical LogBook) da aeronave PR-TTO, efetuado no dia 21/02/2015, descrevendo o texto "liberado ítem acordo MEL 28-11 CAT 'C' O/S 00501302-001/0032 conforme AMM 28-41-01 transcrito para lista de ACR", não define qual ítem da MEL (Lista de Equipamentos Mínimos) específico foi utilizado para a postergação da ação corretiva e conseqüente liberação da aeronave com ítem inoperante. Portanto, ao registrar postergação de ação corretiva conforme MEL, sem especificar o ítem MEL utilizado, a empresa não observou as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação da aeronave (Artigo 302, inciso III, alínea "e", da Lei 7.565/86), em desacordo com seção 43.9(a) do RBAC 43, em desacordo com o ítem 121.709(b) do RBAC 121, em desacordo com a seção 11(e) da IAC 3507-121/135 ? 1298, e em desacordo com o ítem 3(C)(1) do "Capítulo III - Qualidade" do Manual Geral de Manutenção.

CAPITULAÇÃO: Alínea "e" do inciso III do artigo 302 do(a) Lei 7565 de 19/12/1986 c/c Ítem 43.9(a) do(a) RBAC 43 de 05/12/2014 c/c Ítem 121.628(b)(5) do(a) RBAC 121 de 04/07/2014 c/c Ítem 121.709(b) do(a) RBAC 121 de 04/07/2014 c/c Ítem 11(e) do(a) IAC 3507 de 24/12/1998.

DADOS COMPLEMENTARES: Data da Ocorrência: 21/02/2015 - Marcas da Aeronave: PRTTO - Local da Ocorrência: SBGR - AEROPORTO INTERNACIONAL DE SÃO PAULO/GUARULHOS, GOVERNADOR ANDRÉ FRANCO MONTORO.

**AI nº. 3283/2018** (SEI! 1470497), lavrado em 26/01/2018:

CÓDIGO DA EMENTA: 03.0007565.0142

DESCRIÇÃO DA EMENTA: Postergação de ação corretiva utilizando MEL em empresa certificada pelo RBAC 121 sem especificar o ítem específico da MEL utilizado para liberação da aeronave.

HISTÓRICO:

Durante auditoria de acompanhamento de aeronavegabilidade realizada na empresa TOTAL LINHAS AÉREAS S/A por equipe da GTAR/RJ no período de 22 a 25/06/2015 foi verificada a seguinte não conformidade relacionada à aeronave PR-TTO, presente no FOP 109 nº 206/2015/GTAR-RJ/GAEM/GGAC/SAR (00065.086654/2015-52), com o seguinte texto:

"Foi verificado que a aeronave PR-TTO foi liberada no dia 21/02/2015 através do ítem MEL "28-11-C", conforme página nº 108964 do MFTL (Maintenance / Flight Technical LogBook). O registro não permite identificar por qual subitem previsto no ítem 28-11 a aeronave foi liberada. Adicionalmente, o ítem MEL foi fechado em 03/03/2015 (data limite para o encerramento do ítem), conforme registrado na ordem de serviço 00501301-0001/0032 e no ítem 02 da página 108977 do MFTL. Após o fechamento do ítem ACR a aeronave foi novamente liberada pela MEL ítem "28-11-C", pane esta encerrada em 04/03/2015, conforme registrado na ordem de serviço 00501307-001/0006 e no ítem 02 da página 108979 do MFTL. A liberação da aeronave pelo ítem "28-11-C" na data de 03/03/2015 foi realizada imediatamente após o fechamento do ítem, em desacordo com o ítem C-6-(b) do Capítulo III do MGM. Além disso, a aeronave foi liberada na data de 03/03/2015 com reporte de indicações inconfiáveis nos tanques #1 e #3, o que já não seria relaxado pela MEL."

A não conformidade foi emitida com prazo de resposta até dia 30/07/2015.

A empresa enviou resposta em 30/07/2015 pelo FOP 123 nº TLA 0701/15 (00065.102622/2015-10), apresentando a seguinte argumentação:

"Conforme DB 108964, o ítem referia-se à diferença de 2000 lbs no tanque #3, e foi liberado pela referência MEL 28-11-1 cat. C - o Painele de reabastecimento permanecia operante; o mesmo foi solucionado em 03/03/2015 no ítem do DB 108977. O segundo ítem foi aberto no dia 03/03/2015 no DB 108977; o ítem referia-se a indicações inconfiáveis nos tanques #1 e #3 e foi considerado erroneamente como ítem novo e foi liberado pela referência MEL 28-11-1 cat. C. Este ítem foi encerrado em 04/03/2015 no DB 108979 ítem 02 e não mais se apresentou."

O registro no campo "MAINTENANCE ACTIONS TAKEN" referente ao "FLIGHT REPORT" do ítem 03 da página nº 108977 do MFTL (Maintenance / Flight Technical LogBook) da aeronave

PR-TTO, efetuado no dia 03/03/2015, descrevendo o texto "liberado acordo MEL 28-11 'C' aberto O.S. 00501307-001 item 0006", não define qual item da MEL (Lista de Equipamentos Mínimos) específico foi utilizado para a postergação da ação corretiva e consequente liberação da aeronave com item inoperante. Portanto, ao registrar postergação de ação corretiva conforme MEL, sem especificar o item MEL utilizado, a empresa não observou as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação da aeronave (Artigo 302, inciso III, alínea "e", da Lei 7.565/86), em desacordo com seção 43.9(a) do RBAC 43, em desacordo com o item 121.709(b) do RBAC 121, em desacordo com a seção 11(e) da IAC 3507, e em desacordo com o item 3(C)(1) do "Capítulo III - Qualidade" do Manual Geral de Manutenção.

CAPITULAÇÃO: Alínea "e" do inciso III do artigo 302 do(a) Lei 7565 de 19/12/1986 c/c Item 43.9(a) do(a) RBAC 43 de 05/12/2014 c/c Item 121.628(b)(5) do(a) RBAC 121 de 04/07/2014 c/c Item 121.709(b) do(a) RBAC 121 de 04/07/2014 c/c Item 11(e) do(a) IAC 3507 de 24/12/1998.

DADOS COMPLEMENTARES: Data da Ocorrência: 03/03/2015 - Marcas da Aeronave: PRTTO - Local da Ocorrência: SBPA - Salgado Filho.

**AI nº. 3285/2018** (SEI! 1495850), lavrado em 02/02/2018:

CÓDIGO DA EMENTA: .0007565.0151

DESCRIÇÃO DA EMENTA: Realizar voos com equipamento inoperante, liberado com utilização da MEL, após prazo definido para o item.

HISTÓRICO:

Durante auditoria de acompanhamento de aeronavegabilidade realizada na empresa TOTAL LINHAS AÉREAS S/A por equipe da GTAR/RJ no período de 22 a 25/06/2015 foi verificada a seguinte não conformidade relacionada à aeronave PR-TTO, presente no FOP 109 nº 206/2015/GTAR-RJ/GAEM/GGAC/SAR (00065.086654/2015-52), com o seguinte texto:

"Foi verificado que a aeronave PR-TTO foi liberada no dia 21/02/2015 através do item MEL "28-11-C", conforme página nº 108964 do MFTL (Maintenance / Flight Technical LogBook). O registro não permite identificar por qual subitem previsto no item 28-11 a aeronave foi liberada. Adicionalmente, o item MEL foi fechado em 03/03/2015 (data limite para o encerramento do item), conforme registrado na ordem de serviço 00501301-0001/0032 e no item 02 da página 108977 do MFTL. Após o fechamento do item ACR a aeronave foi novamente liberada pela MEL item "28-11-C", pane esta encerrada em 04/03/2015, conforme registrado na ordem de serviço 00501307-001/0006 e no item 02 da página 108979 do MFTL. A liberação da aeronave pelo item "28-11-C" na data de 03/03/2015 foi realizada imediatamente após o fechamento do item, em desacordo com o item C-6-(b) do Capítulo III do MGM. Além disso, a aeronave foi liberada na data de 03/03/2015 com reporte de indicações inconfiáveis nos tanques #1 e #3, o que já não seria relaxado pela MEL."

A não conformidade foi emitida com prazo de resposta até dia 30/07/2015.

A empresa enviou resposta em 30/07/2015 pelo FOP 123 nº TLA 0701/15 (00065.102622/2015-10), apresentando a seguinte argumentação:

"Conforme DB 108964, o item referia-se à diferença de 2000 lbs no tanque #3, e foi liberado pela referência MEL 28-11-1 cat. C - o Pannel de reabastecimento permanecia operante; o mesmo foi solucionado em 03/03/2015 no ítem do DB 108977. O segundo item foi aberto no dia 03/03/2015 no DB 108977; o item referia-se a indicações inconfiáveis nos tanques #1 e #3 e foi considerado erroneamente como item novo e foi liberado pela referência MEL 28-11-1 cat. C. Este item foi encerrado em 04/03/2015 no DB 108979 item 02 e não mais se apresentou."

O tempo decorrido entre a liberação da aeronave no dia 21/02/2015, através do item MEL "28-11-C", conforme página nº 108964 do MFTL (Maintenance / Flight Technical LogBook), e a efetiva correção da pane e encerramento da liberação utilizando a MEL, ocorrido em 04/03/2015, conforme registrado na ordem de serviço 00501307-001/0006 e no item 02 da página 108979 do MFTL, foi de 11 (onze) dias. O limite para a postergação do item inoperante conforme item "MEL 28-11-1" (correto enquadramento do item), que possui categoria de reparo "C", são de 10 (dez) dias, a contar do dia seguinte ao do registro da pane. Portanto, a aeronave PR-TTO foi liberada para realizar os seguintes voos sem ação corretiva ou postergação de ação corretiva válida, no que se refere à pane reportada no item 02 do "FLIGHT REPORT" da página nº 108964 do MFTL (Maintenance / Flight Technical LogBook) da aeronave PR-TTO, aberto no dia 21/02/2015, e reportada novamente no item 03 do "FLIGHT REPORT" da página nº 108977 do MFTL (Maintenance / Flight Technical LogBook) da aeronave PR-TTO, aberto no dia 03/03/2015:

(1) voo no dia 04/03/2015, às 02:40, flight number 5678, registrado na página nº 108978 do MFTL; e

(2) voo no dia 04/03/2015, às 07:32, flight number 5679, registrado na página nº 108979 do MFTL.

De forma a complementar essa descrição, vale ressaltar que, apesar do item MEL ter sido fechado em 03/03/2015, data limite para o encerramento do item, conforme registrado na ordem de serviço 00501301-0001/0032 e no item 02 da página 108977 do MFTL, o item foi reaberto em menos de 24 (vinte e quatro) horas, conforme registro no item 03 do "FLIGHT REPORT" da página nº 108977 do MFTL (Maintenance / Flight Technical LogBook) da aeronave. Conforme definido no Manual Geral de Manutenção do operador, no item "5-C-(6)(b)" do capítulo III, caso a pane seja reaberta em menos de 24 (vinte e quatro) horas, o tempo será contabilizada a partir do registro inicial da pane, para fins de controle de prazo de item MEL.

O operador realizou dois voos no dia 04/03/2015 (flight number 5678 e 5679) sem ação corretiva ou postergação válida de ação corretiva utilizando MEL, referente à pane reportada no item 02 do "FLIGHT REPORT" da página nº 108964 do MFTL da aeronave PR-TTO, no dia 21/02/2015, e reportada novamente no item 03 do "FLIGHT REPORT" da página nº 108977 do MFTL da aeronave PR-TTO, no dia 03/03/2015. Portanto, em cada um dos dois voos realizados, o operador não observou as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação da aeronave (Artigo 302, inciso III, alínea "e", da Lei 7.565/86), em desacordo com o item 121.628(b)(5) do RBAC 121, em desacordo com o item 121.709(b) do RBAC 121, em desacordo com o item 11(e) da IAC 3507, e em desacordo com o item "5-C-(6)(b)" do "Capítulo III - Qualidade" do Manual Geral de Manutenção.

CAPITULAÇÃO: Alínea (e) do inciso III do artigo 302 do(a) Lei 7565 de 19/12/1986 c/c Item 121.628(b)(5) do(a) RBAC 121 de 04/07/2014 c/c Item 121.709(b) do(a) RBAC 121 de 04/07/2014 c/c Item 11(e) do(a) IAC 3507 de 24/12/1998.

DADOS COMPLEMENTARES: Marcas da Aeronave: PRTTO.

## **AI nº. 3286/2018** (SEI! 1470589), lavrado em 26/01/2018:

CÓDIGO DA EMENTA: 03.0007565.0147

DESCRIÇÃO DA EMENTA: Liberação de aeronave utilizando postergação de manutenção - MEL de forma incorreta.

### **HISTÓRICO:**

Durante auditoria de acompanhamento de aeronavegabilidade realizada na empresa TOTAL LINHAS AÉREAS S/A por equipe da GTAR/RJ no período de 22 a 25/06/2015 foi verificada a seguinte não conformidade relacionada à aeronave PR-TTO, presente no FOP 109 nº 206/2015/GTAR-RJ/GAEM/GGAC/SAR (00065.086654/2015-52), com o seguinte texto:

"Foi verificado que a aeronave PR-TTO foi liberada no dia 21/02/2015 através do item MEL "28-11-C", conforme página nº 108964 do MFTL (Maintenance / Flight Technical LogBook). O registro não permite identificar por qual subitem previsto no item 28-11 a aeronave foi liberada. Adicionalmente, o item MEL foi fechado em 03/03/2015 (data limite para o encerramento do item), conforme registrado na ordem de serviço 00501301-0001/0032 e no item 02 da página 108977 do MFTL. Após o fechamento do item ACR a aeronave foi novamente liberada pela MEL item "28-11-C", pane esta encerrada em 04/03/2015, conforme registrado na ordem de serviço 00501307-001/0006 e no item 02 da página 108979 do MFTL. A liberação da aeronave pelo item "28-11-C" na data de 03/03/2015 foi realizada imediatamente após o fechamento do item, em desacordo com o item C-6-(b) do Capítulo III do MGM. Além disso, a aeronave foi liberada na data de 03/03/2015 com reporte de indicações inconfiáveis nos tanques #1 e #3, o que já não seria relaxado pela MEL."

A não conformidade foi emitida com prazo de resposta até dia 30/07/2015.

A empresa enviou resposta em 30/07/2015 pelo FOP 123 nº TLA 0701/15 (00065.102622/2015-10), apresentando a seguinte argumentação:

"Conforme DB 108964, o item referia-se à diferença de 2000 lbs no tanque #3, e foi liberado pela referência MEL 28-11-1 cat. C - o Pannel de reabastecimento permanecia operante; o mesmo foi solucionado em 03/03/2015 no ítem do DB 108977. O segundo item foi aberto no dia 03/03/2015 no DB 108977; o item referia-se a indicações inconfiáveis nos tanques #1 e #3 e foi considerado erroneamente como item novo e foi liberado pela referência MEL 28-11-1 cat. C. Este item foi encerrado em 04/03/2015 no DB 108979 item 02 e não mais se apresentou."

Adicionalmente, a pane reportada novamente no item 03 do "FLIGHT REPORT" da página nº

108977 do MFTL (Maintenance / Flight Technical LogBook) da aeronave PR-TTO, no dia 03/03/2015, possui o seguinte registro: "indicações inconfiáveis de quantidade de combustível nos tanques #1 e #3". O operador liberou a aeronave utilizando postergação de ação corretiva enquadrando no item "28-11-1" da MEL, conforme registrado no campo "MAINTENANCE ACTIONS TAKEN" do item 03 da página nº 108977 do MFTL. Entretanto, o item "28-11-1" da MEL (Lista de Equipamentos Mínimos) estabelece, na quantidade requerida para despacho e nas observações, que somente 01 (um) tanque principal de um total de 03 (três) pode estar inoperante e ser postergada a ação corretiva aplicando o referido item da MEL ("Um pode estar inoperante desde que..."). Portanto, o operador registrou a liberação da aeronave PR-TTO com a postergação de ação corretiva para dois tanques principais inoperantes, em desacordo com os limites definidos pelo item "28-11-1" da MEL (Lista de Equipamentos Mínimos).

Considerando a utilização incorreta do item "28-11-1" da MEL (Lista de Equipamentos Mínimos) para liberação da aeronave PR-TTO, em desacordo com as exigências mínimas requeridas para despacho, conforme registrado no item 03 do "FLIGHT REPORT" da página nº 108977 do MFTL, o operador não observou as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação da aeronave (Artigo 302, inciso III, alínea "e", da Lei 7.565/86), em desacordo com o item 43.13(c) do RBAC 43, em desacordo com o item 121.628(b)(5) do RBAC 121, em desacordo com o item 121.709(b) do RBAC 121, em desacordo com o item 11(e) da IA

CAPITULAÇÃO: Alínea "e" do inciso III do artigo 302 do(a) Lei 7565 de 19/12/1986 c/c Item 43.13(c) do(a) RBAC 43 de 05/12/2014 c/c Item 121.628(b)(5) do(a) RBAC 121 de 04/07/2014 c/c Item 121.709(b) do(a) RBAC 121 de 04/07/2014 c/c Item 11(a) do(a) IAC 3507 de 24/12/1998.

DADOS COMPLEMENTARES: Data da Ocorrência: 03/03/2015 - Marcas da Aeronave: PR-TTO  
- Local da Ocorrência: SBPA - Salgado Filho.

Em resumo, trata-se de postergação de ação corretiva utilizando MEL em empresa certificada pelo RBAC 121, sem especificar o item específico da MEL utilizado para liberação da aeronave, o que resultou na lavratura dos AI nºs 003282/2018 e 003283/2018. A ação fiscal também se refere à realização de 02 (dois) voos com equipamento inoperante, liberado com utilização da MEL, após prazo definido para o item, resultando na lavratura do AI nº. 003285/2018. E, ainda, na liberação de aeronave utilizando postergação de manutenção - MEL de forma incorreta, o que resultou na lavratura do AI nº. 003286/2018. Os referidos Autos de Infração foram capitulados alínea "e" do inciso III do artigo 302 do CBA; c/c o item 43.9 (a) do RBAC 43, de 05/12/2014; c/c o item 121.628 (b) (5) do RBAC 121, de 04/07/2014; c/c o item 121.709 (b) do RBAC 121, de 04/07/2014 e c/c o item 11 (e) da IAC 3507, de 24/12/1998.

O presente processo é instruído pelo Relatório de Fiscalização SEI nº. 1413642, datado de 07/02/2018 e elaborado pela Unidade GTAR-RJ/GAEM/GGAC/SAR (SEI! 1415322), bem como pelos documentos anexados (SEI! 1425634) (SEI! 1425830) (SEI! 1425832) (SEI! 1425858) (SEI! 1425861) (SEI! 1425868) (SEI! 1425875) (SEI! 1425884) (SEI! 1425904) e (SEI! 1425905).

Não consta dos autos do presente processo o Aviso de Recebimento - AR, este correspondente aos referidos Autos de Infração. No entanto, a empresa interessada apresenta a sua defesa (SEI! 1605034).

O setor competente, em decisão, datada de 29/04/2019 (SEI! 2361207), após afastar os argumentos da defesa apresentada, confirmou os atos infracionais, enquadrando as referidas infrações na alínea "e" do inciso III do artigo 302 do CBA; c/c Item 43.9 (a) do RBAC 43, de 05/12/2014; c/c o item 121.628 (b) (5) do RBAC 121, de 04/07/2014; c/c o item 121.709 (b) do RBAC 121, de 04/07/2014 e c/c o item 11 (e) da IAC 3507, de 24/12/1998, aplicando, sem atenuantes e/ou agravantes, sanção, no patamar médio, no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais), para cada uma das infrações, totalizando, assim, o valor total de R\$ 35.000,00 (trinta e cinco mil reais).

Devidamente notificada (SEI! 3132495, 3169476 e 3230465), a interessada apresenta recurso (SEI! 3200027), alegando, entre outras coisas: (i) inexistência de infração; e (ii) "[...] a conduta [...] descrita deve ser configurada como apenas **uma infração ao art. 302**" (grifos no original).

Por despacho, datado de 15/07/2019 (SEI! 3237935), é aferida a tempestividade do recurso interposto.

O presente processo é atribuído a este analista técnico, em 05/09/2019, às 16h08min.

## Dos Outros Atos Administrativos:

- Ficha FOP 109 (SEI! 1425634);
- Processo nº. 00065.004550/2018-81;
- Processo nº. 00065.004560/2018-16;
- Processo nº. 00065.004551/2018-25;
- Processo nº. 00065.012552/2018-43;
- Termo de Entrega de Documento em Suporte Físico (SEI! 1503766);
- Despacho GTAR/RJ, datado de 04/04/2018 (SEI! 1681627);
- Despacho JPI-GTPA/SAR, datado de 29/04/2019 (SEI! 2967827);
- Extrato SIGEC (SEI! 3130469);
- Ofício nº 5003/2019/ASJIN-ANAC, datado de 14/06/2019 (SEI! 3132495);
- Aviso de Recebimento - AR (SEI! 3169476);
- Comprovante dos Correios (SEI! 3230465); e
- Despacho ASJIN, datado de 15/07/2019 (SEI! 3237935).

## É o breve Relatório.

### 2. DAS PRELIMINARES

#### *Do Recebimento do Recurso Sem Efeito Suspensivo*

Observa-se que o seu recurso já foi recebido, pela Secretaria da ASJIN, sem efeito suspensivo, com fundamento no vigente art. 38 da Resolução ANAC nº 472/18, abaixo, *in verbis*:

#### **Resolução ANAC nº. 472/18**

Art. 38. Da decisão administrativa que aplicar sanção pecuniária, caberá recurso a ser interposto no prazo de 10 (dez) dias, contados da data da ciência da decisão pelo autuado, no endereço físico ou eletrônico indicado.

§ 1º **O recurso não terá efeito suspensivo**, ressalvada a possibilidade prevista no parágrafo único do art. 61 da Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999. (Redação dada pela Resolução nº 497, de 29.11.2018) (...)

(grifos nossos)

*Como visto*, a Administração Pública poderá conceder o efeito suspensivo, desde que haja "receio de prejuízo de difícil ou incerta reparação decorrente da execução", conforme apontado no parágrafo único do art. 61 da Lei nº. 9.784/99, o qual assim dispõe, *in verbis*:

#### **Lei nº. 9.784/99**

Art. 61. Salvo disposição legal em contrário, o recurso não tem efeito suspensivo.

Parágrafo único. **Havendo justo receio de prejuízo de difícil ou incerta reparação decorrente da execução, a autoridade recorrida ou a imediatamente superior poderá, de ofício ou a pedido, dar efeito suspensivo ao recurso.**

(grifos nossos)

*No caso em tela*, deve-se apontar que o recorrente não apresenta argumentos plausíveis para a adoção dos quesitos permissivos para a incidência da referida excludente. *Como se pode observar*, o interessado não

demonstrou no presente processo que a sua sujeição imediata à execução da sanção aplicada poderá vir, *de alguma forma*, a lhe trazer prejuízos de difícil ou incerta reparação.

### ***Da Regularidade Processual:***

Não consta dos autos do presente processo o Aviso de Recebimento - AR, este correspondente aos referidos Autos de Infração. No entanto, a empresa interessada apresenta a sua defesa (SEI! 1605034). O setor competente, em decisão, datada de 29/04/2019 (SEI! 2361207), *após afastar os argumentos da defesa apresentada*, confirmou os atos infracionais, enquadrando as referidas infrações na alínea "e" do inciso III do artigo 302 do CBA; c/c o item 43.9 (a) do RBAC 43, de 05/12/2014; c/c o item 121.628 (b) (5) do RBAC 121, de 04/07/2014; c/c o item 121.709 (b) do RBAC 121, de 04/07/2014 e c/c o item 11 (e) da IAC 3507, de 24/12/1998, aplicando, sem atenuantes e/ou agravantes, sanção, *no patamar médio*, no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais), *para cada uma das infrações*, totalizando, assim, o valor total de R\$ 35.000,00 (trinta e cinco mil reais). *Devidamente notificada* (SEI! 3132495, 3169476 e 3230465), a interessada apresenta recurso (SEI! 3200027). Por despacho, datado de 15/07/2019 (SEI! 3237935), é aferida a tempestividade do recurso interposto.

Sendo assim, aponto que o presente processo preservou os interesses da Administração Pública, bem como os direitos aos princípios do *contraditório* e da *ampla defesa* do interessado.

### **3. DO MÉRITO**

***Quanto à Fundamentação da Matéria – as infrações são apontadas nos referidos Autos de Infração (conforme acima transcrito).***

Diante da infração do processo administrativo em questão, a autuação foi realizada com fundamento na alínea "u" do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA, que 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: (...)

u) **infringir** as Condições Gerais de Transporte, bem como as **demais normas que dispõem sobre os serviços aéreos**;

(**grifos nossos**)

Ainda quanto à legislação aeronáutica, deve-se apontar o dispositivo legal que prevê a criação de regulamentos e requisitos pela autoridade de aviação civil, *hoje*, os Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil - RBAC, o qual consta do CBA, conforme abaixo, *in verbis*:

#### **CBA**

##### **CAPÍTULO IV**

Do Sistema de Segurança de Vôo

##### **SEÇÃO I**

##### **Dos Regulamentos e Requisitos de Segurança de Vôo**

Art. 66. Compete à autoridade aeronáutica promover a segurança de vôo, devendo estabelecer os padrões mínimos de segurança:

I - relativos a projetos, materiais, mão-de-obra, construção e desempenho de aeronaves, motores, hélices e demais componentes aeronáuticos; e

II - relativos à inspeção, manutenção em todos os níveis, reparos e operação de aeronaves, motores, hélices e demais componentes aeronáuticos.

§ 1º Os padrões mínimos serão estabelecidos em Regulamentos Brasileiros de Homologação Aeronáutica, a vigorar a partir de sua publicação.

§ 2º Os padrões poderão variar em razão do tipo ou destinação do produto aeronáutico.

§ 3º Compete à autoridade aeronáutica regulamentar a construção, operação e emissão de

(grifos nossos)

No caso em tela, deve-se apontar a infringência da norma complementar, ou seja, o item 43.9 (a) do RBAC 43, de 05/12/2014; c/c o item 121.628 (b) (5) do RBAC 121, de 04/07/2014; c/c o item 121.709 (b) do RBAC 121, de 04/07/2014 e c/c o item 11 (e) da IAC 3507, de 24/12/1998, conforme abaixo, *in verbis*:

### **RBAC 43**

**43.9 Conteúdo, forma e disposição de registros de manutenção, manutenção preventiva, reconstrução e alteração (exceto inspeções realizadas conforme o RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou conforme o parágrafo 135.411(a)(1) ou a seção 135.419 do RBAC 135)**

(a) Anotações no registro de manutenção. Cada pessoa que execute manutenção, manutenção preventiva, reconstrução ou alteração de um artigo deve, exceto como previsto nos parágrafos (b) e (c) desta seção, fazer uma anotação no registro de manutenção desse equipamento com o seguinte conteúdo:

- (1) uma descrição (ou referência a dados aceitáveis pela ANAC) do trabalho executado;
- (2) a data da conclusão do serviço realizado;
- (3) o nome da pessoa que executou o serviço, caso esta pessoa seja diferente da pessoa especificada no parágrafo (a)(4) desta seção; e
- (4) a assinatura e número da licença da pessoa que o aprovou se o serviço foi satisfatoriamente concluído no artigo. A assinatura constitui aprovação para o retorno ao serviço apenas quanto ao serviço realizado. (Redação dada pela Resolução nº 348, de 2 de dezembro de 2014)

(...)

### **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.

(...)

**121.709 Liberação de avião para voo ou registro em 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.

(3) ser assinado por um mecânico habilitado e qualificado. Entretanto, cada mecânico autorizado só pode assinar itens de serviço que ele tenha realizado e para os quais foi contratado pelo detentor de certificado .

(...)

### **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.

(...)

Desta forma, ao se relacionar as ocorrências descritas pelo agente fiscal com o que determinam os dispositivos descritos acima, configuram-se os descumprimentos da legislação em vigor.

#### **4. DAS QUESTÕES DE FATO (*QUAESTIO FACTI*)**

*No caso em tela*, o agente fiscal aponta que trata-se de postergação de ação corretiva utilizando MEL em empresa certificada pelo RBAC 121, sem especificar o item específico da MEL utilizado para liberação da aeronave, o que resultou na lavraturas dos AI nºs 003282/2018 e 003283/2018. A ação fiscal também se refere à realização de 02 (dois) voos com equipamento inoperante, liberado com utilização da MEL, após prazo definido para o item, resultando na lavratura do AI nº. 003285/2018. E, ainda, na liberação de aeronave utilizando postergação de manutenção - MEL de forma incorreta, o que resultou na lavratura do AI nº. 003286/2018. Os referidos Autos de Infração foram capitulados alínea "e" do inciso III do artigo 302 do CBA; c/c o item 43.9 (a) do RBAC 43, de 05/12/2014; c/c o item 121.628 (b) (5) do RBAC 121, de 04/07/2014; c/c o item 121.709 (b) do RBAC 121, de 04/07/2014 e c/c o item 11 (e) da IAC 3507, de

## 5. DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO E DO ENFRENTAMENTO DOS ARGUMENTOS DE DEFESA

Não consta dos autos do presente processo o Aviso de Recebimento - AR, este correspondente aos referidos Autos de Infração. No entanto, a empresa interessada apresenta a sua defesa (SEI! 1605034). Nesse sentido, deve-se apontar as sólidas considerações apostas pelo setor de decisão de primeira instância (fls. 08 a 13), oportunidade em que pode afastar, *adequadamente*, as alegações do ente interessado. Sendo assim, com fundamento no §1º do art. 50 da Lei nº. 9.784/99, deve-se concordar com tais argumentos, os quais, *agora*, passam a fazer parte da presente análise, apresentando, ainda, abaixo, a sua transcrição em parte, *in verbis*:

**Decisão de 1ª Instância (SEI! 2361207).** [...]

### **DA DEFESA**

De acordo com sua defesa, a autuada alegou, no que concerne ao AI 003282/2018, que no dia 21/02/2015 a aeronave PR-TTO foi liberada conforme os procedimentos da MEL para o TLB 108964 item 02 com a seguinte discrepância: "Indicador de combustível Tank # 03 com marcação inconfiável indicando 2000Lbs para menos".

Que a solução do item deu-se no dia 03/03/2015 no prazo final para reparo, que de acordo com MEL era de 10 dias (sem contar a data de liberação), a manutenção executou o ajuste do indicador do tank # 03. Durante o pré-flight da tripulação antes do 1º voo do dia 04/03/2015, a tripulação constatou a seguinte discrepância; "Indicações inconfiáveis de quantidade de combustível nos tanques # 01 e # 03". A manutenção efetuou a verificação e constatou que o sistema de indicação inconfiável era somente no tank # 01, visto que o tank # 03 havia sido ajustado encerrando a antiga discrepância.

Afirmou, ainda, que o erro foi a informação incompleta do registro por parte da manutenção, o mecânico informou apenas que a aeronave estava liberada de acordo com a MEL, o qual deveria ter informado que apenas a indicação do tank # 01 estava inconfiável. Outro ponto que podemos perceber é que a tripulação aceitou a liberação. Como prática de manutenção, além de informação escrita no diário de bordo a manutenção deve informar verbalmente a tripulação sobre as soluções de todas as discrepâncias das aeronaves.

Assim, embora a autuada tenha executado os procedimentos corretos para apurar e corrigir uma possível falha no sistema operacional da aeronave admite-se que houve um erro pelo funcionário responsável ao registrar o procedimento no diário de bordo, o que deu origem aos autos de infração.

Que a simples existência de dispositivo legal prescrevendo a multa em virtude da não observância das normas e regulamentos relativos a manutenção das aeronaves não é suficiente para que sua exigência seja válida.

No caso das multas por descumprimento de obrigação como a referida nos autos não é razoável, posto que a medida que se pretende coibir com a sanção é, tão somente, o erro na prestação de informações. Neste sentido, espera-se seja afastada a incidência de infração ou a aplicação da multa.

Ao final, requer o arquivamento da autuação dada a inexistência de infração por parte da autuada.

Com a publicação da Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999, que regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal, é que veio se dispor sobre preceitos basilares para o processo administrativo na esfera da Administração Pública Federal, direta e indireta, visando à proteção dos direitos dos administrados e a melhor execução dos fins da Administração Pública.

A Lei Geral do Processo Administrativo, como passou a ser chamada a Lei nº 9.784/1999, é alvo de especial importância, uma vez que tem influência nos mais variados procedimentos administrativos hoje regulados em leis especiais de aplicação mais ou menos restrita, a exemplo do Código Brasileiro de Aeronáutica, em suas disposições relativas ao processo administrativo de fiscalização e suas consequências quando tratam das sanções e penalidades administrativas a que estão sujeitos todos aqueles tipificados na Lei, constituindo-se, inclusive, em **ato vinculado**, em poder-dever da Administração a lavratura do Auto de Infração nos termos em que estabelece o Art. 291 da Lei Nº 7.565/86 (CBA) e também o Art. 4º da Resolução nº 025/2008:

“**Art. 291.** Toda vez que se verifique a ocorrência de infração prevista neste Código ou na legislação complementar, a autoridade aeronáutica lavrará o respectivo auto, remetendo-o à autoridade ou ao órgão competente para a apuração, julgamento ou providências administrativas cabíveis”.

Dispõe o Art. 4º da Resolução da ANAC nº025/2008.

“**Art.4º.** O processo administrativo terá início com a lavratura do Auto de Infração – AI”

Diante do exposto, conclui-se que houve infração ao previsto no Artigo 302, inciso III, alínea (e) da Lei Nº 7.565, de 19 de dezembro de 1.986 devido à postergação de ação corretiva utilizando MEL em empresa certificada pelo RBAC 121 sem especificar o item específico da MEL utilizado para liberação da aeronave (AI 003282/2018 e AI 003283/2018); realização de 2 voos com equipamento inoperante, liberado com utilização da MEL, após prazo definido para o item (AI 003285/2018) e liberação de aeronave marcas PR-TTO utilizando postergação de manutenção - MEL de forma incorreta (AI 003286/2018).

O setor competente, em decisão, datada de 29/04/2019 (SEI! 2361207), após afastar os argumentos da defesa apresentada, confirmou os atos infracionais, enquadrando as referidas infrações na alínea "e" do inciso III do artigo 302 do CBA; c/c Item 43.9 (a) do RBAC 43, de 05/12/2014; c/c o item 121.628 (b) (5) do RBAC 121, de 04/07/2014; c/c o item 121.709 (b) do RBAC 121, de 04/07/2014 e c/c o item 11 (e) da IAC 3507, de 24/12/1998, aplicando, sem atenuantes e/ou agravantes, sanção, no patamar médio, no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais), para cada uma das infrações, totalizando, assim, o valor total de R\$ 35.000,00 (trinta e cinco mil reais).

Devidamente notificada (SEI! 3132495, 3169476 e 3230465), a interessada apresenta recurso (SEI! 3200027), alegando, entre outras coisas:

(i) inexistência de infração - A empresa interessada, em sede recursal, entende ser inexistentes as infrações que lhe está sendo imputados no presente processo. No entanto, deve-se apontar que as alegações da interessada foram, *devidamente*, afastadas em sede de decisão de primeira instância, oportunidade em que, inclusive, foram apresentadas acima *in verbis*, das quais este analista técnico as corrobora, com base no §1º do art. 50 da Lei nº 9.784/99.

(ii) "[...] a conduta [...] descrita deve ser configurada como apenas **uma infração ao art. 302**" (**grifos no original**) - *No caso em tela*, apesar de resultantes de apenas uma ação fiscal, deve-se apontar as especificidades de cada um dos atos infracional que estão sendo imputados à empresa interessada no presente processo. Observa-se que os fatos geradores são autônomos, *apesar de semelhantes*, decorrentes de uma mesma circunstância infracional, mas que não podem ser tomados como idênticos, ou seja, motivados pelo mesmo fato gerador. Sendo assim, não se pode afastar a aplicabilidade das sanções autônomas, estas decorrentes da aplicação de sanção para cada fato gerador distinto. Inaplicável o princípio do *bis in idem* ao presente processo, pois, *como dito*, as infrações são distintas, com fatos geradores distintos, processadas em conjunto apenas como forma de agilizar os procedimentos administrativos.

*Em sede recursal*, a empresa interessada alega, ainda, conforme abaixo, *in verbis*:

[...] No dia 21/02/2015 a aeronave PR-TTO foi liberada conforme os procedimentos da MEL para o TLB 108964 item 02 com a seguinte discrepância: "Indicador de combustível Tank # 03 com marcação inconfiável indicando 2000Lbs para menos".

A solução do Item deu-se no dia 03/03/2015 no prazo final para reparo, que de acordo com MEL era de 10 dias (sem contar a data de liberação), a manutenção executou o ajuste do indicador do tank # 03.

Durante o pré-flight da tripulação antes do 1º voo do dia 04/03/2015, a tripulação constatou a seguinte discrepância: "Indicações inconfiáveis de quantidade de combustível nos tanques # 01 e # 03". A manutenção efetuou a verificação e constatou que o sistema de indicação inconfiável era somente no tank # 01, visto que o tank # 03 havia sido ajustado encerrando a antiga discrepância.

O erro foi a informação incompleta do registro por parte da manutenção, o mecânico informou

apenas que a aeronave estava liberada de acordo com a MEL, o qual deveria ter informado que apenas a indicação do tank # 01 estava inconfiável. [...].

Observa-se, *contudo*, que as alegações da empresa, *em sede recursal*, não retratam o que consta da documentação da aeronave apresentada, *em especial*, nos TLB's nº. 108964, 108977 e 108978, onde deveriam constar estas "explicações" da recorrente, registrando, então, o que, *realmente*, ocorreu, conforme alegado pela recorrente. *Do contrário*, caso as ocorrências de manutenção deixem de constar da documentação da aeronave, a fiscalização desta ANAC não tem como identificar os fatos ocorridos, dificultando, assim, a ação fiscal. Importante que a empresa regulada deve ser rigorosa, no sentido de reportar todos os acontecimentos, *em documentação pertinente*, cumprindo, assim, os mandamentos normativos em vigor e, *ao final*, favorecendo a ação da fiscalização desta ANAC.

Sendo assim, observa-se que as alegações da entidade interessada, *estas apostas tanto em defesa quanto em sede recursal*, não podem prosperar, na medida em que, *adequadamente*, foram afastadas pelas considerações apresentadas pelo setor técnico (primeira instância) e, ainda, por este Relator, não servindo, então, como excludente da sua responsabilidade administrativa quanto ao ato infracional que lhe está sendo imputado.

## 6. DO ENQUADRAMENTO E DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

Verificada a regularidade da ação fiscal, temos que verificar a correção do valor da multa aplicada como sanção administrativa ao ato infracional imputado.

### *Das Condições Atenuantes:*

Ressalta-se que o CBA, em seu art. 295, dispõe que a multa será imposta de acordo com a gravidade da infração. Nesse sentido, a Resolução ANAC nº. 472, de 06/06/2018, que, *hoje, estabelece providências administrativas decorrentes do exercício das atividades de fiscalização sob competência da ANAC*, no *caput* do seu art. 36, aponta que "[na] dosimetria da aplicação de sanções serão consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes.

Em decisão de primeira instância não foi reconhecida a existência de nenhuma das condições atenuantes, conforme previsto nos incisos do §1º do artigo 22 da então vigente Resolução ANAC. nº 25/08, *in verbis*:

#### **Resolução ANAC nº. 25/08**

Art. 22. Para efeitos de aplicação de penalidades serão consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes.

§1º São circunstâncias atenuantes:

I – o reconhecimento da prática da infração;

II – a adoção voluntária de providências eficazes para evitar ou amenizar as consequências da infração, antes de proferida a decisão;

III – a inexistência de aplicação de penalidades no último ano. (...)

Deve-se concordar com esta posição, na medida em que, *em nova consulta*, realizada em 18/09/2019, à folha de extrato de pagamentos do SIGEC (SEI! 3515388), correspondente ao interessado, observa-se a presença de sanção administrativa, compreendida dentro do prazo de um ano da aplicação da sanção objeto do presente processo. Dessa forma, observa-se que tal circunstância não deve ser aplicada, configurando, *no caso em tela*, a ausência da condição atenuante prevista no inciso III do §1º do artigo 22 da então vigente Resolução ANAC nº. 25/08, bem como, também conforme disposto no inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº. 472/18, *hoje vigente*.

### *Das Condições Agravantes:*

No caso em tela, não poderemos aplicar quaisquer das condições agravantes, conforme disposto nos diversos incisos previstos no §2º do artigo 22 da então vigente Resolução ANAC nº. 25/08, conforme abaixo *in verbis*:

**Resolução ANAC nº. 25/08**

Art. 22. Para efeitos de aplicação de penalidades serão consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes. (...)

§2º São circunstâncias agravantes:

I – a reincidência;

II – a recusa em adotar medidas para reparação dos efeitos da infração;

III – a obtenção, para si ou para outrem, de vantagens resultantes da infração;

IV – exposição ao risco da integridade física de pessoas;

V – a destruição de bens públicos;

VI – o número de reclamações de passageiros registradas em relação ao mesmo fato. (...)

Deve-se apontar que, *da mesma forma*, não cabe a aplicação de qualquer das condições agravantes, conforme disposto nos incisos do §2º do art. 36 da, *hoje vigente*, Resolução ANAC nº. 472/18.

7. **DA SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO**

Observa-se que a sanção aplicada pela decisão de primeira instância administrativa foi no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais), *para cada ato infracional cometido (patamar médio)*. Destaca-se que, para *pessoa jurídica*, com base na Tabela II do ANEXO II da Resolução ANAC nº. 25/08, o valor da sanção de multa, *para cada ato infracional cometido*, com base na alínea "u" do inciso III do art. 302 do CBA, poderá ser no patamar mínimo (R\$ 4.000,00); patamar médio (R\$ 7.000,00) ou patamar máximo (R\$ 10.000,00).

Na medida em que não há nenhuma das circunstâncias atenuantes (incisos do §1º do art. 22 da Resolução ANAC nº. 25/08) e nenhuma das condições agravantes (incisos do §2º do artigo 22 da Resolução ANAC nº. 25/08), cada sanção deverá ser aplicada no *patamar médio* do previsto, para cada um dos atos infracionais praticados, ou seja, R\$ 7.000,00 (sete mil reais), perfazendo-se um valor total de R\$ 35.000,00 (trinta e cinco mil reais).

Demonstra-se, assim, que a aplicação da penalidade ao interessado no feito tem base legal, afastando as alegações apresentadas em sede recursal.

8. **DA CONCLUSÃO**

Pelo exposto, sugiro **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO** a sanção de multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa, **no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais)**, que é o correspondente ao *patamar médio* atribuído à cada uma das infrações cometidas, **perfazendo-se, então, um valor total de R\$ 35.000,00 (trinta e cinco mil reais)**.

É a Proposta de Decisão. Submete-se ao crivo do decisor.

Rio de Janeiro, 24 de setembro de 2019.

**SÉRGIO LUÍS PEREIRA SANTOS**  
Especialista em Regulação de Aviação Civil  
SIAPE 2438309



Documento assinado eletronicamente por **SERGIO LUIS PEREIRA SANTOS, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 24/09/2019, às 11:03, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).

---



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **3529164** e o código CRC **76FF476B**.

---

Referência: Processo nº 00065.001052/2018-86

SEI nº 3529164



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL  
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

**DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 1331/2019**

PROCESSO Nº 00065.001052/2018-86  
INTERESSADO: TOTAL LINHAS AÉREAS S/A

Brasília, 24 de setembro de 2019.

1. Trata-se de Recurso Administrativo interposto pela empresa **TOTAL LINHAS AÉREAS S/A.**, CNPJ nº 32.068.363/0001-55, contra decisão de 1ª Instância da SAR (Superintendência de Aeronavegabilidade), proferida dia 29/04/2019, que aplicou multa no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais), *para cada uma das infrações*, totalizando, assim, o valor total de R\$ 35.000,00 (trinta e cinco mil reais), pela prática das infrações descritas nos AI nº. 003282/2018 (26/01/2018); AI nº. 003283/2018 (26/01/2018); AI nº. 003285/2018 (02/02/2018) e AI nº. 003286/2018 (26/01/2018), por *infringir as demais normas que dispõem sobre os serviços aéreos*. A infração foi capitulada na alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA c/c os itens da normatização complementar, conforme apontados nos correspondentes Autos de Infração.

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 nº. 1198/2019/JULG ASJIN/ASJIN (SEI nº 3529164)], ressaltando que embora a Resolução ANAC nº 472/2018 tenha revogado a Resolução ANAC nº 25/2008 e a IN ANAC nº 08, 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, 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, **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso interposto pela empresa **TOTAL LINHAS AÉREAS S/A.**, CNPJ nº 32.068.363/0001-55, ao entendimento de que restou configurada pela prática das infrações descritas nos AI nº. 003282/2018 (26/01/2018); AI nº. 003283/2018 (26/01/2018); AI nº. 003285/2018 (02/02/2018) e AI nº. 003286/2018 (26/01/2018) , capitulada na alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA c/c os itens da normatização complementar, conforme apontados nos correspondentes Autos de Infração, e por **MANTER as sanções de multa** aplicadas pela autoridade competente da primeira instância administrativa, no valor de **R\$ 7.000,00 (sete mil reais)**, que é o correspondente ao *patamar mínimo* atribuído à cada uma das infrações cometidas, sem a presença de qualquer condição atenuante e/ou agravante (incisos dos §§1º e 2º, ambos do art. 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº. 25/08, bem como, previsto nos incisos dos §§1º e 2º, ambos do art. 36 da *hoje vigente* Resolução ANAC nº. 472/18), **perfazendo-se, então, um valor total de R\$ 35.000,00 (trinta e cinco mil reais)**, referente ao **Processo Administrativo Sancionador nº 00065.001052/2018-86** e ao **Crédito de Multa nº. 667889190** .

Encaminhe-se à Secretaria da ASJIN para as providências de praxe.

Publique-se.

Notifique-se

*Cássio Castro Dias da Silva*  
SIAPE 1467237  
Presidente da Turma Recursal – RJ



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de**



**Turma**, em 30/09/2019, às 10:47, 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 **3530579** e o código CRC **43AACAB2**.

---

Referência: Processo nº 00065.001052/2018-86

SEI nº 3530579