



PARECER N° 354/2020/JULG ASJIN/ASJIN
PROCESSO N° 00058.008042/2019-41
INTERESSADO: KAINAN CAMPANILE MANGOLINI

PROPOSTA DE DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA – ASJIN

Auto de Infração n°: 007622/2019

Crédito de Multa n°: 667985194

Infração: *operar uma aeronave que possua um programa de manutenção recomendado pelo detentor do certificado de tipo sem que os intervalos de inspeção contidos no programa sejam cumpridos*

Enquadramento: alínea "n" do inciso II do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei n° 7.565/86), c/c item 91.409(i) do RBHA 91

Proponente: Henrique Hiebert - SIAPE 1586959

RELATÓRIO

1. Trata-se de Recurso interposto por KAINAN CAMPANILE MANGOLINI em face de decisão proferida no Processo Administrativo em epígrafe, originado do Auto de Infração n° 007622/2019 (SEI 2752133), que capitulou a conduta do interessado na alínea "n" do inciso II do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei n° 7.565/86), c/c item 91.409(i) do RBHA 91, descrevendo o seguinte:

Descrição da ementa: Operar uma aeronave que possua um programa de manutenção recomendado pelo detentor do certificado de tipo (ou certificado suplementar de tipo) SEM que os tempos para revisão geral, os intervalos de inspeção e os procedimentos específicos contidos no programa sejam cumpridos.

HISTÓRICO: A aeronave de marcas de nacionalidade e matrícula PP-MBH foi operada entre 25/02/2014 e 15/03/2016 com a inspeção de 12 anos vencida, com operação sob responsabilidade da Sra. Kainan Campanile Mangoline, de forma que ela teria incidido 98 (noventa e oito) vezes na infração prevista no Art. 302, inciso II, alínea (n), da Lei 7.565/1986, combinado com o exigido pelo parágrafo 91.409(i) do RBHA 91.

CAPITULAÇÃO: Alínea i do item 91.409 do(a) RBHA 91 de 20/03/2003 c/c Alinea n do inciso II do artigo 302 do(a) Lei 7565 de 19/12/1986

DADOS COMPLEMENTARES:

Marcas da Aeronave: PPMBH - Inspeção vencida: Inspeção de 12 anos

Data da Ocorrência: 04/03/2014 - Aeroporto de origem: SBMT - Aeroporto de destino: SDSC - CANAC tripulante: 157342

Data da Ocorrência: 04/03/2014 - Aeroporto de origem: SBMT - Aeroporto de destino: SDSC - CANAC tripulante: 161742

Data da Ocorrência: 04/03/2014 - Aeroporto de origem: SDSC - Aeroporto de destino: SBMT - CANAC tripulante: 157342

Data da Ocorrência: 04/03/2014 - Aeroporto de origem: SDSC - Aeroporto de destino: SBMT - CANAC tripulante: 161742

Data da Ocorrência: 10/03/2014 - Aeroporto de origem: SBMT - Aeroporto de destino: SBMT -

CANAC tripulante: 157342

Data da Ocorrência: 11/03/2014 - Aeroporto de origem: SBMT - Aeroporto de destino: SBMT -
CANAC tripulante: 157342

Data da Ocorrência: 11/03/2014 - Aeroporto de origem: SBMT - Aeroporto de destino: SBMT -
CANAC tripulante: 194088

Data da Ocorrência: 12/03/2014 - Aeroporto de origem: SBMT - Aeroporto de destino: SBMT -
CANAC tripulante: 157342

Data da Ocorrência: 12/03/2014 - Aeroporto de origem: SBMT - Aeroporto de destino: SBMT -
CANAC tripulante: 157342

Data da Ocorrência: 12/03/2014 - Aeroporto de origem: SBMT - Aeroporto de destino: SBMT -
CANAC tripulante: 194088

Data da Ocorrência: 13/03/2014 - Aeroporto de origem: SBMT - Aeroporto de destino: SSOA -
CANAC tripulante: 157342

Data da Ocorrência: 13/03/2014 - Aeroporto de origem: SSOA - Aeroporto de destino: SBMT -
CANAC tripulante: 157342

Data da Ocorrência: 16/03/2014 - Aeroporto de origem: SBMT - Aeroporto de destino: SBMT -
CANAC tripulante: 157342

Data da Ocorrência: 21/03/2014 - Aeroporto de origem: SBMT - Aeroporto de destino: SBMT -
CANAC tripulante: 141328

Data da Ocorrência: 21/03/2014 - Aeroporto de origem: ZZZZ - Aeroporto de destino: SBMT -
CANAC tripulante: 131700

Data da Ocorrência: 21/03/2014 - Aeroporto de origem: SBMT - Aeroporto de destino: SBMT -
CANAC tripulante: 194088

Data da Ocorrência: 22/03/2014 - Aeroporto de origem: SBMT - Aeroporto de destino: SBMT -
CANAC tripulante: 141328

Data da Ocorrência: 05/04/2014 - Aeroporto de origem: SBMT - Aeroporto de destino: SBMT -
CANAC tripulante: 141328

Data da Ocorrência: 05/04/2014 - Aeroporto de origem: SBMT - Aeroporto de destino: SBMT -
CANAC tripulante: 148045

Data da Ocorrência: 11/04/2014 - Aeroporto de origem: SBMT - Aeroporto de destino: ZZZZ -
CANAC tripulante: 131700

Data da Ocorrência: 11/04/2014 - Aeroporto de origem: SBMT - Aeroporto de destino: SBMT -
CANAC tripulante: 195027

Data da Ocorrência: 11/04/2014 - Aeroporto de origem: SBMT - Aeroporto de destino: SBMT -
CANAC tripulante: 141328

Data da Ocorrência: 21/04/2014 - Aeroporto de origem: SDAM - Aeroporto de destino: SBMT -
CANAC tripulante: 141328

Data da Ocorrência: 21/04/2014 - Aeroporto de origem: SBMT - Aeroporto de destino: SDAM -
CANAC tripulante: 141328

Data da Ocorrência: 22/04/2014 - Aeroporto de origem: SBMT - Aeroporto de destino: SBMT -
CANAC tripulante: 141328

Data da Ocorrência: 23/04/2014 - Aeroporto de origem: SBMT - Aeroporto de destino: SBMT -
CANAC tripulante: 195027

Data da Ocorrência: 23/04/2014 - Aeroporto de origem: SBMT - Aeroporto de destino: SBMT -
CANAC tripulante: 141328

Data da Ocorrência: 24/04/2014 - Aeroporto de origem: SBMT - Aeroporto de destino: SBMT -
CANAC tripulante: 138007

Data da Ocorrência: 27/04/2014 - Aeroporto de origem: SBMT - Aeroporto de destino: SBMT -
CANAC tripulante: 141328

Data da Ocorrência: 30/04/2014 - Aeroporto de origem: SBMT - Aeroporto de destino: SBMT -
CANAC tripulante: 141328

Data da Ocorrência: 30/04/2014 - Aeroporto de origem: SBMT - Aeroporto de destino: SBMT -
CANAC tripulante: 195027

Data da Ocorrência: 30/04/2014 - Aeroporto de origem: SBMT - Aeroporto de destino: SBMT -
CANAC tripulante: 138007

Data da Ocorrência: 02/05/2014 - Aeroporto de origem: SBMT - Aeroporto de destino: SBMT - CANAC tripulante: 141328

Data da Ocorrência: 02/05/2014 - Aeroporto de origem: SBMT - Aeroporto de destino: SBMT - CANAC tripulante: 141880

Data da Ocorrência: 03/05/2014 - Aeroporto de origem: SBMT - Aeroporto de destino: SBMT - CANAC tripulante: 195027

Data da Ocorrência: 04/05/2014 - Aeroporto de origem: SJDO - Aeroporto de destino: SBMT - CANAC tripulante: 195027

Data da Ocorrência: 04/05/2014 - Aeroporto de origem: SBMT - Aeroporto de destino: SJDO - CANAC tripulante: 195027

Data da Ocorrência: 04/05/2014 - Aeroporto de origem: SBMT - Aeroporto de destino: SBMT - CANAC tripulante: 138007

Data da Ocorrência: 05/05/2014 - Aeroporto de origem: SBMT - Aeroporto de destino: SBMT - CANAC tripulante: 195027

Data da Ocorrência: 06/05/2014 - Aeroporto de origem: SBMT - Aeroporto de destino: SBMT - CANAC tripulante: 141328

Data da Ocorrência: 06/05/2014 - Aeroporto de origem: SBMT - Aeroporto de destino: SBMT - CANAC tripulante: 141328

Data da Ocorrência: 07/05/2014 - Aeroporto de origem: SBMT - Aeroporto de destino: SBMT - CANAC tripulante: 194088

Data da Ocorrência: 10/05/2014 - Aeroporto de origem: SBMT - Aeroporto de destino: SBMT - CANAC tripulante: 195027

Data da Ocorrência: 12/05/2014 - Aeroporto de origem: SBMT - Aeroporto de destino: SBMT - CANAC tripulante: 195027

Data da Ocorrência: 16/05/2014 - Aeroporto de origem: SJDO - Aeroporto de destino: SBMT - CANAC tripulante: 195027

Data da Ocorrência: 16/05/2014 - Aeroporto de origem: SBMT - Aeroporto de destino: SJDO - CANAC tripulante: 195027

Data da Ocorrência: 17/05/2014 - Aeroporto de origem: SJDO - Aeroporto de destino: SBMT - CANAC tripulante: 138007

Data da Ocorrência: 17/05/2014 - Aeroporto de origem: SBMT - Aeroporto de destino: SJDO - CANAC tripulante: 138007

Data da Ocorrência: 20/05/2014 - Aeroporto de origem: SBMT - Aeroporto de destino: SBMT - CANAC tripulante: 115374

Data da Ocorrência: 23/05/2014 - Aeroporto de origem: SBMT - Aeroporto de destino: SBMT - CANAC tripulante: 141328

Data da Ocorrência: 27/05/2014 - Aeroporto de origem: SBMT - Aeroporto de destino: SBMT - CANAC tripulante: 149932

Data da Ocorrência: 27/05/2014 - Aeroporto de origem: SBMT - Aeroporto de destino: SBMT - CANAC tripulante: 149932

Data da Ocorrência: 03/06/2014 - Aeroporto de origem: ZZZZ - Aeroporto de destino: SBMT - CANAC tripulante: 131700

Data da Ocorrência: 08/06/2014 - Aeroporto de origem: SJRF - Aeroporto de destino: SBMT - CANAC tripulante: 195027

Data da Ocorrência: 08/06/2014 - Aeroporto de origem: SBMT - Aeroporto de destino: SJRF - CANAC tripulante: 195027

Data da Ocorrência: 30/06/2014 - Aeroporto de origem: SBMT - Aeroporto de destino: SBMT - CANAC tripulante: 195027

Data da Ocorrência: 03/07/2014 - Aeroporto de origem: SDVT - Aeroporto de destino: SNDV - CANAC tripulante: 195027

Data da Ocorrência: 03/07/2014 - Aeroporto de origem: SNDV - Aeroporto de destino: SDIH - CANAC tripulante: 195027

Data da Ocorrência: 03/07/2014 - Aeroporto de origem: SBMT - Aeroporto de destino: SDVT - CANAC tripulante: 195027

Data da Ocorrência: 03/07/2014 - Aeroporto de origem: SDIH - Aeroporto de destino: SBMT -

CANAC tripulante: 195027

Data da Ocorrência: 12/07/2014 - Aeroporto de origem: SBMT - Aeroporto de destino: SDRR -
CANAC tripulante: 131700

Data da Ocorrência: 19/07/2014 - Aeroporto de origem: SBMT - Aeroporto de destino: SBMT -
CANAC tripulante: 195027

Data da Ocorrência: 19/07/2014 - Aeroporto de origem: SJHY - Aeroporto de destino: SBMT -
CANAC tripulante: 195027

Data da Ocorrência: 19/07/2014 - Aeroporto de origem: SBMT - Aeroporto de destino: SJHY -
CANAC tripulante: 195027

Data da Ocorrência: 01/08/2014 - Aeroporto de origem: SBMT - Aeroporto de destino: SDCO -
CANAC tripulante: 115374

Data da Ocorrência: 06/08/2014 - Aeroporto de origem: SDRR - Aeroporto de destino: SBMT -
CANAC tripulante: 131700

Data da Ocorrência: 11/08/2014 - Aeroporto de origem: SBMT - Aeroporto de destino: SBMT -
CANAC tripulante: 197837

Data da Ocorrência: 29/08/2014 - Aeroporto de origem: SBMT - Aeroporto de destino: SBMT -
CANAC tripulante: 115374

Data da Ocorrência: 07/09/2014 - Aeroporto de origem: SSOA - Aeroporto de destino: SBMT -
CANAC tripulante: 195027

Data da Ocorrência: 07/09/2014 - Aeroporto de origem: SBMT - Aeroporto de destino: SSOA -
CANAC tripulante: 195027

Data da Ocorrência: 11/09/2014 - Aeroporto de origem: SBMT - Aeroporto de destino: SBMT -
CANAC tripulante: 179630

Data da Ocorrência: 12/09/2014 - Aeroporto de origem: SBMT - Aeroporto de destino: SBMT -
CANAC tripulante: 179630

Data da Ocorrência: 13/09/2014 - Aeroporto de origem: SBMT - Aeroporto de destino: SDTK -
CANAC tripulante: 197837

Data da Ocorrência: 14/09/2014 - Aeroporto de origem: SBMT - Aeroporto de destino: SBMT -
CANAC tripulante: 179630

Data da Ocorrência: 14/09/2014 - Aeroporto de origem: SBMT - Aeroporto de destino: SBMT -
CANAC tripulante: 115374

Data da Ocorrência: 07/10/2014 - Aeroporto de origem: SBMT - Aeroporto de destino: SBMT -
CANAC tripulante: 138007

Data da Ocorrência: 10/10/2014 - Aeroporto de origem: SBMT - Aeroporto de destino: SBMT -
CANAC tripulante: 115374

Data da Ocorrência: 11/10/2014 - Aeroporto de origem: SBMT - Aeroporto de destino: SBMT -
CANAC tripulante: 179630

Data da Ocorrência: 12/12/2014 - Aeroporto de origem: SBMT - Aeroporto de destino: SDRR -
CANAC tripulante: 131700

Data da Ocorrência: 10/08/2015 - Aeroporto de origem: ZZZZ - Aeroporto de destino: ZZZZ -
CANAC tripulante: 131700

Data da Ocorrência: 01/09/2015 - Aeroporto de origem: ZZZZ - Aeroporto de destino: ZZZZ -
CANAC tripulante: 131700

Data da Ocorrência: 15/09/2015 - Aeroporto de origem: ZZZZ - Aeroporto de destino: ZZZZ -
CANAC tripulante: 131700

Data da Ocorrência: 18/09/2015 - Aeroporto de origem: ZZZZ - Aeroporto de destino: ZZZZ -
CANAC tripulante: 131700

Data da Ocorrência: 02/10/2015 - Aeroporto de origem: ZZZZ - Aeroporto de destino: ZZZZ -
CANAC tripulante: 131700

Data da Ocorrência: 01/11/2015 - Aeroporto de origem: ZZZZ - Aeroporto de destino: ZZZZ -
CANAC tripulante: 131700

Data da Ocorrência: 09/11/2015 - Aeroporto de origem: ZZZZ - Aeroporto de destino: ZZZZ -
CANAC tripulante: 131700

Data da Ocorrência: 05/12/2015 - Aeroporto de origem: ZZZZ - Aeroporto de destino: ZZZZ -
CANAC tripulante: 131700

Data da Ocorrência: 13/12/2015 - Aeroporto de origem: ZZZZ - Aeroporto de destino: ZZZZ - CANAC tripulante: 131700

Data da Ocorrência: 15/12/2015 - Aeroporto de origem: ZZZZ - Aeroporto de destino: ZZZZ - CANAC tripulante: 131700

Data da Ocorrência: 28/12/2015 - Aeroporto de origem: ZZZZ - Aeroporto de destino: ZZZZ - CANAC tripulante: 131700

Data da Ocorrência: 07/01/2016 - Aeroporto de origem: ZZZZ - Aeroporto de destino: ZZZZ - CANAC tripulante: 131700

Data da Ocorrência: 13/01/2016 - Aeroporto de origem: ZZZZ - Aeroporto de destino: ZZZZ - CANAC tripulante: 131700

Data da Ocorrência: 15/01/2016 - Aeroporto de origem: ZZZZ - Aeroporto de destino: ZZZZ - CANAC tripulante: 131700

Data da Ocorrência: 19/01/2016 - Aeroporto de origem: ZZZZ - Aeroporto de destino: ZZZZ - CANAC tripulante: 131700

Data da Ocorrência: 22/01/2016 - Aeroporto de origem: ZZZZ - Aeroporto de destino: ZZZZ - CANAC tripulante: 131700

Data da Ocorrência: 03/03/2016 - Aeroporto de origem: ZZZZ - Aeroporto de destino: ZZZZ - CANAC tripulante: 131700

Data da Ocorrência: 15/03/2016 - Aeroporto de origem: ZZZZ - Aeroporto de destino: ZZZZ - CANAC tripulante: 131700

Data da Ocorrência: 08/03/2014 - Aeroporto de origem: SBMT - Aeroporto de destino: SBMT - CANAC tripulante: 157342

2. Consta no processo o Relatório de Ocorrência nº 008037/2019 (SEI 2755255), que descreve as circunstâncias nas quais foram constatadas as irregularidades tratadas neste e em outros três processos. Em anexo ao Relatório são apresentados os seguintes anexos:

2.1. Anexos 1 e 2 - fotografias de etiquetas coladas na caderneta de célula nº 04/PP-MBH/13, referente à aeronave PP-MBH - SEI 2755256 e 2755258;

2.2. Anexo 3 - cópia da Notificação de Condição Irregular de Aeronave - N CIA nº 001/200618/SFI/1817644, emitida em 20/06/2018, que suspendeu o Certificado de Aeronavegabilidade da aeronave PP-MBH - SEI 2755259;

2.3. Anexo 4 - cópia do Ofício nº 1884/2018/SP/GTAR/GAEM/GGAC/SAR-ANAC, que informa à VK AVIATION - ESCOLA DE AVIAÇÃO CIVIL o resultado da Vistoria Técnica Especial da aeronave PP-MBH, realizada entre os dias 18 e 20/06/2018 - SEI 2755260;

2.4. Anexo 5 - cópia do Manual de Manutenção da aeronave R44 - SEI 2755313;

2.5. Anexo 6 - cópia parcial de revisão antiga do Manual de Manutenção da aeronave R44 - SEI 2755261;

2.6. Anexo 7 - documentos relativos à Vistoria Técnica Especial da aeronave PP-MBH ocorrida em 2001 - SEI 2755262;

2.7. Anexo 8 - cópia da página 113/151 da Caderneta de Célula nº 04/PP-MBH/15, da aeronave PP-MBH, com registro de instalação e remoção de componentes controlados - SEI 2755263;

2.8. Anexo 9 - arquivo compactado com os seguinte conteúdo: Memorando nº 12/2019/GTFI/GEOP/SFI, com solicitação à Gerência de Sistemas e Informações (GESI) da Superintendência de Tecnologia de Informação (STI) de registros na base de dados da CIV Digital referentes à

aeronave PP-MBH, planilha Excel com registro de voos e Despacho GESI 2703992, que apresenta resposta ao Memorando nº 12/2019/GTFI/GEOP/SFI - SEI 2755264;

2.9. Anexo 10 - planilha Excel com registro de voos efetuados pela aeronave PP-MBH- SEI 2755336;

2.10. Anexo 11 - cópia das páginas nº 2 e 3 do Diário de Bordo nº 004/PPMBH/2018, da aeronave PP-MBH, com registros de voos realizados entre 10/01/2018 e 15/06/2018 - SEI 2755265;

2.11. Anexo 12 - Certidão de Inteiro Teor da aeronave PP-MBH - SEI 2755346;

2.12. Anexo 13 - Cópia da Notificação de Condição Irregular de Aeronave - N CIA nº 01/300813/GTAR-SP/A-1734, emitida em 30/08/2013, que suspendeu o Certificado de Aeronavegabilidade da aeronave PP-MBH, e das respostas apresentadas por LRC TÁXI AÉREO LTDA a respeito da mesma - SEI 2755360.

3. Notificada acerca da lavratura do Auto de Infração em 13/03/2019 (SEI 2828735), a atuada requer junto à ANAC vistas do processo em 25/03/2019 (SEI 2841539), sendo a mesma concedida em 26/03/2019, conforme Certidão ASJIN 2841549.

4. Em 02/04/2019, conforme "Recibo Eletrônico de Protocolo ASJIN 2871993", o interessado protocola sua defesa nesta Agência (SEI 2871991).

5. Em anexo à defesa são apresentadas cópias dos seguintes documentos (SEI 2871992):

5.1. declaração do Mecânico de Manutenção Aeronáutica - MMA Valdir Gonçalves a respeito da realização de serviços de manutenção na aeronave PP-MBH em 2013;

5.2. cópia parcial de carteira de trabalho;

5.3. declaração do Mecânico de Manutenção Aeronáutica - MMA Wilson Gomes Conceição a respeito da realização de serviços de manutenção na aeronave PP-MBH em 2013;

5.4. declaração do auxiliar de mecânico Paulo Ricardo Sarraf Gomes a respeito da realização de serviços de manutenção na aeronave PP-MBH em 2013;

5.5. declaração do piloto Marcelo Mihajlociv Carone dando conta de que a aeronave PP-MBH continha desde 2013 pás de modelo novo;

5.6. declaração do piloto Edgar Leite de Melo Neto dando conta de que a aeronave PP-MBH continha desde 2013 pás de modelo novo;

5.7. cópia da página nº 114/151 da caderneta de célula nº 02/PR-VIA/08, referente à aeronave PR-VIA, com registro de remoções e instalações de pás e *spindles*;

5.8. cópia da página nº 019/151 da caderneta de célula nº 04/PPMBH/13, da aeronave PP-MBH, com registro de Vistoria Técnica Especial realizada pela ANAC, datada de 11/10/2013;

5.9. cópia de ordem de compra de peças junto à Robinson Helicopter Company, datada de 10/02/2014 - invoice nº 396469;

5.10. cópia de ordem de compra de peças junto à Robinson Helicopter Company, datada de 07/02/2014, com invoice nº 336482 e cópia de Certificado de Liberação Autorizada (Form 8130-3) nº 232671, referente aos componentes da ordem de compra;

5.11. cópia de ordem de compra de peças junto à Robinson Helicopter

Company, datada de 04/04/2013, com invoice nº 319464;

5.12. cópia de Certificado de Liberação Autorizada (SEGVOO 003) datado de 10/05/2013, relativo a serviços de manutenção realizados em cinco componentes de helicóptero Robinson;

5.13. cópia de Certificado de Liberação Autorizada (Form 8130-3) nº 198883, relativo a componentes exportados ao Brasil;

5.14. cópia de ordem de compra de peças junto à Robinson Helicopter Company, datada de 12/12/2012, com invoice nº 295490;

5.15. cópia de documento intitulado "COMPONENT RETURN/AUTHORIZATION" referente à revisão geral do componente de Part Number D278-1 e Serial Number 1014, datado de 21/08/2013;

5.16. cópia de documento de compra de partes junto à Omaha Airplane Supply Co.;

5.17. cópia de ordem de compra de peças, datada de 14/09/2013, com sales order nº 226943;

5.18. cópia de ordem de compra de peças, datada de 14/9/2013, com sales order nº 226945;

5.19. cópia de extrato de informações públicas referentes à aeronave PP-MBH, registradas no Registro Aeronáutico Brasileiro;

5.20. cópia da carta da fabricante Robinson declarando que o mecânico Valdir Gonçalves pode realizar a manutenção e aprovação de retorno aos serviços das aeronaves modelos R22, R44 e R66.

6. Em 09/04/2019, lavrado Despacho ASJIN 2897592, que encaminha o processo à instância competente para decisão.

7. Em 10/04/2019, de acordo com o "Recibo Eletrônico de Protocolo JPI - GTPA/SAR 2901539", protocolado pelo interessado requerimento de correção de informação apresentada em defesa (SEI 2901537), "*solicitando que onde se lê como vencimento 15.03.2013, sendo que o correto é 13/02/2013, data em que venceram as pás principais da aeronave PP-MBH*".

8. Em 15/06/2019, a autoridade competente, após apontar a presença de defesa, decidiu pela aplicação, apontando a presença de uma circunstância atenuante e a ausência de circunstâncias agravantes, de 96 (noventa e seis) multas no valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais), totalizando o valor de R\$ 192.000,00 (cento e noventa e dois mil reais) - SEI 2993551.

9. Adicionado ao processo extrato do Sistema Integrado de Gestão de Créditos - SIGEC, que demonstra que não havia à época da decisão qualquer multa registrada em nome do interessado - SEI 3032772.

10. Ainda em 15/06/2019, lavrado Despacho JPI - GTPA/SAR 3136242, que requer à Secretaria da Assessoria de Julgamentos de Autos em Segunda Instância - ASJIN o lançamento da multa aplicada no SIGEC e a notificação do interessado acerca da decisão.

11. Adicionado ao processo extrato da multa aplicada no processo em tela, registrada no SIGEC - SEI 3161157.

12. Em 25/06/2019, com o intuito de notificar o interessado acerca da decisão, lavrado o Ofício nº 5363/2019/ASJIN-ANAC (SEI 3164608), sendo que de acordo com a cópia do envelope utilizado para envio juntada aos autos (SEI 3199728), teve seu recebimento recusado pela autuada.

13. Em 12/07/2019, lavrado Despacho ASJIN 3232953, que determina a renovação da tentativa de notificação do interessado no mesmo endereço anteriormente utilizado.

14. Em 12/07/2019, novamente com o intuito de notificar o interessado acerca da decisão,

lavrado o Ofício nº 6164/2019/ASJIN-ANAC (SEI 3232968), sendo que de acordo com a cópia do envelope utilizado para envio juntada aos autos (SEI 3264721), teve novamente seu recebimento recusado pela autuada.

15. Em 12/08/2019, lavrado Despacho ASJIN 3329704, que determina novamente a renovação da tentativa de notificação do interessado no mesmo endereço anteriormente utilizado.

16. Em 12/08/2019, novamente com o intuito de notificar o interessado acerca da decisão, lavrado o Ofício nº 7335/2019/ASJIN-ANAC (SEI 3329747), sendo que de acordo com a cópia do envelope utilizado para envio juntada aos autos (SEI 3377034), mais uma vez a notificação foi recusada pela autuada.

17. Em 28/08/2019, lavrado Despacho ASJIN 3431661, que determina, devido às tentativas frustradas de notificação por via postal, a intimação do autuado por meio de publicação oficial.

18. Conforme "Recibo Eletrônico de Protocolo ASJIN 3702357", em 06/11/2019 a autuada protocola manifestação no presente processo (SEI 3702356), através da qual afirma já ser de conhecimento da ANAC que mudou-se para Avaré, onde possui a empresa VK Aviation, homologada pela ANAC, e informa que não se recusou a receber correspondências, que sequer reside mais no local, mas que com a vinda espontânea aos autos resta suprida a falta de intimação, dispondo que assim que tiver acesso aos autos apresentará recurso.

19. Ainda em 06/11/2019, conforme "Recibo Eletrônico de Protocolo ASJIN 3702367", o interessado protocola extrato de acesso externo ao processo, que demonstra que diversos documentos do mesmo estavam com o acesso indisponível.

20. Conforme "Recibo Eletrônico de Protocolo ASJIN 3708768", em 08/11/2019 o interessado protocola requerimento de vistas do processo (SEI 3708766), tendo em vista a indisponibilidade de acesso a todo o conteúdo do processo, demonstrada através de extrato de acesso externo ao processo (SEI 3708767), protocolado na mesma oportunidade.

21. Em 14/11/2019, publicada no Diário Oficial da União Edital de Intimação (SEI 3741409), a fim de notificar o interessado acerca da decisão de primeira instância do presente processo.

22. Notificado acerca da decisão, de acordo com o "Recibo Eletrônico de Protocolo ASJIN 3739465", em 18/11/2019 o interessado protocola sua peça recursal nesta Agência (SEI 3739464), juntamente com cópia do Edital de Intimação publicado no Diário Oficial da União (SEI 3739463).

23. De acordo com o Recibo Eletrônico de Protocolo ASJIN 3740343, em 19/11/2019 o interessado protocola no presente processo vídeo intitulado "Denúncia INSPAC LIXANDO AS PAS" (SEI 3740341).

24. Em 07/01/2020, lavrado "Formulário: Análise de Admissibilidade ASJIN 3893164", que conhece do recurso e determina sua distribuição à Coordenação de Julgamento desta Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância - ASJIN.

25. Em 17/02/2020, a autuada requer junto à ANAC vistas do processo (SEI 4063336), sendo disponibilizado acesso externo ao usuário em 21/02/2020, conforme atesta a Certidão ASJIN 4063338.

26. Em 18/03/2020, lavrado Despacho ASJIN 4154271, que define a restituição do prazo recursal ao interessado, em virtude da identificação de solicitação de vistas só ter sido atendida após a interposição de recurso.

27. Em 18/03/2020, com o intuito de notificar o interessado acerca da reabertura de prazo para manifestação, lavrado o Ofício nº 2166/2020/JULG ASJIN/ASJIN - SEI 4154451.

28. Notificado acerca da reabertura de prazo para manifestação em 20/03/2020, conforme "Certidão de Intimação Cumprida ASJIN 4162588", o interessado protocola nova manifestação nesta Agência em 01/04/2020 (SEI 4208623), conforme "Recibo Eletrônico de Protocolo ASJIN 4208636".

29. Em anexo à nova peça recursal, a autuada apresenta os seguintes anexos:

- 29.1. cópia de decisão de segunda instância relativa ao processo 00065.555536/2017-60 - SEI 4208624;
 - 29.2. cópia de carta de envio de documentos para renovação do Certificado de Aeronavegabilidade da aeronave PP-MBH, datada de 28/05/2013 - SEI 4208625;
 - 29.3. cópia de página de Relatório de Condição de Aeronavegabilidade - RCA da aeronave PP-MBH - SEI 4208626;
 - 29.4. cópia parcial de lista de verificação de aeronave - SEI 4208627;
 - 29.5. cópia de relação de funcionários da LRC TÁXI AÉREO LTDA - SEI 4208629;
 - 29.6. cópia de requerimento interposto por VK Aviation referente ao processo 00066.015682/2018-28 - SEI 4208630;
 - 29.7. cópia de resposta da ANAC relativa à denúncia junto à Ouvidoria da ANAC - SEI 4208632;
 - 29.8. cópia de lista de componentes de aeronave - SEI 4208633;
 - 29.9. cópia de carta de envio de documentos para renovação do Certificado de Aeronavegabilidade da aeronave PP-MBH, datada de 28/05/2013, protocolada em 29/05/2013 - SEI 4208634;
 - 29.10. cópia de lista de componentes de aeronave - SEI 4208635.
30. Em 07/04/2020, o interessado protocola nova manifestação (SEI 4226718), conforme "Recibo Eletrônico de Protocolo ASJIN 4226718".
31. É o relatório.

ANÁLISE DA DECISÃO DE PRIMEIRA INSTÂNCIA

32. Diante das irregularidades imputadas pelo Auto de Infração nº 007622/2019, a autuação foi capitulada na alínea "n" do inciso II do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei nº 7.565/86), c/c item 91.409(i) do RBHA 91.

33. O Auto de Infração nº 007622/2019 descreve o seguinte:

Auto de Infração nº 007622/2019

Descrição da ementa: Operar uma aeronave que possua um programa de manutenção recomendado pelo detentor do certificado de tipo (ou certificado suplementar de tipo) SEM que os tempos para revisão geral, os intervalos de inspeção e os procedimentos específicos contidos no programa sejam cumpridos.

HISTÓRICO: A aeronave de marcas de nacionalidade e matrícula PP-MBH foi operada entre 25/02/2014 e 15/03/2016 com a inspeção de 12 anos vencida, com operação sob responsabilidade da Sra. Kainan Campanile Mangoline, de forma que ela teria incidido 98 (noventa e oito) vezes na infração prevista no Art. 302, inciso II, alínea (n), da Lei 7.565/1986, combinado com o exigido pelo parágrafo 91.409(i) do RBHA 91.

(sem grifos no original)

34. Adicionalmente, nos dados complementares do Auto de Infração, são listadas 98 operações da aeronave PP-MBH em situação irregular.

35. Em recurso, dentre diversos argumentos, a autuada apresenta as seguintes alegações que serão levadas em consideração nesta análise:

35.1. a autuada contesta o item 40.2 da decisão de primeira instância, dispondo que o julgador justificou a infração alegando desrespeito ao Manual pela falta de troca do componente pás de cauda, que sequer fizeram parte do objeto do Auto de Infração nº 007622/2019, em contrariedade portanto com o art.

15 da Resolução ANAC nº 472/2018 ("Art. 15. O auto de infração é o instrumento que contém a delimitação dos fatos que serão objeto de apuração no PAS.");

35.2. alega que os Autos de Infração nº 007622/2019 e 007648/2019 foram lavrados sem observância das formalidades previstas, entendendo que as supostas infrações apontadas pela ANAC decorrem do mesmo contexto fático, e cuja prova de um influi na prova do outro;

35.3. entende pela configuração de *bis in idem*, com o apontamento de infrações aos mesmos voos nos Autos de Infração nº 007622/2019 e 007648/2019;

35.4. ressalta que, apesar da inspeção de 12 anos ser somente recomendada, ela foi realizada, sendo substituídas as pás principais com P/N C016-2 para as modernas de P/N C016-5, tendo a empresa LRC Taxi Aéreo Ltda informado em 28/02/2013 o P/N C016-5 na FIAM e RCA instalado na aeronave;

35.5. afirma que a inspeção de 12 anos contém a inspeção dos componentes constante do Manual de Manutenção na pagina 2.59, onde constam as pás principais e de cauda; contesta o teor da decisão de primeira instância, que admite que a verificação dos componentes fazem parte da inspeção de 12 anos, conforme expressamente consta do parágrafo 15 da mesma;

35.6. dispõe que o Auto de Infração nº 007648/2019 decorre dos mesmos fatos dispostos no Auto de Infração nº 007622/2019, e que aproveitam-se os mesmos argumentos, o que demonstraria ferido o princípio da eficiência, pelo tempo necessário e pessoas dispendido para o serviço para análise de cada AI;

35.7. questiona qual critério adotado para o julgamento dos processos, solicitando que se justifique por que os Autos de Infração nº 007622/2019 e 007648/2019 não estão sendo julgados na mesma data, sendo que ambos foram emitidos no mesmo dia, em face do mesma regulada, constante do mesmo RO, respondidos nas mesmas datas; considera que há indícios de que a motivação do não julgamento conjunto dos Autos de Infração é causar danos à regulada, de forma a imputar *bis in idem* e aplicar e majorar a multa para o julgamento da outra infração/multa, em virtude do critério de dosimetria para aplicação do valor atribuído.

36. A fim de se analisar o mérito das alegações apresentadas acima, faz-se necessário inicialmente se verificar o conteúdo do Auto de Infração nº 007648/2019, que inaugurou o processo administrativo 00058.008109/2019-48, ainda pendente de julgamento em primeira instância, que descreve o seguinte:

Auto de Infração nº 007648/2019

Descrição da ementa: Operar uma aeronave que possua um manual de manutenção do fabricante ou Instruções para Aeronavegabilidade Continuada possuindo uma seção de Limitações de Aeronavegabilidade, SEM que os tempos para substituição de componentes, os intervalos de inspeção e os procedimentos específicos contidos naquela seção sejam cumpridos.

HISTÓRICO: A aeronave de marcas de nacionalidade e matrícula PP-MBH foi operada entre 25/02/2014 e 31/12/2015 com pás principais com tempo de substituição de 12 anos vencido, com operação sob responsabilidade da Sra. Kainan Campanile Mangoline, de forma que ela teria incidido 91 (noventa e uma) vezes na infração prevista no Art. 302, inciso II, alínea (n), da Lei 7.565/1986, combinado com o exigido pelo parágrafo 91.403(c) do RBHA 91.

(sem grifos no original)

37. Adicionalmente, nos dados complementares do Auto de Infração, são listadas 91 operações da aeronave PP-MBH em situação irregular.

38. Da análise dos trechos ressaltados em amarelo da descrição dos dois Autos de Infração, nota-se que todos os voos irregulares imputados pelo Auto de Infração nº 007648/2019 estão abrangidos nos voos irregulares imputados pelo Auto de Infração nº 007622/2019. De acordo com o item 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 contidos no programa sejam cumpridos (imputação dada pelo Auto de Infração nº 007622/2019), e de acordo com o item 91.403(c) do RBHA 91, nenhuma pessoa pode **operar uma aeronave** que possua um manual de manutenção do fabricante ou Instruções para Aeronavegabilidade Continuada possuindo uma seção de Limitações de Aeronavegabilidade, a menos que os tempos para substituição de componentes contidos naquela seção sejam cumpridos (imputação dada pelo Auto de Infração nº 007648/2019).

39. Embora as ações de manutenção tipificadas nos itens 91.409(i) e 91.403(c) possam ser distintas, verifica-se que ambos os dispositivos tratam como irregularidade a operação da aeronave com tarefa de manutenção vencida. Logo, entende-se que a aplicação de sanção deve se dar por operação irregular da aeronave, independentemente portanto do número de tarefas de manutenção vencidas ou da tipificação ante a regulamentação dessas mesmas tarefas. Dessa forma, considerando-se que todas as operações irregulares imputadas pelo Auto de Infração nº 007648/2019 também são imputadas como irregulares pelo Auto de Infração nº 007622/2019, entende-se recomendável o julgamento de ambos de forma conjunta, devendo a aplicação de sanções levar em consideração o número de operações irregulares da aeronave PP-MBH, independentemente de existir uma ou mais tarefa de manutenção vencida em cada operação irregular. Em pesquisa realizada por este servidor, verifica-se que a própria Superintendência de Aeronavegabilidade - SAR aplica este entendimento em suas decisões, podendo-se citar como exemplo o processo 00066.507356/2016-81.

40. Ainda analisando-se o conteúdo dos Autos de Infração, observa-se que o Auto de Infração nº 007622/2019 imputa a realização de voos com a inspeção de 12 anos vencida, enquanto o Auto de Infração nº 007648/2019 imputa a realização de voos com o prazo de substituição de 12 anos das pás principais da aeronave vencido.

41. Neste ponto, deve-se verificar o que estava previsto à época nos itens 91.403(c), 91.409(i) e 91.409(j) do RBHA 91:

RBHA 91 (...)

91.403 - GERAL

(...)

(c) **Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave que possua um manual de manutenção do fabricante ou Instruções para Aeronavegabilidade Continuada possuindo uma seção de Limitações de Aeronavegabilidade, a menos que os tempos para substituição de componentes, os intervalos de inspeção e os procedimentos específicos contidos naquela seção sejam cumpridos.** Alternativamente, podem ser usados os intervalos de inspeção e os procedimentos estabelecidos nas especificações operativas emitidas segundo os RBHA 121 e 135, ou estabelecidos em um programa de inspeções aprovado segundo o parágrafo 91.409(e) deste regulamento.

(...)

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.**

(j) **Os intervalos entre as revisões gerais previstos nos programas de manutenção de acordo com o parágrafo (i) desta seção não se aplicam para aeronaves com motor convencional operando segundo as regras do RBHA 91.**

(sem grifos no original)

42. A fim de se entender os requisitos acima dispostos, inicialmente se deve esclarecer que de forma geral os manuais de manutenção dos fabricantes de aeronaves possuem um ou mais capítulos destinados às Limitações de Aeronavegabilidade da aeronave, que são aprovadas pela autoridade aeronáutica certificadora do projeto de tipo, as quais, de acordo com o item 91.403(c) do RBHA 91, são de cumprimento obrigatório; ainda, os manuais de manutenção dos fabricantes de aeronaves em geral possuem um ou mais capítulos destinados às inspeções de manutenção recomendadas pelo fabricante, as quais, de acordo com o item 91.409(i) do RBHA 91, também são de cumprimento obrigatório.

43. Em sua defesa e em seu recurso, a autuada, baseando-se no item 91.409(j) do RBHA 91, alega não ter a obrigação de cumprir com as inspeções recomendadas pelo fabricante, procurando assim afastar sua responsabilidade pelo cumprimento da inspeção de 12 anos, pelo fato da aeronave possuir motor convencional e operar segundo as regras do RBHA 91; sobre esse ponto, registre-se que conforme disposto no item 91.409(j) do RBHA 91, não se aplicam para aeronaves com motor convencional operando segundo as regras do RBHA 91 **os intervalos entre as revisões gerais previstos nos programas de manutenção**. Assim, o item 91.409(j) só excepciona de cumprimento os intervalos entre revisões gerais requeridos pelo item 91.409(i), e não os intervalos de inspeção, onde se enquadra a inspeção de 12 anos da aeronave. Esse entendimento é inclusive corroborado pelo disposto no item 11 do Relatório de Ocorrência n° 008037/2019 (SEI 2755255):

Relatório de Ocorrência n° 008037/2019 (...)

11. No caso da aeronave PP-MBH, a inspeção de 12 anos faz parte do programa de manutenção recomendado pelo fabricante, conforme Manual de Manutenção do modelo R44 do Anexo 5, seção 2.600, página 2.57 a 2.59 (p. 141 a 143 do PDF). Essa inspeção é recomendada pelo fabricante ao menos desde Outubro/2006, data de revisão da página 2.57 do manual. Esta inspeção não se enquadra na exceção do parágrafo 91.409(j) do RBHA 91 (supracitado) em função de não se tratar de um tempo entre revisões gerais.

44. Ainda antes de analisar a decisão, é importante se analisar quais eram os requisitos de manutenção previstos no manual de manutenção da aeronave R44 que estão relacionados às imputações dadas pelos Autos de Infração n° 007622/2019 e 007648/2019.

45. Quanto à inspeção de 12 anos, referenciada no Auto de Infração n° 007622/2019, verifica-se que a mesma está prevista na "TABLE 1 SCHEDULED MAINTENANCE AND INSPECIONS", à página 1.3C do "ROBINSON MAINTENANCE MANUAL R44 SERIES" (SEI 2755313), com a seguinte orientação: "*Perform 12-year maintenance and inspection per § 2.600*":

TABLE 1 SCHEDULED MAINTENANCE AND INSPECTIONS	First 10 hours	First 25 hours	First 100 hours	Every 50 hours	Every 100 hours	Every 300 hours	Every 500 hours	Every 2200 hours	Every 4 months	Every 12 months	Every 24 months	Every 3 years	Every 4 years	Every 12 years	Every 15 years
Perform maintenance & inspection per Lycoming Operator's Manual.*	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Perform Lycoming SI 1129B <i>Methods of Checking DC Alternator and Generator Belt Tension.</i>		•			•										
Perform Lycoming SI 1191A <i>Cylinder Compression.</i>					•										
Perform Lycoming SI 1080C <i>Maintenance Items for Special Attention.</i>			•	•											
Perform Lycoming SB 301B* <i>Maintenance Procedures and Service Limitations for Valves.</i>						•									
Perform Lycoming SB 366B <i>Carburetor Throttle Body Screw Inspection.</i>					•										
Perform Lycoming SB 342F (IO-540 Only) <i>Fuel Line (Stainless Steel Tube Assy.) and Support Clamp Inspection & Installation. Reference AD 2011-26-04.</i>					•										
Perform Lycoming SB 388C <i>Procedure to Determine Exhaust Valve and Guide Condition.</i>		•			•										
Perform Lycoming SB 480E <i>I. Oil & Filter Change & Screen Cleaning / II. Oil Filter/Screen Content Inspection.</i>	•		•						•						
Perform TCM SB 643B <i>Maintenance Intervals for All TCM & Bendix A/C Magnetos & Related Equipment.</i>					•	•							•		
Perform TCM SB 658 <i>Distributor Gear Maintenance.</i>						•									
Perform TCM SB 663A <i>Two-Wire Magneto Tach. Breaker Contact (Points) Assy. P/N 10-400507.</i>						•								•	
Perform 100-hour/annual maintenance & inspection per § 2.400.					•					•					
Lubricate C181-3 bearing per § 1.140.						•						•			
Replace hydraulic filter per § 1.170.						•									
Drain and flush gearboxes per § § 1.120 & 1.130.						•									
Clean gearbox chip detectors per § 1.115.						•				•					
Perform clutch assembly lubricant inspection & servicing per § 7.210.						•									
Service collective spring (manual controls) per § 8.221.						•									
Verify magneto drive cushion pliability.						•								•	
Overhaul helicopter per § 2.700.								•							
Inspect emergency locator transmitter (ELT) per 14 CFR § 91.207.										•					
Perform pop-out float leak check per § 5.630.										•					
Test and inspect transponder per 14 CFR § 91.413.											•				
Perform pop-out float inflation check per § 5.640.												•			
Perform pop-out float pressure cylinder hydrostatic test.*													•		
Perform 12-year maintenance and inspection per § 2.600.														•	
Pop-out float pressure cylinder maximum life.															•

* Shorter interval than published on referenced document/decals.

46. Verifica-se que a tabela faz referência à execução do previsto no capítulo 2.600 do Manual de Manutenção, intitulado "12-YEAR INSPECTION AND LIMITED OVERHAUL REQUIREMENTS"; neste capítulo são previstas diversos serviços de manutenção que devem ser executados para o cumprimento com a inspeção de 12 anos, os quais ensejam a realização de ampla desmontagem da aeronave e a troca de diversos componentes, que devem ser substituídos por partes novas ou que sofreram revisão geral, conforme pode se verificar no disposto entre as páginas 2.57 a 2.59 do Manual de Manutenção da aeronave.

47. Entre as inúmeras tarefas de manutenção previstas pela inspeção de 12 anos, consta também a troca da pás do rotor de cauda da aeronave, conforme disposto na página 2.59:

2.630 Component Inspection Procedures

An RHC-authorized component overhaul facility shall perform noted procedure.

PART NUMBER	DESCRIPTION	NOTES
C005-x	Main rotor hub assembly	Remove bearings. Visually inspect hub. Verify no fretting, corrosion, or obvious damage. Fluorescent penetrant inspect hub. Magnetic particle inspect journals and thrust washers.
C005-x	Main rotor blade & spindle assembly	Replace blades due to possibility of internal corrosion and adhesive deterioration. Replace pitch horn screws, boots, and O-rings. Pitch horn, spindles, and other hardware may be reused after inspection and verifying no damage.
C006-x	Main rotor gearbox and mast assembly	Replace pinion seal and all O-rings (mast tube base, input shaft, end cover, sump, chip detector, chip detector housing, and sight gage). Replace sealed ball bearing atop mast tube. Replace rubber mounts.
C007-5	Fanshaft and bearing assembly	Replace C181-3 bearing assembly with factory new or overhaul exchange part. Inspect fanshaft.
C008-x	Tail rotor assembly	Replace blades due to possibility of internal corrosion and adhesive deterioration. Remove teeter hinge bearings. Inspect hub and hub plates; verify no fretting or corrosion. Fluorescent penetrant inspect hub and hub plates. Replace teeter hinge bearings and blade attach bolts.
C017-x	Swashplate assembly	Clean, inspect, regrease, or replace (as required) swashplate duplex bearings.
C018-x	Clutch assembly	Disassemble, clean, and inspect. Replace all seals, O-rings, and lubricant. Replace C184-2 bearing assembly with factory new or overhaul exchange part.
C051-x	Belt tension actuator assembly	Return to factory for lubrication and calibration check.
D174-2	Fanwheel assembly	Disassemble, clean, inspect. Verify no cracks or corrosion.

Change 13: OCT 2006

Page 2.59

48. Analisando-se o procedimento grifado acima, verifica-se que a troca das pás do rotor de cauda estão relacionadas à revisão geral (*overhaul*) prevista para ser executada em todo o conjunto do rotor de cauda (*Tail rotor assembly*) quando da realização da inspeção de 12 anos. Só da tabela disposta acima, que está em uma das três páginas da inspeção de 12 anos, nota-se que a troca das pás do rotor de cauda são uma pequena parte de toda a inspeção.

49. Quanto à substituição das pás do rotor principal a cada 12 anos, referenciada no Auto de Infração nº 007648/2019, verifica-se que a mesma está prevista nas Limitações de Aeronavegabilidade (*Airworthiness Limitations*) do "ROBINSON MAINTENANCE MANUAL R44 SERIES" (SEI 2755313), em seu item 3.300, à página 3.9, conforme disposto abaixo:

3.300 Airworthiness Limitations

The Airworthiness Limitations section is FAA approved and specifies inspections and other maintenance required under 14 CFR §§ 43.16 and 91.403, unless an alternative program has been FAA approved.

There are two lists for fatigue life-limited parts. The first list (this page) is applicable to all R44 and R44 II helicopters. The second list (following page) provides increased service lives which may be used for the two-seat R44 Cadet configuration (R44 serial numbers 30001 through 39999).

R44 and R44 II Fatigue Life-Limited Parts

Part Number	Description	Maximum Service Life
C023-1	Tailcone Assembly, Rev M & Prior	2000 Hours
C016-2, -5, & -7	Main Rotor Blade	2200 Hours or 12 years ¹
C020-1 & -2	Upper Frame	2200 Hours
C029-1, -2, & -3	Tail Rotor Blade	2200 Hours or 12 years ¹
C030-1	Tail Rotor Hub	2200 Hours
C044-1	Horizontal Stabilizer, Rev L & Prior	2200 Hours ²
C146-1 & -5	Gear Set, Main Gearbox	2200 Hours
C154-1	Main Rotor Hub	2200 Hours ²
C158-1	Main Rotor Spindle	2200 Hours ²
C196-1	Tail Rotor Drive Shaft	2200 Hours
C263-1 & -2	Sump, Main Gearbox	2200 Hours
C264-1 & -2	Housing, Main Gearbox	2200 Hours
C545-1	Gear Set, Tail Gearbox	2200 Hours ²
C647-12	Bearing Set, C017-6 Swashplate	2200 Hours ²
D062-2	Tail Rotor Hub	2200 Hours
D079-1	Tail Rotor Guard	2200 Hours ²
G062-2	Tail Rotor Hub	2200 Hours ²
A756-6	Cyclic Grip	4400 Hours
C023-1	Tailcone Assembly, Rev N & Subsequent	4400 Hours
C023-2, -3, -4, -14, & -15	Tailcone Assembly	4400 Hours
C044-1	Horizontal Stabilizer, Rev M & Subsequent	4400 Hours ²
C198-1 & -2	Lower Swashplate	4400 Hours
C251-1	Main Rotor Shaft	4400 Hours
C319-3	Cyclic Torque Tube	4400 Hours
C320-1	Cyclic Stick	4400 Hours
C337-1	Jackshaft	4400 Hours
D196-1	Tail Rotor Drive Shaft	4400 Hours ²

¹ Whichever limit occurs first. Calendar time starts on date of original RHC-issued Airworthiness Approval.

² Maximum service life is 2000 hours if part is, or ever has been, installed on an H66 helicopter.

50. Conforme grifado na figura acima, verifica-se que a troca das pás do rotor principal (*Main Rotor Blade*) deve ser realizada com 2200 horas ou 12 anos de uso, o que ocorrer primeiro.

51. É importante registrar que, embora na prática o requisito de troca das pás do rotor de cauda disposto no capítulo 2.600 do Manual de Manutenção possa coincidir com o requisito previsto no capítulo 3.300 do mesmo manual, onde constam as limitações de aeronavegabilidade aprovadas pela autoridade certificadora da aeronave, os requisitos não devem ser confundidos; a inspeção de 12 anos requerida pelo capítulo 2.600 do Manual de Manutenção está relacionada ao cumprimento com o item 91.409(i) do RBHA 91, enquanto as trocas de componentes dispostas no capítulo 3.300 estão relacionadas ao cumprimento com o item 91.403(c) do RBHA 91.

52. Conforme já salientado acima, embora na prática provavelmente na maioria dos casos a troca do rotor de cauda ou do rotor principal da aeronave possam coincidir com a inspeção de 12 anos, isso não necessariamente é uma regra, eis que a seção de limitação de aeronavegabilidade prevê como máximo tempo em serviço das pás do rotor principal e do rotor de cauda 2200 horas de uso ou 12 anos, o que ocorrer primeiro. Portanto, se uma aeronave for operada por mais de 2200 horas antes de completar 12 anos de vida, a mesma deverá ter as pás do rotor principal e do rotor de cauda substituídas, não ensejando nessa situação hipotética a realização da inspeção de 12 anos.

53. Feitas essas considerações, é necessário que se verifique o teor da decisão de primeira instância:

Decisão Primeira Instância nº 96/2019/SAR/JPI - GTPA/SAR-SJC (SEI 2993551)

MOTIVAÇÃO

10. Imputa-se por voos irregulares na aeronave PP-MBH em virtude da não realização de manutenção requerida.

11. Apurou-se em vistoria que supostamente efetuou-se uma inspeção de 12 anos contudo essa suposta manutenção não possui em seu registro identificação e assinatura dos executores. Vide as fotos da cademeta de célula contida nos anexos doc. SEI de números 2755256 e 2755258.

12. Do RBAC 43.5(a) e 43.11 se extrai:

43.5 Aprovação para retorno ao serviço após manutenção, manutenção preventiva, reconstrução e alteração

Uma pessoa somente pode aprovar o retorno ao serviço de algum artigo que tenha sido submetido à manutenção, manutenção preventiva, reconstrução e alteração se:

(a) a anotação nos registros de manutenção requerida na seção 43.9 ou seção 43.11, conforme aplicável, tenha sido feita;

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.

13. O registro ali contido na caderneta não serve como APRS - Aprovação Para o Retorno ao Serviço. Cabe agora analisar se a manutenção era necessária.

14. No Manual de Manutenção (Maintenance Manual) contido no doc. SEI nº 2755313 consta dois itens na seção de Limitações de Aeronavegabilidade (Airworthiness Limitations), página 3.9, com prazo máximo de serviço de 12 anos ou 2200 horas, o quê ocorrer primeiro: Pás do rotor principal (Main Rotor Blade Part Number C016-2, -5, & -7) e pás do rotor de cauda (Tail Rotor Blade C029-1, -2, & -3), ou seja estes componentes obrigatoriamente tem de ser trocados consoante o RBHA 91.403(c):

91.403 - GERAL

[...]

(c) Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave que possua um manual de manutenção do fabricante ou Instruções para Aeronavegabilidade Continuada possuindo uma seção de Limitações de Aeronavegabilidade, a menos que os tempos para substituição de componentes, os intervalos de inspeção e os procedimentos específicos contidos naquela seção sejam cumpridos. Alternativamente, podem ser usados os intervalos de inspeção e os procedimentos estabelecidos nas especificações operativas emitidas segundo os RBHA 121 e 135, ou estabelecidos em um programa de inspeções aprovado segundo o parágrafo 91.409(e) deste regulamento.

15. Como a aeronave não havia ainda, de acordo com a caderneta, alcançado 2200 horas de voo as pás haveriam de ser trocadas após 12 anos de uso da aeronave, contudo não tão evidente assim, é a obrigatoriedade da inspeção de 12 anos. Do manual, página 2.59:

PART NUMBER	DESCRIPTION	NOTES
-------------	-------------	-------

[...]		
C005-x	Main rotor blade & apindle assembly	Replace blades duo to possibility of internal corrosion and adhesive deterioration. [...]
[...]		
C008-x	Tail rotor assembly	Replace blades duo to possibility of internal corrosion and adhesive deterioration. [...]
[...]		

16. Assim está claro, como já elucidado no RO, que a inspeção em questão não faz parte da exceção: **tempo entre as revisões gerais**, sendo portanto mandatária a inspeção. Do RBHA 91.409(i) e (j):

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.

(j) Os intervalos entre as revisões gerais previstos nos programas de manutenção de acordo com o parágrafo (i) desta seção não se aplicam para aeronaves com motor convencional operando segundo as regras do RBHA 91.

SOBRE A DEFESA

(...)

32. A ANAC identificou a irregularidade nos registros de manutenção em 20/06/2018, portanto ainda cabe ação punitiva.

33. Houve uma VTE em 11/10/2013 consoante a caderneta de célula contida nos doc. SEI números 2755256 e 2871992 atestando a Aeronavegabilidade da aeronave, contudo há de se apurar a razão pela qual a ANAC à época considerou a aeronave aeronavegável sem APRS da inspeção.

34. Afirma a Autuada que mandou executar a inspeção de 12 anos. Anexo a sua defesa consta a declaração do MMA - Mecânico de Manutenção Aeronáutica Valdir Gonçalves, este afirma que executou a manutenção e trocou as pás do rotor principal em 2013, contudo:

34.1 Este não afirma que fez APRS;

34.2 Nada se mencionou sobre as pás do rotor de cauda.

(...)

40. Do exposto se conclui:

40.1 Mesmo afirmando que executou a inspeção a Autuada não demonstrou a APRS;

40.2 Supondo que fez a inspeção, não o fez como exige o Manual, pois não trocou as pás do rotor de cauda.

(...)

(sem grifos no original)

54. Analisando-se o teor da decisão de primeira instância acima exposta e considerando-se todas as observações dispostas neste parecer, chega-se às seguintes conclusões com relação à mesma:

54.1. inicialmente, verifica-se que no item 12 da decisão é citado o item 43.9 do RBAC 43, que na verdade não é aplicável ao caso em tela, pois o mesmo não se aplica a inspeções realizadas conforme o RBHA 91;

54.2. o item 14 da decisão faz referência ao capítulo de Limitações de Aeronavegabilidade do Manual de Manutenção da aeronave e ao item 91.403(c) do RBHA 91, no entanto, conforme explicitado até aqui, entende-se que esses dispositivos não têm relação com as irregularidades imputadas pelo Auto de Infração nº 007622/2019, teriam sim relação com as irregulares imputadas pelo Auto de Infração nº 007622/2019;

54.3. O item 15 da decisão dispõe que *"como a aeronave não havia ainda, de acordo com a caderneta, alcançado 2200 horas de voo as pás haveriam de ser trocadas após 12 anos de uso da aeronave, contudo não tão evidente assim, é a*

obrigatoriedade da inspeção de 12 anos" e apresenta recorte dos itens "Main rotor blade & splindle assembly" e "Tail rotor assembly", dispostos na tabela da página 2.59 do Manual de Manutenção para confirmar a obrigatoriedade dessa inspeção; entende-se que a forma como chega-se à conclusão pela obrigatoriedade da inspeção de 12 anos é confusa, eis que de acordo com o item 91.409(i) do RBHA 91, as inspeções recomendadas pelo fabricante, categoria da qual a inspeção de 12 anos faz parte, são de cumprimento obrigatório pelo operador;

54.4. Por consequência do disposto no item acima, a conclusão do item 16, embora correta, não está corretamente fundamentada. Dispõe o item 16: "*Assim está claro, como já elucidado no RO, que a inspeção em questão não faz parte da exceção: tempo entre as revisões gerais, sendo portanto mandatória a inspeção. Do RBHA 91.409(i) e (j):*" e cita os itens 91.409(i) e (j) do RBHA 91; deve-se observar que não é porque a inspeção de 12 anos prevê a troca das pás do rotor principal e do rotor de cauda (trocas essas mandatórias pelo capítulo 3.300 do manual de manutenção) que a exceção não se aplica; conforme demonstrado anteriormente, ela não se aplica porque a inspeção de 12 anos em sua integridade constitui-se em inspeção de caráter obrigatório pelo item 91.409(i), não tratando-se de tarefa com tempo entre revisões gerais excetuada pelo item 91.409(j) do RBHA 91;

54.5. No item 34.2, após a decisão contestar diversas alegações da autuada apresentadas em defesa, é disposto que nada se foi mencionado com relação às pás do rotor de cauda da aeronave, para no item 40.2 dispor o seguinte: "*Supondo que fez a inspeção, não o fez como exige o Manual, pois não trocou as pás do rotor de cauda*"; acerca desses trechos da decisão, a autuada alega que a decisão por multa se fundamentou na falta de troca das pás do rotor traseiro, as quais afirma que sequer foram mencionadas no Auto de Infração; conforme já esclarecido neste parecer, a inspeção de 12 anos abrange a execução de inúmeras tarefas de manutenção de grande monta na aeronave, não sendo correto a decisão de primeira instância fundamentar-se somente na não comprovação da troca das pás do rotor de cauda da aeronave; de fato, se o entendimento de que a etiqueta coladas na caderneta de célula n° 04/PP-MBH/13 (SEI 2755256) não serve como registro de cumprimento com a inspeção de 12 anos, não deve a decisão se ater somente à uma pequena parte dessa inspeção para aplicação da multa. É importante ainda se registrar que embora o Relatório de Ocorrência n° 008037/2019 (SEI 2755255) disponha sobre suposta não substituição das pás do rotor de cauda dentro do prazo estabelecido na seção 3.300 do Manual de Manutenção da aeronave, em sua conclusão o mesmo é omissivo com relação a esta irregularidade.

55. Neste ponto, deve-se observar o disposto no artigo 50 da Lei n° 9.784/1999, que regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal:

Lei n° 9.784/1999 (...)

CAPÍTULO XII
DA MOTIVAÇÃO

Art. 50. Os atos administrativos deverão ser motivados, com indicação dos fatos e dos fundamentos jurídicos, quando:

I - neguem, limitem ou afetem direitos ou interesses;

II - imponham ou agravem deveres, encargos ou **sanções**;

III - decidam processos administrativos de concurso ou seleção pública;

IV - dispensem ou declarem a inexigibilidade de processo licitatório;

V - decidam recursos administrativos;

VI - decorram de reexame de ofício;

VII - deixem de aplicar jurisprudência firmada sobre a questão ou discrepem de pareceres, laudos, propostas e relatórios oficiais;

VIII - importem anulação, revogação, suspensão ou convalidação de ato administrativo.

§ 1º A motivação deve ser explícita, clara e congruente, podendo consistir em declaração de concordância com fundamentos de anteriores pareceres, informações, decisões ou propostas, que, neste caso, serão parte integrante do ato.

§ 2º Na solução de vários assuntos da mesma natureza, pode ser utilizado meio mecânico que reproduza os fundamentos das decisões, desde que não prejudique direito ou garantia dos interessados.

§ 3º A motivação das decisões de órgãos colegiados e comissões ou de decisões orais constará da respectiva ata ou de termo escrito.

(sem grifos no original)

56. Do exposto, observa-se que a motivação dos atos decisórios é elemento essencial que visa garantir ao Administrado o exercício pleno de seu direito constitucional à defesa, imprescindível para reputar-se válida a aplicação da sanção. De fato, só se pode efetivar o direito ao contraditório se explicitados os motivos de fato e de direito que levaram o julgador àquela decisão à qual se sujeita o Administrado. A motivação, portanto, não é só um elemento formal, mas de fundo no Processo Administrativo, eis que (i) serve para que o vencido possa elaborar o seu recurso; (ii) serve para que a instância recursal saiba se deve manter ou modificar a decisão; e (iii) serve para que qualquer do povo possa controlar o exercício dessa função jurisdicional, cumprindo o papel de legitimar a atuação da Administração nessa função.

57. Conforme apontado nos subitens do item 54 do presente parecer, analisando-se a decisão de primeira instância, entende-se que a mesma apresenta falhas em sua motivação, destacando-se sua falta de clareza e congruência; considerando-se que a motivação serve para que o sancionado possa elaborar seu recurso, entende-se que todas as falhas verificadas na decisão causam confusão ao interessado e lhe acarretam em prejuízo para a elaboração de seu recurso.

58. Assim, entende-se que a decisão de primeira instância não apresenta motivação adequada. Tendo em vista o dever de a Administração anular seus próprios atos, quando eivados de vício, nos termos do disposto no artigo 53 da Lei nº 9.784/99 abaixo transcrito, a decisão de primeira instância deve ser anulada e a multa aplicada deve ser cancelada, devendo os autos retornarem ao setor competente de primeira instância de origem, para que o mesmo profira nova decisão.

Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999 (...)

Art. 53. A Administração deve anular seus próprios atos, quando eivados de vício de legalidade, e pode revogá-los por motivo de conveniência ou oportunidade, respeitados os direitos adquiridos

59. Ainda, recomenda-se que este processo seja novamente julgado pelo setor competente de primeira instância em conjunto com o processo administrativo 00058.008109/2019-48, inaugurado pelo Auto de Infração nº 007648/2019, uma vez que conforme já pontuado neste parecer, todos os 91 voos irregulares imputados pelo Auto de Infração nº 007648/2019 estão compreendidos entre os 98 voos irregulares imputados pelo Auto de Infração nº 007622/2019.

CONCLUSÃO

60. Pelo exposto, sugiro que a decisão de primeira instância (SEI 2993551) seja ANULADA, com o consequente CANCELAMENTO da multa aplicada, que constitui o crédito cadastrado no Sistema Integrado de Gestão de Créditos - SIGEC sob o nº 667985194, devendo os autos RETORNAREM à Superintendência de Aeronavegabilidade - SAR, para que profira nova decisão.

61. A nova decisão a ser proferida pelo setor de primeira instância DEVERÁ enfrentar todas as alegações do autuado, apresentadas em sede de defesa e de recurso, em cumprimento ao inciso III do art. 3º da Lei nº 9.784/1999.

62. Ainda, recomenda-se que este processo seja novamente julgado pelo setor competente de primeira instância em conjunto com o processo administrativo 00058.008109/2019-48, inaugurado pelo Auto de Infração nº 007648/2019, uma vez que conforme já pontuado neste parecer, todos os 91 voos irregulares imputados pelo Auto de Infração nº 007648/2019 estão compreendidos entre os 98 voos irregulares imputados pelo Auto de Infração nº 007622/2019.

63. À consideração superior.

HENRIQUE HIEBERT

SIAPE 15869597



Documento assinado eletronicamente por **Henrique Hiebert, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 28/04/2020, às 17:11, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **4262589** e o código CRC **34400A45**.

Referência: Processo nº 00058.008042/2019-41

SEI nº 4262589



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 363/2020

PROCESSO Nº 00058.008042/2019-41

INTERESSADO: Kainan Campanile Mangolini

Brasília, 28 de abril de 2020.

1. Trata-se de Recurso Administrativo interposto por KAINAN CAMPANILE MANGOLINI, CPF ***.882.098-**, contra decisão de 1ª Instância da Superintendência de Aeronavegabilidade - SAR, proferida em 15/06/2019, que lhe aplicou 96 (noventa e seis) multas no valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais), totalizando o valor de R\$ 192.000,00 (cento e noventa e dois mil reais) em multas, pelo cometimento das irregularidades identificadas no Auto de Infração nº 007622/2019, pela autuada *operar uma aeronave que possua um programa de manutenção recomendado pelo detentor do certificado de tipo sem que os intervalos de inspeção contidos no programa sejam cumpridos*. As irregularidades foram capituladas na alínea "n" do inciso II do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei nº 7.565/86), c/c item 91.409(i) do RBHA 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 nº 354/2020/JULG ASJIN/ASJIN – SEI nº 4262589**], ressaltando que, embora a Resolução ANAC nº 472, de 2018, tenha revogado a Resolução ANAC nº 25, de 2008, e a IN ANAC nº 8, de 2008, também estabeleceu em seu art. 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 7/3/2017, e nº 1.518, de 14/5/2018, e com fundamento no art. 42 da Resolução ANAC nº 472, de 2018, e competências conferidas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381, de 2016, **DECIDO**:

- ANULAR a decisão de primeira instância (SEI 2993551), com o consequente CANCELAMENTO da multa aplicada, que constitui o crédito cadastrado no Sistema Integrado de Gestão de Créditos - SIGEC sob o nº 667985194, devendo os autos RETORNAREM à Superintendência de Aeronavegabilidade - SAR, para que profira nova decisão.
- A nova decisão a ser proferida pelo setor de primeira instância DEVERÁ enfrentar todas as alegações do autuado, apresentadas em sede de defesa e de recurso, em cumprimento ao inciso III do art. 3º da Lei nº 9.784/1999.
- RECOMENDAR à Superintendência de Aeronavegabilidade que este processo seja novamente julgado pelo setor competente de primeira instância em conjunto com o processo administrativo 00058.008109/2019-48, inaugurado pelo Auto de Infração nº 007648/2019, uma vez que todos os 91 voos irregulares imputados pelo Auto de Infração nº 007648/2019 estão compreendidos entre os 98 voos irregulares imputados pelo Auto de Infração nº 007622/2019.

5. À Secretaria.

6. Notifique-se.

7. Publique-se.

8. Encaminha-se os autos à Superintendência de Aeronavegabilidade - SAR.

Cássio Castro Dias da Silva



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 29/04/2020, às 14:24, 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 <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **4284518** e o código CRC **F1D41C36**.