



**PARECER N°** 1166/2019/JULG ASJIN/ASJIN  
**PROCESSO N°** 00067.500586/2017-90  
**INTERESSADO:** @INTERESSADOS\_VIRGULA\_ESPACO@

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

**Infração:** Permitir operação de aeronave sem que ela esteja em condições aeronavegáveis.

**Enquadramento:** alínea "n" do inciso II do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA) c/c itens 91.7 e 91.409(i) do RBHA (Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica) 91.

**Data da Infração:** 02/07/2016, 08/07/2016, 10/07/2016, 15/07/2016 e 17/07/2016

**Auto de infração:** 000544/2017

**Aeronave:** PR-PPM

**Crédito de multa:** 668134194

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

## **INTRODUÇÃO**

1. No Relatório de Fiscalização (RF) nº 003788/2017 (SEI nº 0581737 e SEI nº 0695731) foi informado:

(...)

### **Descrição:**

Durante atividade de inspeção de rampa realizada no pátio da aviação geral do aeroporto internacional do Recife-PE, no dia 28/07/2016, foi evidenciado que a aeronave de marcas PR-PPM realizou voos com inspeções vencidas.

Segundo o mapa de controle de inspeções consultado, e que estava a bordo da aeronave, emitido em 31/03/2016 pela oficina HELIPARK à luz dos manuais técnicos MM BHT 429, CSSD-PSE-87-001 e MM 570- 5060, a lubrificação mensal de célula estava vencida desde 11/03/2016; a lubrificação mensal do extintor portátil vencida desde 30/04/2016; o teste funcional mensal do ELT vencido desde 30/04/2016 e a inspeção guia de controle de corrosão de célula, a cada 100h ou trimestralmente, vencida desde 30/06/2016.

Após a apresentação da cópia da cademeta de célula página nº 049/151, contendo o registro primário da execução da Ordem de serviço nº 465/16 em 19/05/2016, as referidas inspeções permaneciam com os seguintes vencimentos: 1±Lubrificação mensal de célula, vencimento em 19/06/2016; 2±Inspeção mensal do extintor portátil, vencimento em 19/06/2016; 3±Teste funcional mensal do ELT, vencimento em 19/06/2016; e 4±Inspeção guia de controle de corrosão de célula, a cada 100h ou trimestralmente, vencimento em 30/06/2016.

Como essas inspeções foram regularizadas apenas no dia 28/07/2016 por meio da Ordem de Serviço nº 667/16, registrada na cademeta de célula página 050/151, conclui-se que a aeronave voou de maneira irregular nos dias 02/07/2016, 08/07/2016, 10/07/2016, 15/07/2016 e 17/07/2016, conforme registros do diário de bordo da aeronave.

Assim, não foi atendido o requisito 91.409(i), o qual exige que nenhuma aeronave pode operar

sem que sejam cumpridas as inspeções previstas no programa de manutenção recomendado pelo fabricante, e isso enquadra-se na infração prevista no Art. 302, inciso "II", alínea "n", da lei 7.565 de 19 de dezembro de 1986, o qual imputa multa a operadores de aeronaves que infringem normas e regulamentos que afetem a disciplina a bordo de aeronaves ou a segurança de voo.

**Anexos:**

- (1) Cópia da NCIA nº 01/280716/NURAC-REC/A1746, protocolo 00067.003421/2016-93, em que o Sr. Marcelo Padre Goes (CANAC 107682) assina e reconhece as discrepâncias apontadas;
  - (2) Caderneta de célula página 049/151 com o registro primário das tarefas contidas na Ordem de Serviço nº 465/16;
  - (3) Cópias das páginas 13 e 21 do mapa de controle de inspeções emitido em 31/03/2016 pela oficina HELIPARK, em que sinaliza o vencimento de algumas tarefas de inspeções;
  - (4) Páginas 002, 003, 004, 005 e 006 do diário de bordo 008/PR-PPM/16 que comprova a realização de voos, respectivamente, nos dias 02/07, 08/07, 10/07, 15/07 e 17/07/2016;
  - (5) Resposta do operador à NCIA contendo cópia da caderneta de célula, página 050/151, com o registro primário das tarefas contidas na Ordem de Serviço nº 667/16.
- (...)

2. O Auto de Infração (AI) nº 000544/2017 (SEI nº 0581725) apresenta a seguinte descrição:

**DESCRIÇÃO DA EMENTA**

Permitir operação de aeronave sem que ela esteja em condições aeronavegáveis.

**HISTÓRICO**

Durante atividade de inspeção de rampa realizada no pátio da aviação geral do aeroporto internacional do Recife-PE, no dia 28/07/2016, foi evidenciado que a aeronave de marcas PR-PPM realizou voos com inspeções vencidas.

Segundo o mapa de controle de inspeções consultado, e que estava a bordo da aeronave, emitido em 31/03/2016 pela oficina HELIPARK à luz dos manuais técnicos MM BHT 429, CSSD-PSE-87-001 e MM 570-5060, a lubrificação mensal de célula estava vencida desde 11/03/2016; a lubrificação mensal do extintor portátil vencida desde 30/04/2016; o teste funcional mensal do ELT vencido desde 30/04/2016 e a inspeção guia de controle de corrosão de célula, a cada 100h ou trimestralmente, vencida desde 30/06/2016.

Após a apresentação da cópia da caderneta de célula página nº 049/151, contendo o registro primário da execução da Ordem de serviço nº 465/16 em 19/05/2016, as referidas inspeções permaneciam com os seguintes vencimentos: 1 ? Lubrificação mensal de célula, vencimento em 19/06/2016; 2 ? Inspeção mensal do extintor portátil, vencimento em 19/06/2016; 3 ? Teste funcional mensal do ELT, vencimento em 19/06/2016; e 4 ? Inspeção guia de controle de corrosão de célula, a cada 100h ou trimestralmente, vencimento em 30/06/2016.

Como essas inspeções foram regularizadas apenas no dia 28/07/2016 por meio da Ordem de Serviço nº 667/16, registrada na caderneta de célula página 050/151, conclui-se que o operador não atendeu ao requisito 91.409(i) e a aeronave voou de maneira irregular nos dias 02/07/2016, 08/07/2016, 10/07/2016, 15/07/2016 e 17/07/2016, conforme registros do diário de bordo da aeronave.

**CAPITULAÇÃO**

artigo 302, inciso II, alínea "n", da Lei nº 7.565, de 19/12/1986 Item 91.7 do RBHA 91

3. Notificação de Condição Irregular de Aeronave (NCIA) nº 01/280716/NURAC-REC/A1746 (SEI nº 0581738), emitida em 28/07/2016, em que está informado:

NCIA Nº 01/280716/NURAC-REC/A1746

I - DADOS DA AERONAVE

OPERADOR: JCPM INVESTIMENTOS

MARCAS: PR-PPM

FABRICANTE: BELL

MODELO: 429

NÚMERO DE SÉRIE: 57075  
21138

CATEGORIA DE REGISTRO: TPP

NÚMERO DO CA:

II - DESCRIÇÃO DAS IRREGULARIDADES

Foram identificadas que as seguintes inspeções encontram-se vencidas, conforme consta no mapa de controle de inspeções de 31/3/16.

- 1 - Lubrificação de 1 mês de célula. (Vencimento 29/06/2016)
- 2 - Inspeção mensal do extintor portátil. (Venc. 29/06/2016)
- 3 - Teste funcional mensal do ELT. (Venc. 29/06/2016)
- 4 - Inspeção da Guia de Controle de Corrosão (30/06/2016)

(...)

3. A falta de comprovação da correção das irregularidades acima reportadas no prazo de antes do próximo voo, a contar desta data, implicará a suspensão do Certificado de Aeronavegabilidade da aeronave, sem prejuízo de outras sanções cabíveis.

(...)

4. Registro de manutenção na página nº 049/151 da Caderneta de Célula nº 02/PR-PPM/2012, Nº de Série 57075 (SEI nº 0581739) em que constam relacionados os seguintes serviços como tendo sido executados para a aeronave PR-PPM, na data de 19/05/2016:

- 01 Teste funcional de 1 mês do ELT (C406-N) - MM 570-5080.
- 02 Inspeção mensal do extintor portátil RT-A1200 SN: X-725009.
- 03 Lubrificação de 01 Mês de Célula - MM BHT 429 Cap. 12 - Tab. 12-5 e 12-6.
- 04 Lubrificação de 06 Meses de Célula - MM BHT 429 Cap. 12 - Tab. 12-5 e 12-6.

5. Mapa de controle de vencimento de inspeções da aeronave PR-PPM (SEI nº 0581741) em que estão destacados os vencimentos das seguintes inspeções: lubrificação de 01 mês de célula em 11/03/2016; inspeção mensal do extintor portátil em 30/04/2016; inspeção guia de controle de corrosão de célula em 30/06/2016; e teste funcional de 1 mês do ELT (C406-N) MM 570-5060 em 30/04/2016.

6. NCIA nº 01/280716/NURAC-REC/A1746 e registro de manutenção da página nº 050/151 da Caderneta de Célula nº 02/PR-PPM/2012 (SEI nº 0581745) em que constam relacionados os seguintes serviços como tendo sido executados para a aeronave PR-PPM, na data de 28/07/2016:

- 01 Teste funcional de 1 mês do ELT (C406-N) - MM 570-5060.
- 02 Inspeção mensal do extintor portátil RT-A1200 SN: X-725009.
- 03 Lubrificação de 01 Mês de Célula - - MM BHT 429 Cap. 12 - Tab. 12-5 e 12-6.
- 04 Inspeção de 100 horas / 90 dias de controle de corrosão - CSSD-PSE-87-001.

7. Páginas nº 002, 003, 004, 005, 006 do diário de bordo nº 008/PR-PPM/16 (SEI nº 0581744) em que estão listados os seguintes voos:

Contagem dos voos	Diário de Bordo	Nº da Página	Data	De	Para	Hora Decolagem
01	008/PR-PPM/16	002	02/07/2016	ZZZZ	SBRF	08:36
02	008/PR-PPM/16	003	08/07/2016	SBRF	SNZM	15:31
03	008/PR-PPM/16	003	08/07/2016	SNZM	SIGR	15:46
04	008/PR-PPM/16	003	08/07/2016	SIGR	SBRF	16:16
05	008/PR-PPM/16	004	10/07/2016	SBRF	SIGR	13:56
06	008/PR-PPM/16	004	10/07/2016	SIGR	SNZM	14:20
07	008/PR-PPM/16	004	10/07/2016	SNZM	SBRF	14:38
08	008/PR-PPM/16	005	15/07/2016	SBRF	SNZM	15:51
09	008/PR-PPM/16	005	15/07/2016	SNZM	SIGR	15:57

10	008/PR-PPM/16	005	15/07/2016	SIGR	SBRF	16:21
11	008/PR-PPM/16	006	17/07/2016	SBRF	SIGR	13:44
12	008/PR-PPM/16	006	17/07/2016	SIGR	SNZM	14:39
13	008/PR-PPM/16	006	17/07/2016	SNZM	SBRF	14:57

## **DEFESA**

8. O Interessado foi devidamente notificado do AI nº 000544/2017, em 26/05/2017, conforme demonstrado em Aviso de Recebimento (AR) (SEI nº 0867426). O interessado apresentou defesa (SEI nº 0783585), que foi recebida em 20/06/2017.

9. Na defesa informa que a fiscalização dessa Agência concluiu que a aeronave estava sendo operada com inspeções vencidas, porém alega que esta conclusão não se coaduna com a verdade, pois o entendimento da fiscalização teve início em uma anotação desatualizada e que não se constitui em qualquer registro de manutenção requerido pelas normas da aviação civil brasileira e, terminou em uma conclusão equivocada. Complementa que descreve o autuante, "*Segundo o MAPA DE CONTROLE DE INSPEÇÕES...*", diante disso avalia ser esta a anotação que deu origem ao entendimento do fiscal, considera que todas as premissas iniciais são falsas/desatualizadas e que, portanto as conclusões que o levaram a emitir a Notificação de Condição Irregular de Aeronave (NCIA) com prazo para antes do próximo voo, também são falsas/equivocadas. Acrescenta que a própria emissão da NCIA para antes do próximo voo, por si só, já constituiu uma exacerbação do agente impondo ao administrado despesas desnecessárias com a realização de inspeções que não estão previstas nos programas de manutenção do detentor do certificado de tipo ou antecipando a prevista. Cita o previsto na letra "c" da seção 1.11.1 do capítulo 1 do MPR 100/SAR - rev 05 e dispõe que não houve qualquer constatação, vez que em fiscalização de campo o fiscal não dispõe de recursos, como biblioteca técnica do modelo da aeronave e nem dos registros primários ou secundários de manutenção da aeronave. Afirma que o que houve foi uma conclusão equivocada sobre o vencimento das inspeções. Registra que nenhuma das não conformidades relatadas pelo fiscal, ainda que estivessem vencidas, seriam suficientemente robustas para ensejar a emissão de uma NCIA com prazo para ante do próximo voo. Esclarece que após o comandante da aeronave se recusar a firmar a NCIA, por discordar da conclusão do INSPAC, a impugnante, sem discutir o mérito, decidiu cumprir, no mesmo dia da fiscalização e emissão da NCIA, com as inspeções apontadas pelo INSPAC como vencidas, só e somente só, para ver a liberação imediata da aeronave para voo.

10. Esclarece, ainda, que o Mapa, quando da vigência da IAC 3108 - INSTRUÇÕES PARA O CONTROLE GERAL DE AERONAVEGABILIDADE DAS AERONAVES CIVIS BRASILEIRAS, constituía-se em um documento de porte obrigatório e classificado como registro secundário de manutenção. Devido a sua longa existência, os aeronautas e os proprietários de aeronaves acostumaram-se com a sua praticidade, as organizações de manutenção, por sua vez passaram a utilizar o Mapa como item de referência comercial. Descreve que dadas as diversas solicitações dos clientes por terem as informações consolidadas no Mapa, estas passaram a incluir "inspeções" não obrigatórias e até não previstas nos Mapas, a fim de obter a fidelização do cliente à organização. Cita que conforme autoriza o item 3 da letra "f" da seção 91.409 do RBHA 91, a impugnante optou por manter sua aeronave segundo o programa de manutenção recomendado pelo fabricante, daí está obrigado apenas a cumprir com as inspeções constantes do programa selecionado e aquelas especificadas em regulamentos dessa Agência. Dispõe que com a utilização dos manuais mencionados no auto de infração, se pode extrair que nenhuma das inspeções relatadas pelo INSPAC está prevista no programa de manutenção recomendado pelo detentor do certificado de tipo para o modelo da aeronave e que, desta feita, não há que se falar em voo com inspeção vencida e muito menos em infração ao Código Brasileiro de Aeronáutica.

11. No que tange à não conformidade referente à lubrificação mensal de célula, registra que não é possível encontrar na literatura técnica do fabricante qualquer inspeção com este título. Informa que acredita que o autuante deseja referir-se a lubrificação mensal de um equipamento de solo, qual seja, as rodas de reboque, que comunica que foram incluídas pela oficina Helipark no referido Mapa. Esclarece que a inspeção está contemplada no manual de manutenção do detentor do certificado de tipo para o

modelo BELL 429, na seção 12.47 - MISCELLANEOUS COMPONENTS SERVICING GROUND HANDLING WHEELS do capítulo 12. Afirma que para o item ser considerado como requisito de aeronavegabilidade é necessário que esteja incluso no capítulo 5, vez ser este o único aprovado pela ANAC no manual de manutenção do detentor do certificado de tipo. Considera que como está no capítulo 12, não constitui requisito de aeronavegabilidade. Informa, ainda, conforme as páginas 58 à 60 do referido manual, que o item é um componente de apoio em solo e, ainda que estivesse vencida sua lubrificação, não constitui óbice a operação da aeronave e muito menos motivo para autuação.

12. Sobre lubrificação mensal do extintor, registra, mais uma vez, que não é possível encontrar na literatura técnica do fabricante, seja da aeronave ou do extintor, qualquer inspeção com este título. Informa que para não se omitir e buscar uma rápida solução ao caso, tentou elucidar a questão, acreditando tratar-se de uma inspeção visual prevista pelo produtor do extintor portátil e dispensada pelo detentor do certificado de tipo ao elaborar seu plano de manutenção. Informa que a inspeção que o autuante deseja referir-se, salvo melhor especificação, trata-se de uma inspeção visual prevista pelo produtor do extintor portátil e como em seu próprio manual, constituído de uma única folha, assevera que não é necessário pessoal qualificado para sua execução. Observa que o extintor portátil é item normalizado e portanto, possui diversas aplicações, inclusive pode ser empregado em ambiente de extrema contaminação por partículas pesadas e poeira. Afirma que como não pode o produtor do extintor portátil eximir-se de publicar um manual de operação e manutenção, faz a publicação de um manual genérico e conservador. Acrescenta que o detentor do certificado de tipo, como é o único responsável pelo projeto, ao selecionar os itens normalizados para integrarem seu projeto, determina como e quando são inspecionados estes itens, determinação inclusa no seu manual de manutenção e que se sobrepõe ao plano de manutenção do produtor do item normalizado. Informa que a inspeção está contemplada no manual de manutenção do detentor do certificado de tipo para o modelo BELL 429, mas desta vez na seção 26.15 - INSPECTION do capítulo 26 PORTABLE FIRE EXTINGUISHER — FIRE PROTECTION. Alega que para o item ser considerado como requisito de aeronavegabilidade, é necessário que esteja incluso no capítulo 5, vez ser este o único aprovado pela ANAC no manual de manutenção do detentor do certificado de tipo. Portanto, conclui que como está no capítulo 26, não constitui requisito de aeronavegabilidade. Informa que conforme as páginas 13 a 15 do referido manual, ainda que estivesse vencida sua lubrificação não constituiria óbice à operação da aeronave e muito menos motivo para autuação. Cita nota do item 26-15 do manual de manutenção da aeronave, apresentando tradução que informa que "*Os seguintes critérios de inspeção estão primariamente destinados quando a parte ou componente foi removido do helicóptero. Para acomodar todos os requisitos de inspeção, os critérios aplicáveis também podem ser usados quando a peça ou componente está instalado no helicóptero.*". Argumenta que a inspeção é requerida quando o item é removido do helicóptero. Alega, ainda, que o referido manual de manutenção autoriza, pois utiliza o verbo "poder", em inglês "*may*", sua execução com o item instalado no helicóptero e não impõe, não determina sua execução.

13. Quanto ao teste funcional mensal do ELT, argumenta que se trata de um teste funcional previsto pelo produtor do Transmissor Localizador de Emergência (ELT) e dispensado por essa Agência, vez que não incluiu tal teste na seção 91.207 do RBHA 91. Registra que o ELT não é equipamento obrigatório para helicópteros, pois assim prevê o RBHA 91 na seção 91.207: 91.207 TRANSMISSORES LOCALIZADORES DE EMERGÊNCIA (ELT) "*(a) Exceto como previsto nos parágrafos (e) e (f) desta seção, nenhuma pessoa pode operar UM AVIÃO CIVIL registrado no Brasil, a menos que:*". Observa que o regulamento menciona "AVIÃO" e já está estabelecido na cultura aeronáutica que os regulamentos quando desejam indicar a aplicabilidade exclusiva a aeronaves de asas fixas se utilizam da expressão "AVIÃO", quando para aeronaves de asas rotativas "helicóptero" e se para ambos "aeronave". Informa que o ELT foi instalado como item opcional, logo não pode constitui óbice a operação da aeronave e muito menos motivo para autuação.

14. E com relação à inspeção guia do controle de corrosão de célula, observa que a inspeção que o autuante pretende referenciar, na verdade não existe, pois o que de fato existe, é um guia genérico do detentor do certificado de tipo para seus produtos que visa auxiliar os operadores quanto ao controle de corrosão em seus helicópteros. Acrescenta que constitui uma publicação própria e independente do programa de manutenção do modelo do helicóptero - BHT - CSSD-PSE-87-001, o que avalia que

desobriga o operador ao seu cumprimento. Para consubstanciar este entendimento, colaciona trecho de e-mail enviado pelo representante técnico da BELL HELICOPTERS - detentora do certificado de tipo, onde informa que fica claro que o cumprimento do guia não é mandatório e mais, que o programa de inspeções do modelo já cobre as tarefas para controle de corrosão.

*Não existe uma checklist de verificação ou programa de controle de corrosão individual ou independente, a seguir no manual de manutenção do fabricante BHT-429-MM-1, Capítulo 5 - Inspeções. No entanto, à medida que o programa de manutenção do Modelo 429 foi desenvolvido com base no processo de análise de manutenção MSG-3, os requisitos mínimos em condições normais de operação para inspeção e controle de corrosão são incorporados nas inspeções programadas normais.*

15. Alega que tal situação também não constitui óbice à operação da aeronave e muito menos motivo para autuação, pois não constitui requisito de aeronavegabilidade.

16. Afirma que a aeronave não foi operada com inspeções vencidas. Com base na comprovação da inaplicabilidade das inspeções apontadas como vencidas, requer o acolhimento da impugnação e o arquivamento do processo administrativo. Afirma que em momento algum feriu os preceitos da Lei nº 7.565/86 (Código Brasileiro de Aeronáutica) ou de qualquer regulamento, em especial a seção 91.409(i) do RBHA 91 que versa sobre os intervalos de inspeção, conseqüentemente, também não feriu o preceito da seção 91.7 do mesmo RBHA 91.

17. Diante das exposições acima e acreditando no senso de justiça que permeia a Agência Nacional de Aviação Civil, requer que sua impugnação seja conhecida, provida e o processo administrativo inaugurado pelo Auto de Infração nº 000544/2017 seja arquivado.

18. Certidão de inteiro teor internet da JCPM INVESTIMENTOS LTDA emitida pela Junta Comercial do Estado de Pernambuco - JUCEPE, 20ª Alteração Contratual, procurações.

19. Páginas 58, 59 e 60 da seção 12 do manual de manutenção BHT-429-MM-1. Na referida página 58 consta o item 12-47 referente a serviços em componentes diversos - rodas de apoio no solo, são apresentadas as ferramentas especiais requeridas, assim, como os materiais necessários e os procedimentos de lubrificação que devem ser realizados, de acordo com o demonstrado na figura 12-16, localizada nas citadas página 59 e 60 do manual.

20. Páginas 13, 14, 15 da seção 26 do manual de manutenção BHT-429-MM-1 referente a extintores de fogo. Contendo os itens: 26-12 também relativo a extintores de fogo, que descreve os extintores da aeronave; 26-13 referente ao extintor de fogo portátil, em que é informada a localização do mesmo na aeronave, o agente extintor utilizado, o peso quando totalmente carregado, taxa de vazamento por ano quando estocado, instruções de operação; 26-14 item de remoção do extintor portátil; 26-15 que apresenta procedimento de inspeção do extintor portátil, sendo informado no subitem c que se o indicador de pressão não estiver no arco verde ou se o peso estiver menor do que mínimo indicado na etiqueta, o extintor deve ser recarregado ou substituído com uma unidade totalmente carregada antes do próximo voo, sendo informado para ser efetuado o registro da inspeção na etiqueta fixada ao extintor; 26-16 instalação do extintor portátil; 26-17 extintor de fogo do sistema de extinção de fogo do motor.

21. E-mail de representante da Bell Helicopter que apresenta as seguintes informações:

(...)

*Cmte. Goes,*

*I briefly addressed this question in July 2016 but I Will provide additional information in the hope this may assist ANAC in their evaluation of the manufacturers requirements.*

*There is no mandatory individual or independent corrosion control inspection checklist or program to follow in the manufacturers maintenance manual BHT-429-MM-1, Chapter 5 — Inspections. However, as the maintenance program for the Model 429 was developed based on the MSG-3 maintenance analysis process, the minimum requirements under normal operating conditions for corrosion inspection and control are incorporated into the normal scheduled inspections.*

*When the helicopter is operated in an environment that is conducive to corrosion, we*

*have provided the operator/maintainer the CSSD-PSE-87-001 corrosion control guide. As is specified in the guide's introduction, it is a generic guide to aid operators/maintainers in developing their own corrosion control program based on their operating environment and experience. It is recommended that the corrosion control plan created by the operator/maintainer should coincide with the established maintenance schedule to minimize aircraft downtime.*

*Abordei brevemente essa questão em julho 2016, mas vou agora fornecer informações adicionais na esperança isso pode ajudar ANAC em sua avaliação dos requisitos de helicóptero Bell.*

*Não existe uma checklist de verificação ou programa de controle de corrosão individual ou independente, a seguir no manual de manutenção do fabricante BHT-429-MM-1, Capítulo 5 - Inspeções. No entanto, à medida que o programa de manutenção do Modelo 429 foi desenvolvido com base no processo de análise de manutenção MSG-3, os requisitos mínimos em condições normais de operação para inspeção e controle de corrosão são incorporados nas inspeções programadas normais.*

*Quando o helicóptero é operado em um ambiente propício à corrosão, fornecemos ao operador / mantenedor o guia de controle de corrosão CSSD-PSE-87-001. Como é especificado na introdução do guia, é um guia genérico para ajudar os operadores / mantenedores no desenvolvimento de seu próprio programa de controle de corrosão com base em seu ambiente operacional e experiência. Recomenda-se que o plano de controle de corrosão criado pelo operador / mantenedor deve coincidir com o cronograma de manutenção estabelecido para minimizar o tempo de inatividade da aeronave.*

(...)

## **DECISÃO DE PRIMEIRA INSTÂNCIA**

22. O setor competente de primeira instância, em decisão motivada de 18/06/2019 (SEI nº 2966628) considerou que restou claro com base na análise dos fatos relatados e nos elementos probatórios trazidos aos autos no presente processo administrativo e na legislação que ancora o direito material discutido que existiu a prática de infração administrativa pela Autuada por incursão ao disposto na alínea "n" do inciso II do art. 302 da Lei nº 7.565/1986, c/c descumprimento ao disposto na seção 91.7 do Regulamento RBAC/RBHA 91, não tendo que se falar em arquivamento do processo por nulidade processual. Constatou a ausência de circunstâncias atenuantes e agravantes e que a penalidade de multa deve ser aplicada como sanção, ao caso em exame, no patamar médio. Assim, decidiu:

- (1) que a Autuada seja multada no patamar médio, conforme Tabela de Infrações do Anexo I da Resolução ANAC n.º 472, de 06 de junho de 2018 e alterações posteriores, no valor de R\$ 3.500 (três mil e quinhentos reais), como sanção administrativa, por incursão no art. 302, inc. II, alínea "n", da Lei nº 7.565/1986, c/c seção 91.7 do RBHA 91, por ter operado a aeronave de marcas de nacionalidade e matrícula PR-PPM, de maneira irregular no dia 02/07/2016, às 08:36 h, no Aeródromo ZZZZ, conforme comprovaram os registros de voo no Diário de Bordo nº 08/PR-PPM/16, na pág. 02 e os registros de manutenção na Caderneta de Célula nº 02/PR-PPM/12, na página nº 049/151;
- (2) que a Autuada seja multada no patamar médio, conforme Tabela de Infrações do Anexo I da Resolução ANAC n.º 472, de 06 de junho de 2018 e alterações posteriores, no valor de R\$ 3.500 (três mil e quinhentos reais), como sanção administrativa, por incursão no art. 302, inciso II, alínea "n" da Lei nº 7.565/1986 c/c a seção 91.7 do RBHA 91, por ter operado a aeronave de marcas de nacionalidade e matrícula PR-PPM de maneira irregular no dia 08/07/2016, às 15:31 h, no Aeródromo SBRF, conforme comprovaram os registros de voo no Diário de Bordo nº 08/PR-PPM/16, na pág. 02 e os registros de manutenção na Caderneta de Célula nº 02/PR-PPM/12, na página nº 049/151;
- (3) que a Autuada seja multada no patamar médio, conforme Tabela de Infrações do Anexo I da Resolução ANAC n.º 472, de 06 de junho de 2018 e alterações posteriores, no valor de R\$ 3.500 (três mil e quinhentos reais), como sanção administrativa, por incursão no art. 302, inciso II, alínea "n" da Lei nº 7.565/1986 c/c a seção 91.7 do RBHA 91, por ter

operado a aeronave de marcas de nacionalidade e matrícula PR-PPM de maneira irregular no dia 08/07/2016, às 15:46 h, no Aeródromo SNZM, conforme comprovaram os registros de voo no Diário de Bordo nº 08/PR-PPM/16, na pág. 02 e os registros de manutenção na Caderneta de Célula nº 02/PR-PPM/12, na página nº 049/151;

- (4) que a Autuada seja multada no patamar médio, conforme Tabela de Infrações do Anexo I da Resolução ANAC n.º 472, de 06 de junho de 2018 e alterações posteriores, no valor de R\$ 3.500 (três mil e quinhentos reais), como sanção administrativa, por incursão no art. 302, inciso II, alínea “n” da Lei nº 7.565/1986 c/c a seção 91.7 do RBHA 91, por ter operado a aeronave de marcas de nacionalidade e matrícula PR-PPM de maneira irregular no dia 08/07/2016, às 16:16 h, no Aeródromo SIGR, conforme comprovaram os registros de voo no Diário de Bordo nº 08/PR-PPM/16, na pág. 02 e os registros de manutenção na Caderneta de Célula nº 02/PR-PPM/12, na página nº 049/151;
- (5) que a Autuada seja multada no patamar médio, conforme Tabela de Infrações do Anexo I da Resolução ANAC n.º 472, de 06 de junho de 2018 e alterações posteriores, no valor de R\$ 3.500 (três mil e quinhentos reais), como sanção administrativa, por incursão no art. 302, inciso II, alínea “n” da Lei nº 7.565/1986 c/c a seção 91.7 do RBHA 91, por ter operado a aeronave de marcas de nacionalidade e matrícula PR-PPM de maneira irregular no dia 10/07/2016, às 13:56 h, no Aeródromo SBRF, conforme comprovaram os registros de voo no Diário de Bordo nº 08/PR-PPM/16, na pág. 02 e os registros de manutenção na Caderneta de Célula nº 02/PR-PPM/12, na página nº 049/151;
- (6) que a Autuada seja multada no patamar médio, conforme Tabela de Infrações do Anexo I da Resolução ANAC n.º 472, de 06 de junho de 2018 e alterações posteriores, no valor de R\$ 3.500 (três mil e quinhentos reais), como sanção administrativa, por incursão no art. 302, inciso II, alínea “n” da Lei nº 7.565/1986 c/c a seção 91.7 do RBHA 91, por ter operado a aeronave de marcas de nacionalidade e matrícula PR-PPM de maneira irregular no dia 10/07/2016, às 14:20 h, no Aeródromo SIGR, conforme comprovaram os registros de voo no Diário de Bordo nº 08/PR-PPM/16, na pág. 02 e os registros de manutenção na Caderneta de Célula nº 02/PR-PPM/12, na página nº 049/151;
- (7) que a Autuada seja multada no patamar médio, conforme Tabela de Infrações do Anexo I da Resolução ANAC n.º 472, de 06 de junho de 2018 e alterações posteriores, no valor de R\$ 3.500 (três mil e quinhentos reais), como sanção administrativa, por incursão no art. 302, inciso II, alínea “n” da Lei nº 7.565/1986 c/c a seção 91.7 do RBHA 91, por ter operado a aeronave de marcas de nacionalidade e matrícula PR-PPM de maneira irregular no dia 10/07/2016, às 14:38 h, no Aeródromo SNZM, conforme comprovaram os registros de voo no Diário de Bordo nº 08/PR-PPM/16, na pág. 02 e os registros de manutenção na Caderneta de Célula nº 02/PR-PPM/12, na página nº 049/151;
- (8) que a Autuada seja multada no patamar médio, conforme Tabela de Infrações do Anexo I da Resolução ANAC n.º 472, de 06 de junho de 2018 e alterações posteriores, no valor de R\$ 3.500 (três mil e quinhentos reais), como sanção administrativa, por incursão no art. 302, inciso II, alínea “n” da Lei nº 7.565/1986 c/c a seção 91.7 do RBHA 91, por ter operado a aeronave de marcas de nacionalidade e matrícula PR-PPM de maneira irregular no dia 15/07/2016, às 15:51 h, no Aeródromo SBRF, conforme comprovaram os registros de voo no Diário de Bordo nº 08/PR-PPM/16, na pág. 02 e os registros de manutenção na Caderneta de Célula nº 02/PR-PPM/12, na página nº 049/151;
- (9) que a Autuada seja multada no patamar médio, conforme Tabela de Infrações do Anexo I da Resolução ANAC n.º 472, de 06 de junho de 2018 e alterações posteriores, no valor de R\$ 3.500 (três mil e quinhentos reais), como sanção administrativa, por incursão no art. 302, inciso II, alínea “n” da Lei nº 7.565/1986 c/c a seção 91.7 do RBHA 91, por ter operado a aeronave de marcas de nacionalidade e matrícula PR-PPM de maneira irregular no dia 15/07/2016, às 15:57 h, no Aeródromo SIGR, conforme comprovaram os registros de voo no Diário de Bordo nº 08/PR-PPM/16, na pág. 02 e os registros de



- manutenção na Caderneta de Célula nº 02/PR-PPM/12, na página nº 049/151;
- (10) que a Autuada seja multada no patamar médio, conforme Tabela de Infrações do Anexo I da Resolução ANAC n.º 472, de 06 de junho de 2018 e alterações posteriores, no valor de R\$ 3.500 (três mil e quinhentos reais), como sanção administrativa, por incursão no art. 302, inciso II, alínea “n” da Lei nº 7.565/1986 c/c a seção 91.7 do RBHA 91, por ter operado a aeronave de marcas de nacionalidade e matrícula PR-PPM de maneira irregular no dia 15/07/2016, às 16:21 h, no Aeródromo SNZM, conforme comprovaram os registros de voo no Diário de Bordo nº 08/PR-PPM/16, na pág. 02 e os registros de manutenção na Caderneta de Célula nº 02/PR-PPM/12, na página nº 049/151;
  - (11) que a Autuada seja multada no patamar médio, conforme Tabela de Infrações do Anexo I da Resolução ANAC n.º 472, de 06 de junho de 2018 e alterações posteriores, no valor de R\$ 3.500 (três mil e quinhentos reais), como sanção administrativa, por incursão no art. 302, inciso II, alínea “n” da Lei nº 7.565/1986 c/c a seção 91.7 do RBHA 91, por ter operado a aeronave de marcas de nacionalidade e matrícula PR-PPM de maneira irregular no dia 17/07/2016, às 13:44 h, no Aeródromo SBRF, conforme comprovaram os registros de voo no Diário de Bordo nº 08/PR-PPM/16, na pág. 02 e os registros de manutenção na Caderneta de Célula nº 02/PR-PPM/12, na página nº 049/151;
  - (12) que a Autuada seja multada no patamar médio, conforme Tabela de Infrações do Anexo I da Resolução ANAC n.º 472, de 06 de junho de 2018 e alterações posteriores, no valor de R\$ 3.500 (três mil e quinhentos reais), como sanção administrativa, por incursão no art. 302, inciso II, alínea “n” da Lei nº 7.565/1986 c/c a seção 91.7 do RBHA 91, por ter operado a aeronave de marcas de nacionalidade e matrícula PR-PPM de maneira irregular no dia 17/07/2016, às 14:39 h, no Aeródromo Sigr, conforme comprovaram os registros de voo no Diário de Bordo nº 08/PR-PPM/16, na pág. 02 e os registros de manutenção na Caderneta de Célula nº 02/PR-PPM/12, na página nº 049/151;
  - (13) que a Autuada seja multada no patamar médio, conforme Tabela de Infrações do Anexo I da Resolução ANAC n.º 472, de 06 de junho de 2018 e alterações posteriores, no valor de R\$ 3.500 (três mil e quinhentos reais), como sanção administrativa, por incursão no art. 302, inciso II, alínea “n” da Lei nº 7.565/1986 c/c a seção 91.7 do RBHA 91, por ter operado a aeronave de marcas de nacionalidade e matrícula PR-PPM de maneira irregular no dia 17/07/2016, às 14:57 h, no Aeródromo SNZM, conforme comprovaram os registros de voo no Diário de Bordo nº 08/PR-PPM/16, na pág. 02 e a Caderneta de Célula nº 02/PR-PPM/12, na página nº 049/151; e por fim
  - (14) que seja a Autuada multada pelas múltiplas infrações, perfazendo um montante de multa no valor total de **R\$45.500,00 (Quarenta e cinco mil e quinhentos reais)**.

## RECURSO

23. O interessado foi notificado a respeito da decisão de primeira instância em 22/07/2019, conforme demonstrado em AR (SEI nº 3297758).

24. O interessado apresentou recurso (SEI nº 3294445), que foi recebido em 30/07/2019.

25. No recurso, preliminarmente, aborda a tempestividade da defesa, informando que apresentou tempestivamente sua defesa, diferentemente do firmado no item 4 do Relatório da Decisão de Primeira Instância. Observa que o prazo para apresentação da defesa expiraria no dia 15 de junho de 2017, contudo, foi feriado nacional de *Corpus Christi* e conseqüentemente o vencimento foi prorrogado automaticamente para o dia 16 de junho de 2017. Informa que a defesa foi protocolizado no dia 16 de junho de 2017, conforme contrafé anexa, quando foi gerado o processo nº 00067.500935/2017-73 pelo protocolo de Recife e neste mesmo dia anexado a estes autos. Argumenta que ao verificar os documentos apensados e comparar com a contrafé (anexa), observou que há discrepância entre as datas apostadas de recebimento, enquanto na contrafé consta as 16h 55min do dia 16 de junho de 2017, o apensado (nº

00067.500935/2017-73) ostenta as 09h 44min do dia 20 de junho de 2017.

26. Aborda as circunstâncias atenuantes informando que observa que o analista de primeira instância comete grave erro ao analisar atenuantes e agravantes para imposição da pena. Comunica que no item 2.4 – Conclusão das Razões da Decisão, no 4º parágrafo afirma não haver penalidades imposta a recorrente no último ano. Contudo, no 6º parágrafo declara não haver atenuantes nem agravantes, o que não corresponde a verdade. Alega que além de injusta, por não ter cometido infração alguma, a punição imposta se torna duplamente injusta por não ter observado a atenuante presente.

27. Alega que considerando a especificidade do tema, que por vezes causa dúvidas em diversos profissionais de aeronavegabilidade com larga experiência e, ainda, as análises apostadas nas razões da decisão, requer que seja solicitado à SAR (Superintendência de Aeronavegabilidade) a emissão de parecer técnico contemplando a obrigatoriedade e a periodicidade de cada uma das inspeções supostamente vencidas e mencionadas nestes autos, para maior clareza dos julgadores.

28. Assegura que a aeronave não foi operada com qualquer inspeção obrigatória, ou não, vencida.

29. Informa que reitera integralmente todos os argumentos técnicos que constituíram sua defesa. Assevera que conforme autoriza o item 3 da letra “f” da seção 91.409 do RBHA 91, optou por manter sua aeronave segundo o programa de manutenção recomendado pelo fabricante, daí, está obrigada apenas a cumprir com as inspeções constantes do programa selecionado e aquelas especificadas em regulamentos dessa Agência. Alega que nenhuma das inspeções relatadas pelo servidor está prevista no programa de manutenção recomendado pelo fabricante da aeronave, desta feita, considera que não há que se falar em voo com inspeção vencida e muito menos em infração ao Código Brasileiro de Aeronáutica. Registra que não é possível encontrar na literatura técnica do fabricante qualquer inspeção com o título “LUBRIFICAÇÃO MENSAL DA CÉLULA”. Argumenta que para o item ser considerado como requisito de aeronavegabilidade, é necessário que esteja incluso no capítulo 5, vez ser esta a única parte aprovada pela ANAC no manual de manutenção do detentor do certificado de tipo e que como informa que não está, não constitui requisito de aeronavegabilidade. Registra, mais uma vez, que não é possível encontrar na literatura técnica do fabricante, seja da aeronave ou do extintor, qualquer inspeção com o título “LUBRIFICAÇÃO MENSAL DO EXTINTOR”. Ressalta a nota do manual PORTABLE FIRE EXTINGUISHER - INSPECTION do capítulo 26 – FIRE PROTECTION do fabricante do helicóptero, bem como as páginas 13 até 15 da referida seção. Aduz que o teste funcional previsto pelo fabricante do Transmissor Localizador de Emergência (ELT) não é exigido por essa Agência na frequência mensal, mas sim anual, conforme consta no item 3 da letra “d” da seção 91.207 do RBHA 91. Observa que a INSPEÇÃO GUIA DO CONTROLE DE CORROSÃO DA CÉLULA, na verdade, não existe, acreditando que o servidor pretendia se referir ao Guia de Inspeções de Corrosão de Célula (BHT-CSSD-PSE-87-001), documento emitido pelo fabricante da aeronave cujo objetivo é auxiliar operadores a controlar o surgimento de corrosão na célula em localidades propícias. Contudo, conforme e-mail do representante da célula, considera que não há qualquer obrigatoriedade. Afirma que não pode restar outro entendimento ao de que não houve voos com inspeção vencida.

30. Discorre sobre o direito de sancionar, abordando o princípio da Segurança Jurídica, informando que o mesmo tem como objetivo proteger e preservar as justas expectativas das pessoas, alega que daí surge a imperiosa necessidade da decisão dessa Agência ser orientada e motivada na legalidade, legalidade esta, que remete dentre outras a obrigação de cumprimento das normas aplicáveis e ao acompanhamento da jurisprudência. Neste sentido, cita o art. 17 da Resolução ANAC nº 472/2018, informando que depreende-se o real objetivo da norma, qual seja, determinar, punir e corrigir as condutas, tanto é, que se preocupou explicitamente em determinar ao agente público que individualizasse objetivamente todas as condutas a serem perquiridas e em nada se ateve aos atos. Afirma que da descrição da suposta infração na peça inaugural, tem-se claramente que a conduta, se houvesse ocorrido, seria permitir operação de aeronave sem que ela esteja em condições aeronavegáveis, o que conseqüentemente, avalia que ensejará a aplicação de uma única sanção, pois como entende a Jurisprudência e também órgãos dessa Agência, está de frente com a figura jurídica da “infração continuada”. Afirma que se justifica a aplicação de uma única sanção para uma única conduta, duas condutas duas sanções e assim

por diante e não como entendeu o analista de primeira instância, ou seja, aplicação de multa proporcional aos 13 voos que teriam sido realizados com supostas inspeções vencidas. Afirma que revendo decisões da Junta Recursal dessa Agência, que informa que já se pronunciou diversas vezes acerca da aplicabilidade do princípio da “infração continuada”, citando o Processo nº 618.735/08-8 de 29/06/2010. Esclarece que utilizando-se desse parecer, bem como dos efetivamente listados no corpo, proferiu, o então Gerente Técnico de Assessoramento, da Superintendência de Aeronavegabilidade, Decisão, em sede da análise das defesas apresentadas aos processos administrativos sancionadores números 00066.024484/2013-41, 00065.024224/2013-75, 00066.24230/2013-22, 00066.24241/2013-11, 00066.24248/2013-24, 00066.24278/2013-31, 00066.24306/2013-10, 00066.024307/2013-64, 00066.024313/2013-11, 00066.024436/2013-52, 00066.024450/2013-56, 00066.024456/2013-23, 00066.024462/2013-81, 00066.024462/2013-81, 00066.024465/2013-14, 00066.024464/2013-70, 00066.024474/2013-13, 00066.024476/2013-02 e 00066.024481/2013-15, no qual considera que discorreu brilhantemente sobre o tema, com a menção de vasta jurisprudência a qual justifica a conduta continuada nas sanções administrativas e decidiu, sabiamente em reunir os diversos processo em um único e lavrar uma única multa (multa número 650479155). Afirma que o referido decisor destaca o previsto no artigo 50, da Lei 9.784/99, citando o inciso VII do mesmo artigo. Argumenta que a inobservância de jurisprudência em sede de Decisão administrativa deve imperiosamente ser motivada com fatos e fundamentos jurídicos. Aduz que caso se tenha o entendimento que não se deve reformar a decisão de primeira instância, deverá ser motivada a decisão, vez que considera que deixará de ser aplicada a jurisprudência firmada sobre a questão. Ressalta, ainda, que o que se persegue é a conduta, informando que a motivação deverá recair sobre esta, ficando o ato em segundo plano. Transcreve trechos de decisão de primeira instância dos processos citados. Avalia que não há dúvidas que os pressupostos de identidade e circunstâncias mencionados estão presentes no nosso caso em tela. Afirma que resta incontroversa a interpretação da aplicação da multa singular a partir da observação de infração continuada. Verifica que o caso em tela possui todas as características e encontra-se em consonância com a jurisprudência que reconhece pacificamente a transferência da ficção do crime continuado à esfera do direito administrativo sancionador, conforme decisões do Superior Tribunal de Justiça. Diante de todo o exposto, verifica face a legislação vigente e a jurisprudência firmada, a impossibilidade de se descrever mais de uma conduta delitiva administrativa no caso em tela. Conclui que só há que se falar em uma única sanção administrativa englobando todo o mencionando período.

31. Pede que seja reformada a Decisão do processo sancionador nº 00067.500586/2017-90 e seja declarada sua nulidade e conseqüentemente o arquivamento. Caso não entenda pela nulidade e arquivamento, que decidam para que se coadune com a jurisprudência e legislação em vigor, de que a sanção aplicada seja contra a conduta única, acompanhando a jurisprudência para a infração continuada, que informa que está pacificada pelo Superior Tribunal de Justiça, e como determina o inciso VII, artigo 50, da Lei 9.784/99.

32. Páginas 58, 59 e 60 da seção 12 do manual de manutenção BHT-429-MM-1.

33. Páginas 13, 14, 15 da seção 26 do manual de manutenção BHT-429-MM-1 referente a extintores de fogo.

34. E-mail de representante da Bell Helicopter.

35. Cópia da defesa em que consta a informação de recebido em 16/06/2017 às 16:55h.

36. Procuração, Certidão de inteiro teor internet da JCPM INVESTIMENTOS LTDA emitida pela Junta Comercial do Estado de Pernambuco - JUCEPE, 23ª Alteração Contratual e Consolidação do Contrato Social, documento de identidade, recibo eletrônico de protocolo.

## **OUTROS ATOS PROCESSUAIS**

37. Despacho de decurso de prazo e encaminhamento de processo (SEI nº 0842731).

38. Extrato do SIGEC (Sistema Integrado de Gestão de Créditos) (SEI nº 3219011).

39. Ofício nº 6068/2019/ASJIN-ANAC (SEI nº 3220000) que informa a decisão de primeira

instância.

40. Certidão de juntada de documento (SEI nº 3294463).
41. Despacho de Aferição de tempestividade (SEI nº 3309104).
42. É o relatório.

## **DILIGÊNCIA**

43. No AI nº 000544/2017 foi descrito que:

(...)

Após a apresentação da cópia da caderneta de célula página nº 049/151, contendo o registro primário da execução da Ordem de serviço nº 465/16 em 19/05/2016, as referidas inspeções permaneciam com os seguintes vencimentos: 1 ? Lubrificação mensal de célula, vencimento em 19/06/2016; 2 ? Inspeção mensal do extintor portátil, vencimento em 19/06/2016; 3 ? Teste funcional mensal do ELT, vencimento em 19/06/2016; e 4 ? Inspeção guia de controle de corrosão de célula, a cada 100h ou trimestralmente, vencimento em 30/06/2016.

Como essas inspeções foram regularizadas apenas no dia 28/07/2016 por meio da Ordem de Serviço nº 667/16, registrada na caderneta de célula página 050/151, conclui-se que o operador não atendeu ao requisito 91.409(i) e a aeronave voou de maneira irregular nos dias 02/07/2016, 08/07/2016, 10/07/2016, 15/07/2016 e 17/07/2016, conforme registros do diário de bordo da aeronave.

(...)

44. Portanto foi reportado pela fiscalização no AI nº 000544/2017 o vencimento das tarefas de manutenção listadas a seguir para a aeronave de marcas PR-PPM.

- Lubrificação mensal de célula, vencimento em 19/06/2016;
- Inspeção mensal do extintor portátil, vencimento em 19/06/2016;
- Teste funcional mensal do ELT, vencimento em 19/06/2016; e
- Inspeção guia de controle de corrosão de célula, a cada 100h ou trimestralmente, vencimento em 30/06/2016.

45. No presente caso, consta dos autos o registro de manutenção da página nº 049/151 da Caderneta de Célula nº 02/PR-PPM/2012 (SEI nº 0581739), em que estão relacionados os seguintes serviços como tendo sido executados para a aeronave PR-PPM, na data de 19/05/2016:

01 Teste funcional de 1 mês do ELT (C406-N) - MM 570-5080.

02 Inspeção mensal do extintor portátil RT-A1200 SN: X-725009.

03 Lubrificação de 01 Mês de Célula - MM BHT 429 Cap. 12 - Tab. 12-5 e 12-6.

04 Lubrificação de 06 Meses de Célula - MM BHT 429 Cap. 12 - Tab. 12-5 e 12-6.

46. Além disso, consta o registro de manutenção da página nº 050/151 da Caderneta de Célula nº 02/PR-PPM/2012 (SEI nº 0581745), em que estão relacionados os seguintes serviços como tendo sido executados para a aeronave PR-PPM, na data de 28/07/2016:

01 Teste funcional de 1 mês do ELT (C406-N) - MM 570-5060.

02 Inspeção mensal do extintor portátil RT-A1200 SN: X-725009.

03 Lubrificação de 01 Mês de Célula - - MM BHT 429 Cap. 12 - Tab. 12-5 e 12-6.

04 Inspeção de 100 horas / 90 dias de controle de corrosão - CSSD-PSE-87-001.

47. Confrontando os serviços de manutenção relacionado na página nº 049/151 da Caderneta de Célula nº 02/PR-PPM/2012 com os serviços de manutenção que foram reportados pela fiscalização como vencidos no AI nº 000544/2017, constata-se que o serviço de **Inspeção guia de controle de corrosão de célula**, a cada 100h ou trimestralmente, não consta no registro de manutenção da página nº 049/151 da Caderneta de Célula nº 02/PR-PPM/2012. Além disso, não foi identificado nos autos do processo o registro primário de execução do serviço de Inspeção guia de controle de corrosão de célula para a aeronave PR-PPM em data anterior a de 28/07/2016.

48. Desta forma, para confirmar um possível vencimento do serviço de manutenção referente à Inspeção guia de controle de corrosão de célula para a aeronave PR-PPM, é necessário que seja identificado pelo setor técnico qual é o registro primário que demonstra a execução da referida inspeção antes da data de 28/07/2016, para que possa ser avaliado quantas horas a aeronave acumulava na ocasião e a data em que o serviço foi executado, permitindo, assim, que possa ser analisado se o intervalo previsto para a execução da inspeção foi ultrapassado.

49. Quanto à análise do vencimento dos serviços de manutenção relatados no AI nº 000544/2017, em sede de defesa e de recurso, o interessado alega que não ocorreu a operação da aeronave com tarefas de manutenção vencidas, dentre suas alegações o interessado argumenta que as atividades de manutenção em questão não estavam previstas no programa de manutenção recomendado pelo fabricante. Neste sentido, verifica-se que no AI nº 000544/2017 foi concluído que o operador não atendeu ao requisito 91.409(i) do RBHA 91, assim, cumpre observar o que estabelece o requisito em questão:

RBHA 91

91.409 - INSPEÇÕES

(...)

(i) Exceto como previsto no parágrafo (j) desta seção, nenhuma pessoa pode operar uma aeronave que possua um programa de manutenção recomendado pelo detentor do certificado de tipo (ou certificado suplementar de tipo) a menos que os tempos para revisão geral, os intervalos de inspeção e os procedimentos específicos contidos no programa sejam cumpridos.

(...)

50. Portanto, de acordo com o definido no requisito 91.409(i) do RBHA 91, nenhuma pessoa pode operar uma aeronave que possua um programa de manutenção recomendado pelo detentor do certificado de tipo a menos que os intervalos de inspeção, dentre outras coisas, contidos no programa sejam cumpridos. Desta forma, no presente caso, é necessário verificar quais eram os intervalos de inspeção previstos no manual de manutenção do detentor do certificado de tipo da aeronave PR-PPM durante o período de ocorrência das possíveis infrações relacionadas no AI nº 000544/2017, ou seja, nas datas de 02, 08, 10, 15 e 17 de julho de 2016 para as tarefas/inspeções que foram consideradas vencidas.

51. Contudo, não consta dos autos informações ou evidências de que as tarefas/inspeções que foram consideradas vencidas eram previstas no programa de manutenção recomendado pelo detentor do certificado de tipo, assim como, não foi demonstrado quais eram os intervalos de inspeção previstos no programa de manutenção recomendado pelo detentor do certificado de tipo. 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 Ação Fiscal (SFI) para que busque as informações necessárias para que os seguintes quesitos sejam respondidos:

1. As tarefas de manutenção relativas à realização das atividades de lubrificação mensal de célula, inspeção mensal do extintor portátil, teste funcional mensal do ELT e inspeção guia de controle de corrosão de célula, a cada 100h ou trimestralmente, estavam previstas no manual de manutenção (ou publicação equivalente) constando do programa de manutenção recomendado pelo detentor do certificado de tipo da aeronave PR-PPM nas

datas de 02, 08, 10, 15 e 17 de julho de 2016? Se for constatado que as referidas inspeções eram previstas no programa recomendado pelo fabricante, solicita-se que as evidências necessárias sejam juntadas aos autos.

2. Se a resposta à pergunta anterior for sim, questiona-se quais eram os intervalos de manutenção previstos no programa de manutenção recomendado pelo detentor do certificado de tipo da aeronave PR-PPM nas datas de 02, 08, 10, 15 e 17 de julho de 2016 para as tarefas de lubrificação de célula, inspeção do extintor portátil, teste funcional do ELT e inspeção guia de controle de corrosão de célula?
3. Quanto à Inspeção guia de controle de corrosão de célula, solicita-se que seja identificado pelo setor técnico qual é o registro primário que demonstra a última execução da referida inspeção para a aeronave PR-PPM em ocasião anterior à data de 28/07/2016. Sendo identificado tal registro de manutenção, solicita-se que cópia do mesmo seja juntada aos autos.

## **CONCLUSÃO**

52. Pelo exposto, sugiro CONVERTER EM DILIGÊNCIA o presente processo, retornando os autos à Secretaria da ASJIN, a fim de que estes sejam encaminhados à Superintendência de Ação Fiscal (SFI) para que busque as informações necessárias para que os seguintes quesitos sejam respondidos:

1. As tarefas de manutenção relativas à realização das atividades de lubrificação mensal de célula, inspeção mensal do extintor portátil, teste funcional mensal do ELT e inspeção guia de controle de corrosão de célula, a cada 100h ou trimestralmente, estavam previstas no manual de manutenção (ou publicação equivalente) constando do programa de manutenção recomendado pelo detentor do certificado de tipo da aeronave PR-PPM nas datas de 02, 08, 10, 15 e 17 de julho de 2016? Se for constatado que as referidas inspeções eram previstas no programa recomendado pelo fabricante, solicita-se que as evidências necessárias sejam juntadas aos autos.
2. Se a resposta à pergunta anterior for sim, questiona-se quais eram os intervalos de manutenção previstos no programa de manutenção recomendado pelo detentor do certificado de tipo da aeronave PR-PPM nas datas de 02, 08, 10, 15 e 17 de julho de 2016 para as tarefas de lubrificação de célula, inspeção do extintor portátil, teste funcional do ELT e inspeção guia de controle de corrosão de célula?
3. Quanto à Inspeção guia de controle de corrosão de célula, solicita-se que seja identificado pelo setor técnico qual é o registro primário que demonstra a última execução da referida inspeção para a aeronave PR-PPM em ocasião anterior à data de 28/07/2016. Sendo identificado tal registro de manutenção, solicita-se que cópia do mesmo seja juntada aos autos.

53. **Importante observar os termos do disposto na Lei nº 9.873, de 23/11/1999, a qual estabelece prazo de prescrição para o exercício de ação punitiva pela Administração Pública Federal, direta e indireta, e dá outras providências.**

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

55. **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 18/09/2019, às 09:28, 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 **3499049** e o código CRC **D2118FD6**.

Referência: Processo nº 00067.500586/2017-90

SEI nº 3499049



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL  
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

**DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 1313/2019**

PROCESSO Nº 00067.500586/2017-90  
INTERESSADO: @interessados\_virgula\_espaco@

Brasília, 18 de setembro de 2019.

1. Trata-se de Recurso Administrativo interposto por JCPM INVESTIMENTOS LTDA, CNPJ 04545220000151, contra decisão de 1ª Instância da Superintendência de Ação Fiscal - SFI, proferida dia 18/06/2019, que aplicou multa no valor de R\$ 45.500,00 (Quarenta e cinco mil e quinhentos reais), pelo cometimento de 13 infrações identificadas no Auto de Infração nº 000544/2017 pela prática de permitir operação de aeronave sem que ela esteja em condições aeronavegáveis. A infração foi capitulada na alínea "n" do inciso II do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA) c/c itens 91.7 e 91.409(i) do RBHA (Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica) 91.

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 1166/2019/JULG ASJIN/ASJIN – SEI nº 3499049], 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, a fim de que estes sejam encaminhados à Superintendência de Ação Fiscal (SFI) para que busque as informações necessárias para que os seguintes quesitos sejam respondidos:

1. As tarefas de manutenção relativas à realização das atividades de lubrificação mensal de célula, inspeção mensal do extintor portátil, teste funcional mensal do ELT e inspeção guia de controle de corrosão de célula, a cada 100h ou trimestralmente, estavam previstas no manual de manutenção (ou publicação equivalente) constando do programa de manutenção recomendado pelo detentor do certificado de tipo da aeronave PR-PPM nas datas de 02, 08, 10, 15 e 17 de julho de 2016? Se for constatado que as referidas inspeções eram previstas no programa recomendado pelo fabricante, solicita-se que as evidências necessárias sejam juntadas aos autos.
2. Se a resposta à pergunta anterior for sim, questiona-se quais eram os intervalos de manutenção previstos no programa de manutenção recomendado pelo detentor do certificado de tipo da aeronave PR-PPM nas datas de 02, 08, 10, 15 e 17 de julho de 2016 para as tarefas de lubrificação de célula, inspeção do extintor portátil, teste funcional do ELT e inspeção guia de controle de corrosão de célula?
3. Quanto à Inspeção guia de controle de corrosão de célula, solicita-se que seja identificado pelo setor técnico qual é o registro primário que demonstra a última execução da referida inspeção para a aeronave PR-PPM em ocasião anterior à data de 28/07/2016. Sendo identificado tal registro de manutenção, solicita-se que cópia do mesmo seja juntada aos autos.



5. **Importante observar os termos do disposto na Lei nº 9.873, de 23/11/1999, a qual estabelece prazo de prescrição para o exercício de ação punitiva pela Administração Pública Federal, direta e indireta, e dá outras providências.**

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 20/09/2019, às 12:46, 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 **3511990** e o código CRC **2B3B8983**.

---

Referência: Processo nº 00067.500586/2017-90

SEI nº 3511990