



**PARECER N°** 88/2020/JULG ASJIN/ASJIN  
**PROCESSO N°** 00065.161410/2014-85  
**INTERESSADO:** PASSAREDO TRANSPORTES AÉREOS LTDA., PASSAREDO  
TRANSPORTES AEREOS LTDA, PASSAREDO TRANSPORTES  
AÉREOS LTDA

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

**Infração:** Operou 643 voos sem observar as condições e limitações contidas na Lista de Equipamentos Mínimos (MEL) do EMBRAER 120.

**Enquadramento:** alínea "e" do inciso III do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA) c/c item 121.628(a)(5) do RBHA (Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica) 121 (para os fatos ocorridos no período de 14/03/2010 a 21/03/2010) e alínea "e" do inciso III do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (CBA) c/c item 121.628(b)(5) do RBAC (Regulamento Brasileiro de Aviação Civil) 121 (para os fatos ocorridos no período de 22/03/2010 a 05/06/2010).

**Data da Infração:** conforme relacionado na coluna "DATA" da tabela constante das fls. 25/40 do volume 01 do processo.

**Auto de infração:** 02488/2014

**Crédito de multa:** 668686199

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

### **INTRODUÇÃO**

1. No Relatório de Fiscalização (RF) nº 76/2014/GTAR-RJ/GAEM/GGAC/SAR (fls. 01/09 do volume 01) é informado:

#### **HISTÓRICO**

Durante auditoria técnica de acompanhamento realizada entre os dias 31/08/2010 e 03/09/2010 na Base Principal de Manutenção da Passaredo Transportes Aéreos, foi constatado no Relatório de Voo 07/PSA/10 (página nº 1288) da aeronave de marcas PP-PSA (modelo EMB120), que no dia 14/03/2010 a referida aeronave foi liberada para voo com a mensagem XDTA EHSI 2P, vide Figura 1 abaixo:

(...)

Ao ser comunicada a respeito da não conformidade através do FOP 109 nº 191/2010/DAR/SAR/UR/RIO DE JANEIRO (00830.004801/2010-51), a Passaredo Transportes Aéreos apresentou sua resposta através do FOP 123 nº 123 nº PTA-007-2010 (00800.132516/2010-87). Foi informado a ANAC o seguinte:

(...)

A pane era intermitente de 14/03 a 06/04, e neste período o item sofreu sucessivos erros de não enquadrado na MEL ou respondido incorretamente nos Relatórios de Voos. Este é um item antigo, anterior à última auditoria e foi feito um trabalho através de treinamentos, acompanhamentos e muita conversa após a última auditoria para que este tipo de resposta e de ação ineficaz não pudesse mais ocorrer. O item foi encerrado em

06/04/2010 conforme FS 005184 em anexo.

Em 05/06, dois meses após, houve nova pane no sistema de transferência de telas. O item foi colocado em ACR e foi executado em 12/06/2010, conforme FS 005650 apresentada. A FS 005650 foi apresentada sem a assinatura do executor, mas com a assinatura do inspetor. Segue em anexo a mesma com a assinatura do executor. O inspetor Nicola sofrerá novo curso de reciclagem do PRM por ter enviado ao CTM a documentação sem a assinatura do executor até 10/10/210 e todos os integrantes do CTM sofrerão novo curso de PRM por ter arquivado o mesmo sem a verificação da assinatura correta até 10/10/2010.

### **DADOS TÉCNICOS**

Os dados pictográficos de navegação aérea são disponibilizados aos pilotos através de displays na cabine de comando. Esses dados são gerados pelo sistema Eletronic Flight Instrument System — EFIS. O sistema é composto por:

Display Processor Unit (DPU) - 02 unidades

Eletronic Flight Display (EFD) - 04 unidades

Multifunction Display - 01 unidade

Display Control Panel (DCP) - 02 inidades

Course Heading Panel (CHP) -01 unidade

Weather Radar Panel (WRP) - 01 unidade

O Display Processor Unit tem como principal função gerar sinais de vídeo. Estes sinais são enviados ao Eletronic Attitude Director Indicator (EADI) e ao Eletronic Horizontal Situation Indicator (EHSI). O sistema ainda permite afetuar transferência entre as fontes de dados, ou seja, caso o DPU do lado esquerdo, que é o responsável pela geração dos dados disponibilizados aos instrumentos do piloto falhe, o, piloto poderá efetuar a transferência de fonte (cross side data), ou seja, os instrumentos do piloto receberiam os dados do DPU do copiloto. Esta operação é realizada através do EFIS Control Panel ao acionar o transfer switch aplicável (figura 2).

(...)

O Eletronic Flight Display (EFD) é uma unidade composta por um tubo de raios catódicos que disponibiliza a tripulação as informações de navegação pictográficas geradas pelo display processor unit (DPU). Existem 04 unidades na aeronave, 02 EADI e 02 EHSI. Além disso, mensagens de falha também são disponibilizadas a tripulação através desses displays. As mensagens de falha são mostradas a tripulação sob forma de flag ou texto. Uma das mensagens de falha é a mensagem XDTA (Figura3 ), reportada no Relatório de Vôo 007/PSA/10. Esta mensagem é gerada quando há uma falha no sistema de barramento cruzado dos dados gerados pela DPU (vide Figura 4).

(...)

Sendo assim, pode-se constatar que a aeronave apresentou uma falha no sistema de barramento cruzado de dados da DPU do copiloto, ou seja, os dados de navegação fornecidos aos instrumentos do copiloto se tornaram-se inválidos. Neste momento, a tripulação é obrigada a cumprir os procedimentos previstos no manual de vôo da aeronave que consiste em acionar o transfer switch no EFIS Control Panel. As informações de navegação são disponibilizadas ao copiloto através da DPU do piloto. Veja abaixo o procedimento operacional aplicável.

(...)

A Lista de Equipamentos Mínimos (MEL) do EMB120 permite a operação da aeronave com um gerador de símbolo (DPU) inoperante. Veja o enquadramento do item abaixo:

(...)

No entanto, constatou-se que no Relatório de Vôo 007/PSA/10 da aeronave de marcas PP-PSA não há evidências de que a aeronave tenha sido liberada para vôo de acordo com as limitações e condições previstas na MEL, visto que o campo AÇÃO DE MANUTENÇÃO apresenta apenas o texto: "De acordo com MCC mensagem XDTA segue em monitoramento para pesquisa de pane".

(...)

Outros reportes foram observados após o dia 14/03/2010, entretanto, a aeronave permaneceu operando sem que as condições e limitações previstas na MEL tenham sido observadas, pois em todos os casos, o campo AÇÃO DE MANUTENÇÃO apresenta a mesma resposta: "O item está sendo monitorado".

a. Relatório de Vôo 008/PSA/10, datado de 08/04/2010.

(...)

b. Relatório de Vôo 008/PSA/10, datado de 12/04/2010.

(...)

c. Relatório de Vôo 008/PSA/10, datado de 14/04/2010.

(...)

Pode-se observar que somente no dia 05/06/2010, a aeronave foi liberada para vôo em conformidade com a Lista de Equipamentos Mínimos (MEL), vide campo AÇÃO DE MANUTENÇÃO do Relatório de Vôo abaixo:

(...)

Finalmente no dia 12/06/2010, a falha no sistema foi corrigida após reparo na fiação, vide Ficha de Serviço nº 005650 abaixo:

(...)

### **BASE LEGAL**

A Legislação estabelece que nenhuma pessoa poderá decolar com um avião que tenha instrumentos ou componentes inoperantes caso esta aeronave não seja operada segundo todas as condições e limitações previstas da MEL. Adicionalmente, deverá ser observada as normas e regulamentos relativos a manutenção e operação da aeronave, conforme a Lei nº 7.565. de 19 de dezembro de 1.986, artigo 302, inciso III, alínea(e).

#### ***RBHA 121 - Seção 121.628- INSTRUMENTOS E EQUIPAMENTOS INOPERANTES***

"...

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

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

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

*(3) a MEL aprovada:*

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

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

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

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

### **NÃO CONFORMIDADE**

A Passaredo Transportes Aéreos permitiu que a aeronave de marcas PP-PSA operasse 643 vôos entre os dias 14/03/2010 e 05/06/2010 sem observar as condições e limitações contidas na Lista de Equipamentos Mínimos (MEL) do Embraer 120. Diante do exposto, estão sendo emitidos 643 autos de infração relativos a 643 vôos irregulares. O Anexo 8 apresenta a tabela com os vôos irregulares.

### **ANEXOS**

- 1) SEGVÔO 109 nº 191/2010/DAR/SAR/UR/RIO DE JANEIRO (00830.004801/2010-51)
- 2) Relatórios de Vôo Parte I da aeronave de marcas PP-PSA
- 3) SEGVÔO 123 nº 123 nº PTA-007-2010(00800.132516/2001-87)
- 4) Relatórios de Vôo Parte II da aeronave de marcas PP-PSA
- 5) Ficha de Serviço nº 005650 de 12/06/2010
- 6) Lista de Equipamentos Mínimos (MEL)
- 7) Manual de Manutenção do EMB120 (ATA 34)
- 8) Tabela com a lista de vôos irregulares

3. O Auto de Infração (AI ) nº 02488/2014 (fl. 24 do volume 01) apresenta a seguinte descrição:

MARCAS DA AERONAVE: PP-PSA

Descrição da ocorrência: Operou 643 vôos sem observar as condições e limitações contidas na Lista de Equipamentos Mínimos (MEL) do EMBRAER 120.

HISTÓRICO: Segundo o Relatório de Vôo 007/PSA/10, no dia 14/03/2010, a aeronave de marcas PP-PSA foi liberada para vôo com a mensagem XDTA EHSI 2P. No entanto, constatou-se que a liberação para vôo não foi baseada na Lista de Equipamentos Mínimos (MEL) do Embraer 120. O registro que consta no campo AÇÃO DE MANUTENÇÃO indica que a falha estaria sendo monitorada pelo MCC. Sendo assim, foram constatadas 643 infrações relativas a 643 vôos realizados com a aeronave de marcas PP-PSA entre os dias 14/03/2010 e 05/06/2010. A tabela anexa apresenta a relação dos vôos irregulares.

Capitulação: Artigo 302, inciso III, alínea "e", da Lei 7.565/86, c/c RBHA 121, requisito 121.628(a)(5).

4. Tabela anexa ao Auto de Infração nº 02488/2014, lista de vôos irregulares (fls. 25/40 do volume 01).

5. No SEGVOO 109 nº 191/2010/DAR/SAR/UR/RIO DE JANEIRO (fls. 41/42 do volume 01) que comunica não conformidades de inspeção, no item nº 10 está informado:

Foi verificado que a aeronave PP-PSA foi liberada para vôo no dia 14/03/2010, conforme RTA nº 1288-1, com pane de "XDTA EHSI 2P". Segundo a resposta da manutenção, a pane estaria sendo monitorada pelo MCC, entretanto o item não foi enquadrado pela MEL, item 34-13-1 CAT C. Nos dias 08/04 (RTA Nº 06582-3), 12/04 (RTA Nº 06590-1) e 14/04 (RTA Nº 06593-1) a pane foi reportada novamente e não houve ação de manutenção, tampouco enquadramento pela MEL, onde a resposta foi: "De acordo com o MCC a pane está sendo monitorada pela engenharia através de ficha de serviço". Adicionalmente, após novo reporte da tripulação, conforme RTA nº 2817-1 de 05/06/2010, a pane foi enquadrada e a aeronave liberada pela MEL, item 34-23-1 CAT C. No dia 12/06/2010 a pane foi reportada novamente através do RTA nº 2826-2, sendo que foi informado que o item já se encontrava em ACR. Foi apresentada a Ficha de Serviço nº 005650, aberta em 06/06/2010, encerrando o item em 12/06/2010, onde foi reparada a fiação do sistema, entretanto não há identificação do executante (Assinatura e Código ANAC). Diante do exposto, constatou-se que a aeronave operou entre os dias 14/03 e 04/06/2010 com a pane sem o devido enquadramento na MEL e entre os dias 25/03 a 12/06/2010 com item ACR vencido.

6. Páginas do diário de bordo da aeronave PP-PSA (Parte I - Registros de Vôo), no período de 14/03/2010 até 12/06/2010 (fls. 43/180 do Volume 01 e fls. 181/248 do volume 02).

7. No SEGVÔO 123 nº PTA-007-2010 (fls. 249/252 do volume 02), que apresenta as respostas do interessado para não conformidades de auditoria, no item nº 10 está informado:

A pane era intermitente de 14/03 a 06/04 e neste período o item sofreu sucessivos erros de não enquadramento na MEL ou respondido incorretamente nos Relatórios de Voos. Este é um item antigo, anterior à última auditoria, e foi feito um trabalho através de treinamentos, acompanhamentos e muita conversa após a última auditoria para que este tipo de resposta e de ação ineficaz não pudesse mais ocorrer. O item foi encerrado em 06/04/2010 conforme FS 005184 em anexo.

Em 05/06, dois meses após, houve nova pane no sistema de transferência de telas. O item foi colocado em ACR e foi executado em 12/06/2010, conforme a FS 005650 apresentada. A FS 005650 foi apresentada sem a assinatura do executor, mas com a assinatura do inspetor. Segue em anexo a mesma com a assinatura do executor. O inspetor Nicola sofrerá novo curso de reciclagem do PRM por ter enviado ao CTM a documentação sem a assinatura do executor até 10/10/2010 e todos os integrantes do CTM sofrerão novo curso de PRM por ter arquivado o mesmo sem a verificação da assinatura correta até 10/10/2010.

8. Páginas do relatório de voo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave da aeronave PP-PSA, referentes às datas de 14/03/2010, 08/04/2010, 12/04/2010, 14/04/2010, 05/05/2010, 12/05/2010 (fls. 253/255 do volume 02).

9. Ficha de Serviço (FS) nº 005650 que informa que foi efetuado reparo no fio.
10. Páginas da Lista de Equipamentos Mínimos (MEL) da aeronave EMB-120 - BRASÍLIA da empresa Passaredo. (fls. 257/259 do volume 02).
11. Páginas do manual de manutenção da aeronave EMB 120 (fls. 260/284 do volume 02).

## **DEFESA**

12. O Interessado foi devidamente notificado do AI nº 02488/2014, em 08/12/2014, conforme demonstrado em Aviso de Recebimento (AR) (fl. 285 do volume 02), tendo apresentado sua defesa (fls. 286/294 do volume 02), que foi recebida em 08/01/2015.
13. Na defesa alega, preliminarmente, que no presente caso as providências administrativas encontram-se prescritas. Informa que conforme consta dos autos, a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) em 14/03/2010 teria constatado 643 infrações relativas a 643 voos realizados com a aeronave de marcas PP-PSA entre os dias 14/03/2010 e 05/06/2010, sem observar as condições e limitações contidas na Lista de Equipamentos Mínimos (MEL) do EMBRAER 120. Dispõe que a notificação da Passaredo acerca da instauração do Auto de Infração somente ocorreu em 08/12/2014, ou seja, 4 anos e 9 meses após a data da ocorrência do fato. Informa que é cediço que a Constituição Federal veda a perpetuação da demanda, mesmo na esfera administrativa, segundo estabelece o art. 5º, LXXVII da Constituição Federal que "*a todos, no âmbito judicial e administrativo, são assegurados a razoável duração do processo e os meios que garantam a celeridade de sua tramitação*". Argui que a esse respeito, o art. 319 do CBA estabelece que a prescrição das providências administrativas ocorre em 2 anos, mesmo em caso de suspensão, não podendo exceder esse prazo. Considera que levando-se em consideração o artigo citado, tem-se que o fato gerador da autuação ocorreu em 14/03/2010, sendo a PASSAREDO autuada e notificada acerca da suposta infração mais de 04 anos após o fato. Informa que tendo em vista a inércia da Administração por lapso temporal superior ao estabelecido em lei, é certo que no presente caso restou configurada a prescrição do processo administrativo. Conclui que sob qualquer ângulo que se analise, forçoso reconhecer a ocorrência da prescrição no caso, razão pela qual de rigor a declaração de nulidade do Auto de Infração, extinguindo-se o processo administrativo, sem resolução do mérito, haja vista a ocorrência de prescrição.
14. Com relação ao mérito, consigna que diferentemente do constante no Auto de Infração em comento, a empresa Passaredo possui sim uma Lista de Equipamentos Mínimos (MEL) aprovada pela ANAC e publicada para a aeronave Embraer 120, possibilitando ao piloto em comando determinar se é seguro iniciar o voo ou continuá-lo a partir de qualquer parada intermediária, no caso de algum instrumento, equipamento ou sistema que deixe de funcionar.
15. Informa que diversamente do que constou do Auto de Infração, a Passaredo cumpre todas as normas previstas no RBHA 121, requisito 121.628, mormente no que tange a possuir uma MEL para a Embraer 120, devidamente aprovada pela ANAC e contendo informações para operação da referida aeronave com certos instrumentos e equipamentos inoperantes, sendo certo que a aeronave PP-PSA operou segundo todas as condições e limitações contidas na MEL e nas instruções que autorizam a sua utilização, inexistindo qualquer infração capaz de gerar a multa prevista no artigo 302, inciso III, alínea "e" do CBA.
16. Acrescenta que a Passaredo adota procedimentos no sentido de manter análise continuada da execução e eficácia de suas manutenções, objetivando com as ações implantadas manter (ou melhorar) a aeronavegabilidade e a confiabilidade prevista no projeto da aeronave e seus sistemas, subsistemas e componentes, durante toda a vida operacional da aeronave. E que no caso em debate, a tela no painel do piloto da aeronave PP-PSA apresentou pane intermitente no dia 14/03/2014, sendo certo que, quando da realização das inspeções, inexistia a indicação da pane, não sendo possível detectar, muito menos sanar um suposto problema, sem que o mesmo existisse quando da realização da inspeção mecânica, motivo pelo qual houve o monitoramento *Maintenance Control Center* (MCC).
17. Dispõe que em 27/03/2010 houve o despacho da aeronave de acordo com a MEL, sendo

sanada a pane com o reposicionamento do pino do conector da MPU, de modo a encerrar o item em 06/04/2010, conforme Ficha de Serviço nº 005184, ou seja, dentro do prazo de 10 (dez) dias para solução do problema, inexistindo qualquer infração capaz de gerar a multa prevista no artigo 302, inciso III, alínea "e" do Código Brasileiro de Aeronáutica, muito menos afronta às normas previstas no RBHA 121, requisito 121.628. Acrescenta que diferentemente do que constou do auto, em 05/06, ou seja, passados mais de 2 (dois) meses da solução da primeira ocorrência, houve o aparecimento de uma nova pane relacionada ao sistema de transferência de telas, sendo enquadrada no dia 05/06 em ação corretiva retardada ou Lista de Equipamentos Mínimos (MEL) aprovada e publicada pela ANAC.

18. Informa que a empresa Passaredo providenciou o encerramento do item no dia 12/06/2010, segundo se observa da Ficha de Serviço nº 005184, sendo realizada a correção dentro do prazo de 10 (dez) dias autorizados pela MEL, inexistindo qualquer tipo de infração capaz de gerar a multa prevista artigo 302, inciso III, alínea "e" do Código Brasileiro de Aeronáutica, muito menos afronta às normas previstas no RBHA 121, requisito 121.628. Complementa alegando que apesar disso a autarquia federal imputa à empresa Passaredo 643 infrações relativas a 643 vôos realizados com a aeronave PP-PSA entre os dias 14/3/2010 e 05/06/2010, como se a referida aeronave tivesse operado 643 voos sem observar as condições e limitações contidas na Lista de Equipamentos Mínimos (MEL) do Embraer 120, o que não procede.

19. Alega que em 27/03/2010 houve o despacho da aeronave de acordo com a MEL, sendo sanada a pane com o reposicionamento do pino do conector da MPU, com o encerramento do item no dia 06/04/2010, segundo se observa da Ficha de Serviço nº 005184, ou seja, dentro do prazo de 10 (dez) dias concedido para a correção do problema, sendo certo que no período compreendido entre 06/04/2010 até 04/06 inexistiu qualquer tipo de problema ou pane, muito menos a aeronave PP-PSA operou voos sem observar as condições e limitações contidas na Lista de Equipamentos Mínimos (MEL), como faz crer o Auto de Infração de forma equivocada, tendo a aeronave apresentado uma nova pane apenas no dia 05/06, que foi devidamente enquadrada na MEL e sanada no dia 12/06, ou seja, também dentro do prazo de 10 dias previsto para correção.

20. Dispõe que não procede a assertiva de que a empresa Passaredo teria operado 643 voos sem observar as condições e limitações contidas na Lista de Equipamentos Mínimos (MEL), no período compreendido entre 14/03/2010 e 05/06/2010, porque a alegada pane no sistema de transferência de telas foi enquadrada na MEL no dia 27/03/2010 e regularizada em 06/04/2012, sendo o item encerrado na mesma data, através da Ficha de Serviço nº 005184. E porque passados mais de 2 (dois) meses da correção da pane, houve a constatação de nova pane no dia 05/06/2010, que foi devidamente enquadrada na MEL e sanada no dia 12/06, ou seja, também dentro do prazo de 10 dias previsto para correção, segundo se observa da Ficha de Serviço nº 005650. Acrescenta que em relação ao período compreendido entre os dias 14/03/2010 e 27/03/2012, não há que se falar em descumprimento, pois a pane apresentada era intermitente, de modo que, quando das realizações das inspeções objetivando sanar o problema, a indicação desaparecia, sendo a manutenção eficaz, inexistindo qualquer tipo de infração, pois os voos realizados no período de 14/03/2010 a 05/04/2012 ocorreram regularmente, justamente porque a falha era intermitente.

21. Argumenta que é inconsistente o Auto de Infração lavrado em desfavor da Passaredo, sendo certo que, se mantido o Auto de Infração para condenar a empresa em sanção pecuniária, tal decisão violará a maioria dos princípios norteadores do direito administrativo, quais sejam da legalidade, motivação, contraditório, ampla defesa, segurança jurídica e interesse público.

22. Considera que não existe razão para imposição de sanção em desfavor da Passaredo, eis que inexistente prática de qualquer ato infracional e que está diante de uma decisão arbitrária, com finalidade claramente confiscatória e violadora também dos princípios da proporcionalidade e da razoabilidade, o que não se pode admitir. Afirma que há de ser considerada como esclarecida a situação em apreço, bem como considerada a impossibilidade de infração aos dispositivos legais declinados no Auto de Infração, razão pela qual de rigor a declaração de inconsistência do Auto de Infração, com o consequente arquivamento do processo administrativo.

23. Requer a declaração de inconsistência do Auto de Infração, pois informa que a Passaredo

adota todas as medidas no sentido de manter as suas aeronaves em condições aeronavegáveis, para tanto, cumpre todas as normas previstas no RBHA 121, requisito 121.628(a)(5), mormente no que tange a possuir uma MEL para o Embraer-120, devidamente aprovada pela ANAC e contendo informações para operação da aeronave 120 com certos instrumentos e equipamentos inoperantes, bem como a aeronave PP-PSA operou segundo todas as condições e limitações contidas na MEL e nas instruções que autorizam a sua utilização, inexistindo qualquer infração capaz de gerar a multa prevista no artigo 302, inciso III, alínea "e" do Código Brasileiro de Aeronáutica, assim como aos dispositivos previstos no RBHA 121, requisito 121.628(a)(5).

24. Consigna que a Passaredo adota, sistematicamente, e principalmente após a constatação de falhas, medidas que visam à segurança de voo de suas aeronaves, bem como à estrita observância aos processos, normas e exigências estabelecidas pela ANAC. Informa que a Passaredo na prestação de seus serviços, segue rigorosamente todas as regulamentações da aviação civil, tanto que não há nenhum registro de aplicação deste tipo de penalidade em seu desfavor.

25. Requer que seja acolhida a preliminar de prescrição do processo administrativo, devendo ser declarado nulo o Auto de Infração, bem como extinguindo o processo, eis que incidente a hipótese prevista no art. 319 do CBA.

26. No mérito, requer que a defesa seja totalmente acolhida, para que seja desconstituído o Auto de Infração, com seu conseqüente arquivamento, haja vista ausência de infringência da PASSAREDO ao disposto no artigo 302, inciso III, alínea "e" do Código Brasileiro de Aeronáutica, bem como aos dispositivos previstos no RBHA 121, requisito 121.628(a)(5).

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

28. Instrumento de Alteração Contratual (fls. 295/308 do volume 02). Atestado de aprovação de instrumento de alteração contratual (fl. 309 do volume 02). Certidão de Procuração (fl. 310 do volume 02).

29. Ficha de Serviço nº 005184 (fl. 311 do volume 02) em que consta reporte referente à data de 27/03/2010, que informa discrepância de "*Telas 2P não efetuam transferência. Item liberado MEL 34-23-2*" e em que consta a ação corretiva de "*reposicionado pino do conector da MPU. O mesmo estava "corrido", acordo AMM 34-23-00 st. ok*", na data de 06/04/2010.

30. Ficha de Serviço nº 005650 (fl. 312 do volume 02) em que consta reporte referente à data de 06/06/2010, que informa discrepância de que "*Flag "XDATA" do lado do copiloto, em vôo não transfere HDG. MEL 34-23-1*" e em que constam as ações corretivas de "*iniciado check de fiação conforme WM 34-64-00. 06/06/2010*" e "*efetuado reparo no fio w 001-1905-24 BL ACD 34-61-00*" em 12/06/2010.

### **1ª DECISÃO DE PRIMEIRA INSTÂNCIA** (posteriormente anulada)

31. O setor competente, em decisão de 13/10/2017 (SEI nº 0976365), considerou caracterizada a infração descrita no AI acima indicado, em face de prática capitulada no art. 302, III, e, do CBA. Diante da inexistência de circunstância atenuante e agravante, aplicou a multa no valor de R\$7.000,00 (sete mil reais) para cada um dos 454 voos irregulares, correspondendo às operações após o reporte de 08/06/2010, totalizando R\$3.178.000,00 (três milhões, cento e setenta e oito mil reais).

### **RECURSO** (relativo à 1ª decisão de primeira instância, que foi anulada)

32. O interessado foi notificado a respeito da decisão de primeira instância em 31/10/2017, conforme demonstrado em AR (SEI nº 1239380), tendo apresentado Recurso (SEI nº 1246700, nº 2761133 e nº 2761142), que foi recebido em 10/11/2017.

33. Alega a ocorrência da prescrição reiterando argumentos apresentados na defesa.
34. Discorre sobre a nulidade do Auto de Infração decorrente da alteração de capitulação, informando que compulsando os autos do processo administrativo, é possível constatar que a autarquia federal capitulou a conduta da recorrente no art. 302, inciso III, e, do CBA combinado com RBHA 121.628(a)(5). No entanto, quando da prolação da decisão recorrida, foi imposta a penalização consistente em multa no importe de R\$ 3.178.000,00, partindo da premissa que a recorrente contrariou o RBAC 121.628(b)(5), de modo que todos os voos após o reporte de 08/04/2010, totalizando 454 operações, ocorreram sem observar as condições e limitações contidas na MEL do EMBRAER 120. Informa que a conduta da recorrente fora reenquadrada para capitular no RBHA 121.628(b)(5), sem que lhe fosse aberta vistas dos autos para a realização da recapitulação e convalidação do Auto de Infração, em total descumprimento ao §2º do art. 7º da Instrução Normativa nº 8 de 2008, o que macula o processo com vício insanável, na medida em que a recorrente não exerceu seu direito de defesa de forma plena. Diante disso, requer o provimento do recurso para que seja declarada a nulidade do Auto de Infração, uma vez que a recorrente foi autuada por suposta violação ao RBHA 121.628(a)(5), mas foi-lhe imposta a pena de multa por suposto descumprimento ao RBHA 121.628(b)(5), não lhe sendo permitido o exercício regular do direito ao contraditório.
35. Com relação ao mérito, reitera alegações apresentadas na defesa. Acrescenta que a decisão recorrida parte de premissa equivocada para imputar à recorrente 454 infrações relativas aos 454 voos realizados com a aeronave PP-PSA após o reporte de 08/04/2010, como se a referida aeronave tivesse operado 454 voos sem observar as condições e limitações contidas na Lista de Equipamentos Mínimos (MEL) do Embraer 120. Isso porque a pane retornou no dia 08/04 de maneira intermitente, ou seja, não estava presente em todo momento na aeronave. Do contrário, existiriam reportes também nos dias 09/04, 10/04, 11/04, 13/04 e demais dias. Acrescenta que em relação ao dia 12/04, o julgador não se atentou para o fato de que, no relatório de voo 6590A, houve dois reportes e no segundo reporte o mecânico efetuou um teste de acordo com o Manual de Manutenção e o sistema estava operando normalmente, o que evidencia a intermitência da pane. Informa que compulsando os autos, verifica-se que a ANAC no exercício regular do poder fiscalizatório deixou de observar que no dia 28/04/10, através do relatório de voo 4016A, houve um novo reporte e o item liberado de acordo com a MEL 34-23-2, categoria C, que venceria em 08/05/10. Diante da impossibilidade de encerrar o item dentro do prazo estabelecido pela MEL, a Passaredo, nos termos da IAC 3507, solicitou a extensão para o encerramento do item, que foi concedida pela ANAC através do SEGVVOO 002 emitido em 07/05/10, prorrogando a data de encerramento do mesmo até o dia 18/05/10. O reparo foi feito em 18/05/10 através da FS 004306. Considera que, diferentemente do que consta da decisão, em relação ao reporte do dia 05/06/10, no qual houve liberação acordo MEL, categoria C, cujo vencimento seria em 15/06/10, houve um novo reporte no dia 12/06/10, porém a falta da ação de manutenção na resposta não trouxe prejuízo algum, uma vez que a aeronave já estava amparada pela MEL do dia 05/06/10. Dispõe que aliado a esse fato, o item foi corrigido no mesmo dia 12/06/10, através da FS 005650 e o item encerrado pela última vez.
36. Alerta que de 15/04 até 27/04 não há nenhum registro de reporte, situação que evidencia a funcionalidade do equipamento, estando operante, não sendo razoável supor que os voos realizados nesse período teriam ocorrido com o equipamento inoperante, muito menos sem observar as condições e limitações impostas pela MEL, inexistindo qualquer infração capaz de gerar a multa prevista no artigo 302, inciso III, alínea "e" do Código Brasileiro de Aeronáutica, muito menos afronta às normas previstas no RBHA 121, requisito 121.628.
37. Acrescenta que diferentemente do que constou do auto, em 05/06, ou seja, passados mais de 2 meses da solução da primeira ocorrência em 14/03, houve o aparecimento de uma nova pane relacionada ao sistema de transferência de telas, sendo enquadrada no dia 05/06 em ação corretiva retardada ou Lista de Equipamentos Mínimos (MEL) aprovada e publicada pela Agência Nacional de Aviação Civil. Segundo esclarecido pela recorrente em sua defesa, a mesma providenciou o encerramento do item no dia 12/06/2010, conforme se observa da Ficha de Serviço nº 005184, sendo realizada a correção dentro do prazo de 10 dias autorizados pela MEL, inexistindo qualquer tipo de infração capaz de gerar a multa prevista no artigo 302, inciso III, alínea "e" do CBA, muito menos afronta às normas

previstas no RBHA 121, requisito 121.628.

38. Considera que é fato inclusive reconhecido por esta autarquia que no período compreendido entre 06/04/2010 até 04/06 não existiu qualquer tipo de problema ou pane, muito menos a aeronave PP-PSA operou voos sem observar as condições e limitações contidas na MEL, tendo a aeronave apresentado uma nova pane apenas no dia 05/06, que foi devidamente enquadrada na MEL e sanada no dia 12/06, ou seja, também dentro do prazo de 10 dias previsto para correção.

39. Verifica que não procede a assertiva de que a empresa Passaredo teria operado 454 voos sem observar as condições e limitações contidas na MEL, após o reporte de 08/04. Isto porque a alegada pane no sistema de transferência de telas foi enquadrada na MEL no dia 27/03/2010 e regularizada em 06/04/2012, sendo o item encerrado na mesma data, através da Ficha de Serviço n.º 005184, fato, inclusive, reconhecido na decisão recorrida. E porque passados mais de 2 meses da correção da pane, houve a constatação de nova pane no dia 05/06/2010, que foi devidamente enquadrada na MEL e sanada no dia 12/06, ou seja, também dentro do prazo de 10 dias previsto para correção, segundo se observa da Ficha de Serviço n.º 005650. Além disso, no período compreendido entre 15/04 até 27/04 não há nenhum registro de reporte, situação que evidencia a funcionalidade do equipamento, estando operante. Adicionalmente, porque no dia 28/04/10, através do relatório de voo 4016A, houve um novo reporte e o item liberado de acordo com a MEL, 34-23-2, categoria C, que venceria em 08/05/10.

40. Alega que não há que se falar em descumprimento ao RBHA 121, requisito 121.628(b)(5), pois a pane apresentada era intermitente em 08/04, 12/04, 14/04 e 05/06, de modo que, quando das realizações das inspeções objetivando sanar o problema, a indicação desaparecia, sendo a manutenção eficaz, inexistindo qualquer tipo de infração, pois os voos realizados no período indicado ocorreram regularmente, justamente porque a falha era intermitente.

41. Considera que é inconsistente o Auto de Infração lavrado em desfavor da Passaredo, sendo certo que, se mantido para condenar a empresa em sanção pecuniária, o que não espera de forma alguma, tal decisão violará a maioria dos princípios norteadores do direito administrativo, quais sejam da legalidade, motivação, contraditório, ampla defesa, segurança jurídica e interesse público.

42. Argumenta que não existe razão para manutenção da imposição de sanção em desfavor da Passaredo, eis que inexistente prática de qualquer ato infracional. Considera que está diante de uma decisão arbitrária, com finalidade claramente confiscatória e violadora também dos princípios da proporcionalidade e da razoabilidade, o que não se pode admitir.

43. Afirma que há de ser considerada como esclarecida a situação em apreço em relação à recorrente, bem como considerada a impossibilidade de infração aos dispositivos legais declinados no Auto de Infração, razão pela qual de rigor a reforma da decisão recorrida para declarar inconsistente o Auto de Infração, com o conseqüente arquivamento do processo administrativo.

44. Requer que seja provido o Recurso para reformar a decisão, de modo a declarar inconsistente o Auto de Infração, pois a Passaredo adota todas as medidas no sentido de manter as suas aeronaves em condições aeronavegáveis, para tanto, cumpre todas as normas previstas no RBHA 121, requisito 121.628(b)(5), mormente no que tange a possuir uma MEL para a Embraer-120, devidamente aprovada pela ANAC e contendo informações para operação da aeronave modelo Embraer 120 com certos instrumentos e equipamentos inoperantes, bem como a aeronave PP-PSA operou segundo todas as condições e limitações contidas na MEL e nas instruções que autorizam a sua utilização, inexistindo qualquer infração capaz de gerar a multa prevista artigo 302, inciso III, alínea "e" do CBA, bem como aos dispositivos previstos no RBHA 121, requisito 121.628(b)(5).

45. Informa que a Passaredo na prestação de seus serviços, segue rigorosamente todas as regulamentações da aviação civil, tanto que não há nenhum registro de aplicação deste tipo de penalidade em seu desfavor.

46. Requer o provimento do Recurso para o fim de reformar a decisão, de modo a declarar inconsistente o Auto de Infração, pois a Passaredo adota todas as medidas no sentido de manter as suas aeronaves em condições aeronavegáveis, para tanto, cumpre todas as normas previstas no RBHA 121, requisito 121.628(b)(5), inexistindo qualquer infração capaz de gerar a multa prevista no artigo 302, inciso

III, alínea "e" do CBA.

47. Discorre sobre o princípio do *non bis in idem*, alegando que não se pode admitir a multiplicação de procedimentos administrativos, tampouco a aplicação de sanções pelo Órgão Regulador em relação a mesma prática e que há que se buscar, dentro de uma interpretação sistemática das normas, uma solução que evite a ocorrência do *non bis in idem*. Alega que o Direito Pátrio proíbe a prática do *bis in idem*, ou seja, uma mesma infração não pode ser apenada mais que uma vez num mesmo período, como afirma que ocorreu no presente processo administrativo. Argumenta que em que pese tratar-se de uma única conduta de ato com a mesma natureza, a ANAC ao imputar multa à autuada por suposta infringência ao art. 302, inciso III, alínea "e" do CBA e ao RBAC 121, requisito 121.628(a)(5), que disciplinam o procedimento a ser adotado pelo operador em caso de instrumentos e equipamentos inoperantes, considerou como sendo 454 condutas, a saber; por não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves, fato que gera *bis in idem*. Dispõe que diversamente do que constou da decisão recorrida, o fato e a conduta são os mesmos, situação que caracteriza a prática do *bis in idem* pela autarquia. Informa que as 454 operações têm a mesma natureza e decorrente da mesma conduta imputada à Recorrente, qual seja, operar aeronave com equipamento inoperante sem observar as condições e limitações impostas na MEL do EMBRAER 120. E que do contrário, estar-se-ia permitindo a perpetuação da aplicação de multa dia após dia relativa ao mesmo fato com mesma natureza, o que informa ser absurdo. Considera que é fato notório que as ocorrências indicadas no Auto de Infração são idênticas, pois possuem a mesma natureza e decorrente da mesma conduta, somado ao fato de que foram apuradas e detalhas na mesma auditoria. Diante do quanto acima exposto, dada a proibição pelo ordenamento jurídico de reiteradas sanções em relação a mesma conduta, considera que merece provimento o Recurso para que, em caso de aplicação de pena em desfavor da Recorrente, seja aplicada uma única pena de multa, uma única vez, na medida em que são ocorrências idênticas decorrentes da mesma conduta imputada à Recorrente, sob pena de *bis in idem*, é o que requer. Conclui que a administração pública extrapolou os poderes discricionário e de polícia ao praticar verdadeiro *bis in idem*, o que é vetado, devendo ser revista a forma de aplicação. Considera que não resta dúvida que o Auto de Infração está eivado de vício, devendo, dessa forma, ser julgado nulo o Auto de Infração para torná-lo insubsistente. Requer o provimento do Recurso para o fim de ser reformada a decisão para que, em caso de aplicação de pena consistente em multa, que seja considerado um único ato, uma única afronta, afastando-se a multa no importe de R\$ 3.178.000,00 que corresponde a 454 voos irregulares/infrações multiplicado pela multa no valor de R\$ 7.000,00.

48. Dispõe sobre o valor da multa aplicada pela junta de julgamento, informando que não agiu a junta de julgamento com o costumeiro acerto e dentro do princípio da razoabilidade ao fixar o valor da multa em quantia correspondente a R\$ 3.178.000,00, motivo pelo qual deve ser provido o Recurso, para o fim de reduzir a referida verba, posto que tal importância se mostra exacerbada ante a ocorrência da suposta infração. Considera necessário que se examine as circunstâncias atenuantes para efeito de aplicação de penalidade, tal como preceitua o artigo 22, §1º, incisos I, II e III da Resolução da ANAC nº 25/2008. Informa que a empresa adota, sistematicamente, medidas que visam resguardar a segurança de voo de suas aeronaves, bem como a estrita observância aos processos, normas e exigências estabelecidas pela Agência Reguladora e que isto é mais do que suficiente para o acolhimento do Recurso, no sentido de afastar a penalidade de multa imposta, ou ainda, para o fim de reduzir o valor da multa aplicada, conforme explanado.

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

50. Ata de Assembléia Geral Extraordinária. Estatuto Social da Passaredo Transportes Aéreos S.A - em recuperação judicial. Atestado de aprovação de Ata de Assembléia Geral Extraordinária. Procuração.

51. Registro do Relatório de Vôo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 1295A, referente à data de 17/03/2010.
52. Formulário SEGVÔO 002.
53. Ficha de Serviço nº 005184.
54. Registro do Relatório de Vôo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 06590A, referente à data de 12/04/2010.
55. Registro do Relatório de Vôo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 4016A, referente à data de 28/04/2010.
56. Formulário SEGVÔO 002, em que consta a prorrogação até 18/05/2010.
57. Ficha de Serviço nº 004306.
58. Registro do Relatório de Vôo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 2817A, referente à data de 05/06/2010.
59. Registro do Relatório de Vôo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 2826A, referente à data de 12/06/2010.
60. Ficha de Serviço nº 005650.
61. Registro do Relatório de Vôo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 2815A, referente à data de 09/06/2010.
62. Registro do Relatório de Vôo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 2814A, referente à data de 08/06/2010.
63. Registro do Relatório de Vôo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 2813A, referente à data de 03/06/2010.
64. Registro do Relatório de Vôo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 2812A, referente à data de 02/06/2010.
65. Registro do Relatório de Vôo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 2811A.
66. Registro do Relatório de Vôo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 2810A, referente à data de 01/06/2010.
67. Registro do Relatório de Vôo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 2809A, referente à data de 01/06/2010.
68. Registro do Relatório de Vôo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 2807A, referente à data de 30/05/2010.
69. Registro do Relatório de Vôo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 2806A, referente à data de 29/05/2010.
70. Registro do Relatório de Vôo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 2805A, referente à data de 28/05/2010.
71. Registro do Relatório de Vôo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 2804A, referente à data de 27/05/2010.
72. Registro do Relatório de Vôo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 2803A, referente à data de 26/05/2010.
73. Registro do Relatório de Vôo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 2802A, referente à data de 25/05/2010.
74. Registro do Relatório de Vôo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 2801A, referente à data de 24/05/2010.
75. Registro do Relatório de Vôo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 4050A,

referente à data de 23/05/2010.

76. Registro do Relatório de Vôo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 4048A, referente à data de 21/05/2010.
77. Registro do Relatório de Vôo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 4047A, referente à data de 20/05/2010.
78. Registro do Relatório de Vôo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 4046A, referente à data de 19/05/2010.
79. Registro do Relatório de Vôo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 4015A, referente à data de 27/04/2010.
80. Registro do Relatório de Vôo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 4014A, referente à data de 26/04/2010.
81. Registro do Relatório de Vôo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 4013A, referente à data de 25/04/2010.
82. Registro do Relatório de Vôo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 4012A, referente à data de 24/04/2010.
83. Registro do Relatório de Vôo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 4011A, referente à data de 23/04/2010.
84. Registro do Relatório de Vôo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 4010A, referente à data de 23/04/2010.
85. Registro do Relatório de Vôo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 4009A, referente à data de 22/04/2010.
86. Registro do Relatório de Vôo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 4008A, referente à data de 22/04/2010.
87. Registro do Relatório de Vôo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 4007A, referente à data de 21/04/2010.
88. Registro do Relatório de Vôo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 4006A, referente à data de 20/04/2010.
89. Registro do Relatório de Vôo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 4005A, referente à data de 20/04/2010.
90. Registro do Relatório de Vôo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 4004A, referente à data de 20/04/2010.
91. Registro do Relatório de Vôo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 4003A, referente à data de 19/04/2010.
92. Registro do Relatório de Vôo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 4002A, referente à data de 19/04/2010.
93. Registro do Relatório de Vôo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 4001A, referente à data de 19/04/2010.
94. Registro do Relatório de Vôo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 06600A, referente à data de 19/04/2010.
95. Registro do Relatório de Vôo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 06599A, referente à data de 17/04/2010.
96. Registro do Relatório de Vôo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 06598A, referente à data de 16/04/2010.
97. Registro do Relatório de Vôo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº

06597A, referente à data de 16/04/2010.

98. Registro do Relatório de Voo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 06596A, referente à data de 15/04/2010.

99. Envelope de encaminhamento do recurso.

## **RETORNO À ORIGEM - DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA**

100. O setor de segunda instância decidiu (SEI nº 2720001 e SEI nº 2751937), em 11/03/2019, por anular a decisão de primeira instância de 13/10/2017, cancelando a multa aplicada que constituiu o crédito nº 661695170 e retornando o processo à origem (Superintendência de Aeronavegabilidade) para a necessária prolação de decisão.

101. Foi sugerido pelo setor de segunda instância que fosse avaliada pelo setor de primeira instância a capitulação correta a ser aplicada para as infrações em função da data de entrada em vigor do RBAC 121, bem como que fossem avaliadas as medidas necessárias para promover o correto enquadramento.

102. Foi sugerido, ainda, que antes de ser proferida nova decisão o setor de primeira instância avaliasse as alegações apresentadas pelo interessado em sede de recurso, assim como considerasse os registros de manutenção adicionais apresentados pelo interessado. Além de ser sugerido que o setor de primeira instância diligenciasse junto ao setor técnico, que foi o responsável pela fiscalização dos registros de manutenção e por emitir o AI nº 02488/2014, para que este também avaliasse as alegações apresentadas pelo interessado em sede de defesa e de recurso, bem como os registros de manutenção apresentados pelo interessado em todas as fases processuais, de forma a evitar a necessidade de realização de diligências futuras. E que o setor técnico esclarecesse se os registros de manutenção adicionais apresentados pelo interessado descaracterizam ou não a ocorrência da infração, considerando que no período constam até mesmo dois formulários SEGVOO 002 com autorização da ANAC prorrogando prazo para correção de pane.

## **DILIGÊNCIA**

103. Em 11/03/2019, o setor de primeira instância remeteu o processo (SEI nº 2786904) para o setor técnico.

104. O setor técnico informa na Nota Técnica nº 6/2019/RJ/GTAR/GAEM/GGAC/SAR (SEI nº 2791922) que:

(...)

### **7. CONCLUSÃO**

**7.1. Os documentos apresentados à ASJIN pela defesa da Passaredo Transportes Aéreos não devem ser considerados válidos para a descaracterização da infração imputada a Passaredo Transportes Aéreos.**

**7.2. Há indícios de que os registros de manutenção dispostos nos documentos "RELATÓRIO DE VOO \_\_/PSA/2010, NÚMERO 1295 A" e "FICHA DE SERVIÇO Nº 005650 de 12/06/2010", citados nos itens 6.1 e 6.5, tenham sido alterados para demonstrar conformidade com a seção 121.628(a)(5) do RBHA 121, contrariando o disposto na seção 43.12 do RBAC 43.**

**7.3. A contabilização dos voos irregulares operados pela aeronave de marcas PP-PSA deve ser realizada no período de 14/03/2010 até 05/06/2010, totalizando 643 voos irregulares.**

(...)

105. Juntou-se aos autos versão do Manual Geral de Manutenção (MGM) da Passaredo (SEI nº 2815393), SEGVOO 001 (SEI nº 2815423) de aceitação do referido manual, Relatório de Fiscalização nº 76/2014/GTAR-RJ/GAEM/GGAC/SAR (SEI nº 2815465) e Registro do Relatório de Voo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 1288A (SEI nº 2816375).

106. A Nota Técnica nº 6/2019/RJ/GTAR/GAEM/GGAC/SAR foi encaminhada para o setor de primeira instância por meio de Despacho (SEI nº 2826368).

107. Consta Despacho (SEI nº 3117214) a respeito da notificação da parte autuada acerca da juntada de novos documentos.

### **CONVALIDAÇÃO**

108. Em 11/06/2019, o AI nº 02488/2014 foi convalidado pelo setor de primeira instância (SEI nº 3119832) para fazer constar a capitulação no "art. 302, III, e, do CBAer., c/c parágrafo 121.628(b)(5), do RBAC 121.". Em Despacho (SEI nº 3119973), de 11/06/2019, o setor de primeira instância abordou a necessidade de notificação da parte autuada acerca da juntada de novos elementos e da convalidação do AI nº 02488/2014.

109. O Ofício nº 4859/2019/ASJIN-ANAC (SEI nº 3122977) informa sobre a abertura de prazo para manifestação.

### **MANIFESTAÇÃO APÓS CONVALIDAÇÃO E DILIGÊNCIA**

110. O interessado foi notificado a respeito da abertura de prazo para manifestação após convalidação e de novos elementos juntados aos autos em 14/06/2019, conforme demonstrado em AR (SEI nº 3166951), tendo apresentado nova manifestação (SEI nº 3205805), que foi recebida em 05/07/2019.

111. Reitera alegações a respeito da ocorrência da prescrição apresentadas anteriormente. Acrescenta alegações buscando demonstrar a ocorrência da prescrição intercorrente, argumentando que ainda que não se admita a ocorrência da prescrição da ação punitiva outorgada à Administração Pública, ainda assim, no caso em debate há a ocorrência da prescrição intercorrente, pois o processo administrativo ficou paralisado, sem adoção de medida eficaz por mais de 3 (três anos). Cita o §1º do art. 1º da Lei nº 9.873/1999, alegando que a referida lei determina aos Órgãos da Administração Pública Federal o impulso do procedimento administrativo, sendo vedada a paralisação por mais de 3 (três) anos, regulamentando, assim, a prescrição intercorrente no âmbito administrativo. Cita trecho do Parecer PROC/ANAC nº 056/2009. Alega que no caso em apreço houve a ocorrência da prescrição intercorrente, na medida em que desde a instauração até a data da manifestação não foi proferida decisão efetiva acerca dos fatos imputados à autuada. Argumenta que compulsando os autos, apura-se que a ANAC em 14/03/2010 teria constatado 643 infrações relativas a 643 voos realizados com a aeronave de marcas PP-PSA entre os dias 14/3/2010 e 05/06/2010, sem observar as condições e limitações contidas na Lista de Equipamentos Mínimos (MEL) do EMBRAER 120.

112. Informa que passados mais de 9 (nove) anos da data da ocorrência dos fatos imputados à autuada, ainda não foi proferida decisão resolutória de mérito pela autarquia federal. Isso porque a decisão proferida em 2017, que aplicou como sanção administrativa à Autuada, a penalidade de multa no importe de R\$ 3.178.000,00 (três milhões, cento e setenta e oito mil reais), considerando que a autuada descumpriu com a RBAC 121 121.628(b)(5), de modo que todos os voos após o reporte de 08/04/2010, totalizando 454 operações, ocorreram sem observar as condições e limitações contidas na Lista de Equipamentos Mínimos (MEL) do EMBRAER 120, foi declarada nula, pois eivada de vício, retornando os autos para primeira instância para prolação de nova decisão.

113. Acrescenta que a decisão monocrática proferida em sede recursal que declarou nula a decisão de primeira instância pautou-se no fato de que a Passaredo havia sido autuada por suposta violação ao RBAC 121, 121.628(a)(5), mas lhe foi imposta a pena de multa por suposto descumprimento ao RBAC 121, 121.628(b)(5), de modo a alterar a capitulação do referido auto, sem, contudo, permitir à autuada o exercício regular do direito ao contraditório, sendo determinada a remessa dos autos à primeira instância, que recapitulou o auto de infração e concedeu novo prazo para defesa em 14/06/2019. Afirma que a declaração de nulidade, a recapitulação do Auto de Infração e nova instrução são expedientes

utilizados pela administração pública para tentar burlar a ocorrência da prescrição e procrastinar por tempo indeterminado a ação punitiva, na medida em que, passados mais de 9 anos, não há decisão de mérito acerca dos fatos imputados à autuada por desídia única e exclusiva da Administração Pública. Argumenta que tendo em vista a paralisação da Administração por lapso temporal superior ao estabelecido em lei 3 (três) anos, afirma que é certo que no presente caso restou configurada a prescrição intercorrente.

114. Afirma que sob qualquer ângulo que se analise, forçoso reconhecer a ocorrência da prescrição intercorrente no caso em contexto, razão pela qual considera ser de rigor o reconhecimento da ocorrência da prescrição intercorrente para a ação punitiva, através do acolhimento da Defesa, tornando insubsistente o presente procedimento administrativo.

115. Reitera alegações de mérito apresentadas anteriormente.

116. Acrescenta que em 17/03/2010 houve o despacho da aeronave de acordo com a MEL, cujo vencimento seria em 27/03/10. Diante da impossibilidade de encerrar o item dentro do prazo estabelecido pela MEL, a Passaredo, nos termos da IAC 3507 solicitou a extensão para o encerramento do item, que foi concedido pela ANAC através do SEGV00 002 emitido em 26/03/10, prorrogando a data de encerramento do mesmo até o dia 06/04/10. O reporte foi encerrado em 06/04/10 através da FS 005184, inexistindo qualquer infração capaz de gerar a multa prevista artigo 302, inciso III, alínea "e" do Código Brasileiro de Aeronáutica, muito menos afronta às normas previstas no RBAC 121, requisito 121.628.

117. Reitera que em 17/03/2010 houve o despacho da aeronave de acordo com a MEL, sendo o prazo estendido pela ANAC através do SEGV00 002, emitido em 26/03/10, sendo sanada a pane com o reposicionamento do pino do conector da MPU, com o encerramento do item no dia 06/04/2010, segundo se observa da Ficha de Serviço n.º 005184, ou seja, dentro do prazo de 10 (dez) dias concedido para a correção do problema, sendo certo que a aeronave PP-PSA jamais operou voos sem observar as condições e limitações contidas na lista de Equipamentos Mínimos (MEL), como alega que faz crer o Auto de Infração de forma equivocada, tendo a aeronave apresentado uma nova pane apenas no dia 05/06, que foi devidamente enquadrada na MEL e sanada no dia 12/06, ou seja, também dentro do prazo de 10 dias previsto para correção.

118. Destaca que no período compreendido entre 08/05 e 18/05 houve nova liberação MEL, com extensão concedida pela ANAC.

119. Afirma que a verdade é que no momento em que houve qualquer reporte dentro do período referenciado, a autuada adotou os procedimentos de acordo com a RBAC 121 para que a aeronave fosse devidamente despachada em acordo com a MEL e, observada a impossibilidade de sanar o problema dentro do prazo estabelecido, a autuada efetuou o pedido de extensão de prazos à ANAC, que avaliou e concedeu os todos os prazos suplementares pleiteados, inexistindo irregularidade a ser imputada à autuada.

120. Frisa que, conforme é comprovado pelos registros, sempre que a pane foi confirmada, ocorreu o registro de despacho da aeronave em acordo com a MEL e quando o prazo da MEL não pôde ser cumprido para a correção do item foi solicitada extensão à ANAC e em todos os casos a extensão foi concedida pela agência, de acordo com a normativa.

121. Alega que não bastassem as provas já colacionadas aos autos pela autuada, as quais afirma que demonstram, sem sombra de dúvidas, que não houve descumprimento às normas previstas no RBAC 121, mormente requisito 121.628 (b)(5), impugna o parecer técnico e despacho datada de 11/06/2019.

122. Em relação ao item 6.1, informa que o analista da autarquia federal considera que a aeronave voou irregular no período 17/03 a 27/03 por considerar inválida a liberação MEL, devido rasura no registro de manutenção, o que afirma que não procede, pois própria autarquia concedeu a extensão do prazo do item MEL para voo com base no mesmo documento apontado como rasurado, aceitando-o como válido e, via de consequência, foi concedida a extensão de prazo. Considera que não se mostra razoável a ANAC conceder a extensão de prazo do item MEL pautada, acatando o registro de manutenção e posteriormente questionar eventual rasura como óbice à liberação MEL que ela própria acatou e autorizou a extensão de prazo. Acrescenta que ainda que se cogite como inválido o período da liberação MEL em

virtude da alegada rasura, o que impugna, mas cogita a título de argumentação, o item reportado foi corrigido e finalizado no dia em 06/04/10 através da FS 005184, fato não sopesado pela ANAC.

123. No que tange ao item 6.2, destaca que a mensagem X DATA aparece no EADI/EHSI quando há alguma falha no barramento de cruzamento de dados quando é comandada a transferência de telas, este comando de transferência é feito através do painel de controle (EFIS CONTROL PANEL). Isso é explicado no manual de manutenção da aeronave EMB-120, Brasília, capítulo 34-23-00, item 4(c) (página 14) e 5(f) (página 24), conforme anexo. Informa que o primeiro reporte efetuado pelo piloto é "X DATA no EHSI e EADI" e o segundo é "EFIS CONTROL PANEL do 2P não efetua a transferência", ou seja, ambos reportes se referem à mesma pane, pois, a mensagem X DATA que aparece na tela EHSI e EADI serve para alertar ao piloto sobre o problema apresentado. Esclarece que a primeira é consequência da segunda, sendo reportado pelo mecânico que, ao efetuar teste operacional, constatou que o sistema estava operando normalmente.

124. No que tange ao item 6.3, consoante acima asseverado, informa que o reporte do dia 12/04 não se confirmou, já que foi executado um teste operacional e o sistema estava operando normalmente.

125. Já quanto ao reporte do dia 28/04, "EFIS CONTROL PANEL 2P NÃO COPIA", afirma que este foi liberado corretamente pela MEL 34-23-2 Cat C. Considera que o analista fez menção ao reporte de XDATA EHSI 2P do dia 14/03, porém não houve qualquer referência a este reporte no dia 28/04. Apesar de não ter sido reportado pelo comandante que havia a mensagem X DATA, considera normal que a mesma tenha aparecido, já que havia um problema, como reportado, sobre a cópia das telas (transferência das telas).

126. Dispõe que é notório que o sistema é complexo, sendo certo que a pane não necessariamente está no painel de controle, podendo estar em algum dos módulos do sistema ou mesmo na fiação, porém o que o piloto sente é que a cópia não é feita de um lado para o outro, daí o seu reporte. Esclarece que o piloto não tem condições técnicas de afirmar em qual local é a pane, se é no painel de controle ou se em algum equipamento secundário ou mesmo se há algum problema em um determinado fio, o que é possível ao reportar é o sintoma que ele observa no momento.

127. Quanto ao ao reporte do dia 28/04, sua liberação MEL e extensão foi concedida pela ANAC, tudo em conformidade com os procedimentos, estão todos corretos, portanto avalia que não houve descumprimento pela autuada das normas previstas no RBAC 121, mormente requisito 121.628 (b)(5).

128. Requer o recebimento, processamento e acolhimento da defesa, para reconhecer a prescrição suscitada ou prescrição intercorrente, julgando-se insubsistente o procedimento administrativo, ou, ainda, para reconhecer a ausência de violação das normas supratranscritas pela autuada, julgando-se insubsistente o procedimento administrativo, haja vista a alegada ausência de infringência da Passaredo ao disposto no artigo 302, inciso III, alínea "e" do Código Brasileiro de Aeronáutica, bem como aos dispositivos previstos no RBAC 121, requisito 121.628(b)(5). A título de argumentação, caso não seja esse o entendimento do órgão julgador, considerando não ter agido com dolo ou má-fé, bem assim a ausência de reincidência, requer que seja aplicada apenas a pena de advertência, ou na pior das hipóteses, multa no patamar mínimo, em face das circunstâncias atenuantes inerentes ao caso em questão.

129. Consta Ata de Assembleia Geral Extraordinária, estatuto social da Passaredo Transportes Aéreos S.A. - em recuperação judicial, atestado de aprovação da Ata de Assembleia Geral Extraordinária, Ata de Assembleia Geral Extraordinária realizada em 23/07/2018, Certidão de procuração, formulário SEGVOO 002 nº PTA017/10, registro do Relatório de Voo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 1295A, Ficha de Serviço nº 005184, páginas da seção 34-23-00 do manual de manutenção da aeronave e envelope de encaminhamento.

## **DECISÃO DE PRIMEIRA INSTÂNCIA**

130. O setor competente, em decisão de 13/09/2019 (SEI nº 3070841), considerou caracterizada a infração descrita no AI acima indicado, em face de prática capitulada no art. 302, III, e, do CBA. Diante

da inexistência de circunstância atenuante e agravante, aplicou a multa no valor de R\$7.000,00 (sete mil reais) para cada um dos 643 voos irregulares, totalizando o montante de R\$4.501.000,00 (quatro milhões e quinhentos e um mil reais).

## **RECURSO**

131. O interessado foi notificado da Decisão de Primeira Instância em 24/09/2019, conforme demonstrado em AR (SEI nº 3576615), tendo apresentado Recurso (SEI nº 3584432), que foi recebido em 07/10/2019.

132. Em seu Recurso apresenta pedido de efeito suspensivo, informando que diante da fundamentação exposta pela recorrente, considerando certo também que a manutenção da decisão trará lesão grave e de difícil reparação à mesma, afirma ser medida que se impõe a concessão de efeito suspensivo ao recurso, conforme parágrafo único do art. 61 da Lei 9.784/99, o que requer.

133. Reitera alegações apresentadas anteriormente. Com relação às alegações da ocorrência da prescrição intercorrente, acrescenta que não há como cogitar-se qualquer incidência de causas interruptivas de que tratam os incisos do artigo 2º da Lei 9.873/99, pois como considera comprovado, não ocorreram.

134. Impugna parecer técnico e decisão de primeira instância, a qual aplicou a penalidade de multa no valor de R\$ 4.501.000,00, sobretudo em relação ao item 73.7, em que informa que a ANAC alega que a extensão do item MEL não tem validade em função da rasura contida no relatório de voo 1295A. Informa que para que a ANAC conceda a extensão do item MEL é requerido que seja apresentado à autarquia o SEGVOO 002 preenchido pela Passaredo, bem como cópia do relatório de voo e do documento de aprovação da MEL e somente de posse desta documentação a ANAC aprova ou não a extensão, emitindo de volta para a Passaredo o SEGVOO 002 com a disposição da análise. Acrescenta que este procedimento foi realizado, a Passaredo apresentou à ANAC o SEGVOO 002, bem como todas as demais documentações pertinentes. A ANAC analisou e retornou o SEGVOO 002 à Passaredo com a aprovação da extensão. Argumenta que o relatório de voo que foi apresentado à ANAC para o pedido da extensão foi o mesmo 1295A que agora está sendo considerado inválido, porém quando do pedido da extensão do item, a ANAC analisou o relatório e aprovou a extensão. Afirma que a Passaredo voou o período coberto pela MEL e pela extensão de forma regular, já que a própria ANAC, à época, aprovou a extensão do item.

135. Quanto aos itens 74.1, .2, .3, .4, .5 e .6, informa que conforme constatado pela Autarquia, foi o mesmo mecânico quem realizou o teste do sistema, que engloba os reportes 1 e 2, e o sistema estava operando normalmente, ressaltando-se que, apesar do piloto ter feito dois reportes, um é consequência do outro, a indicação de XDTA (primeiro reporte) aparece quando há uma falha de transferência de telas (segundo reporte).

136. Em relação aos itens 75.1, .2, .3 e 4, alega que ao contrário do disposto na decisão de primeira instância de que estes itens não devem ser considerados válidos para a descaracterização da infração, nota que no dia 28/04, quando houve novo reporte, tinham se passado 16 (dezesseis) dias da data do último reporte (12/04). Destaca que neste período não houve novos reportes, o que indica que não havia mais pane na aeronave, sendo o reporte de 28/04 considerado um novo reporte, sendo tratado como tal, inclusive foi liberado pela MEL e neste caso também houve solicitação de extensão de prazo atendida pela ANAC por meio do SEGVOO 002, da mesma forma como explicado acima para o item 73.7

137. Quanto aos itens 77.1, 2, 3, 4 e 5, denota que não há alterações no registro como alegado, informando tratar-se apenas da correção do mesmo, que no caso era a assinatura faltante, a qual foi colhida pelo mecânico que realizou o serviço e o registro corrigido, como aceito pelos auditores conforme comprova-se pelo item 77.3.

138. No que tange ao item 79, esclarece que o relatório de voo 1295A estava disponível para os auditores no momento da auditoria e, considera provado que não houve alteração de registro por parte da

Passaredo. Ressalta que este registro já tinha sido enviado à ANAC quando da solicitação da extensão do item MEL e que fora aprovado pela autarquia por meio do SEGVOO 002; quanto à FS005650, alega que a assinatura na mesma após a apresentação aos auditores consistiu na correção do registro, como aclarado, para posterior arquivo pelo setor de controle técnico da Passaredo, não se tratando de qualquer alteração de documento, já que o mesmo já tinha sido aceito pelos auditores como reconhecido no item 77.3.

139. Ressalta que o caso em tela tem a aplicação analógica do Princípio da Consunção (ou da Absorção), mais usado no direito penal, mas com o qual o direito administrativo sancionador guarda muitas semelhanças; leva ao entendimento de que as condutas posteriores (ou / mais gravosas) absorvem as anteriores (ou / de menor gravidade). Cita posição do Superior Tribunal de Justiça (STJ) sobre o tema. Esclarece que por força do Princípio da Consunção a inobservância de um ou mais incisos é indiferente para fins de aplicação de sanção, haja vista que o bem jurídico tutelado é o mesmo, o que se traduz na aplicação de uma única multa. Nota que o novo entendimento coaduna com o entendimento da Procuradoria Federal Especializada junto à Agência Nacional de Aviação Civil (PFE/ANAC), que por intermédio do PARECER n° 202/2018/PROT/PFEANAC/PGF/AGU se manifestou acerca do assunto. Considera que fundamentado o novo entendimento, necessário se faz a aplicação de uma única sanção. Conclui que a administração pública extrapolou os poderes discricionário e de polícia ao praticar verdadeiro *bis in idem*, o que é vetado, devendo ser revista a forma de aplicação.

140. Reitera alegações sobre o valor da multa, questionando a aplicação do valor de R\$ 4.501.000,00 (quatro milhões, quinhentos e um mil reais).

141. Requer o provimento do presente recurso no efeito suspensivo, a reforma da decisão, eis que houve a prescrição da medida punitiva outorgada ao Poder Público, bem como inexistiu prática de ato infracional por parte da recorrente e conseqüentemente inexistiu violação ao disposto no artigo 302, III, alínea "e" do Código Brasileiro de Aeronáutica e legislação regulamentar, RBAC 121.628(b)(5) e RBAC 121.628(a)(5) determinando-se o arquivamento do processo administrativo, como medida de inteira justiça. Caso não seja esse o entendimento da Turma Recursal, requer, ainda, que seja dado provimento ao Recurso para o fim de que seja aplicada apenas a pena de advertência, considerando não ter a recorrente agido com dolo ou má-fé, bem assim a ausência de reincidência, ou, na pior das hipóteses, reduzir a multa aplicada para o mínimo legal, em face das circunstâncias atenuantes inerentes ao caso em questão, bem como porque no presente caso não incidem as agravantes, tampouco os fatos caracterizaram as infrações descritas.

142. Consta envelope de encaminhamento do Recurso.

## **OUTROS ATOS PROCESSUAIS**

143. Extrato do sistema SIGAD-ANAC e de rastreamento de objeto (fls. 313/314 do volume 02)

144. Certidão de tempestividade (fl. 315 do volume 02).

145. Despacho de encaminhamento do processo (fl. 316 do volume 02).

146. Termo de Encerramento de Trâmite Físico (SEI n° 0993850).

147. Notificação de Decisão (SEI n° 0993863).

148. AR enviado (SEI n° 1189771).

149. Despacho de encaminhamento (SEI n° 1239532).

150. Certidão de aferição de tempestividade (SEI n° 1251059).

151. Certidão de juntada (SEI n° 2761185).

152. Extrato do SIGEC (Sistema Integrado de Gestão de Créditos) (SEI n° 2784626).

153. Ofício n° 1462/2019/ASJIN-ANAC (SEI n° 2785374) que informa que foi anulada a decisão de primeira instância.

154. AR (SEI nº 2836580) referente ao Ofício nº 1462/2019/ASJIN-ANAC.
155. Despacho (SEI nº 3354709) para análise da manifestação juntada.
156. Extrato do SIGEC (SEI nº 3499121).
157. Ofício nº 8541/2019/ASJIN-ANAC (SEI nº 3500732) que informa a Decisão de Primeira Instância.
158. E-mail (SEI nº 3504478) que comunica a Decisão de Primeira Instância para servidores da SAR (Superintendência de Aeronavegabilidade).
159. Extrato do sistema de rastreamento dos Correios (SEI nº 3588088).
160. Formulário de análise de admissibilidade (SEI nº 3755300).
161. Despacho de distribuição (SEI nº 3833122).
  
162. É o relatório.

## **PRELIMINARES**

### **163. Alegação de prescrição**

163.1. Alega que as providências administrativas encontram-se prescritas. Informa que conforme consta dos autos, a ANAC em 14/03/2010 teria constatado 643 infrações relativas a 643 voos realizados com a aeronave de marcas PP-PSA entre os dias 14/03/2010 e 05/06/2010, sem observar as condições e limitações contidas na MEL do EMBRAER 120. Dispõe que a notificação da Passaredo acerca da instauração do Auto de Infração somente ocorreu em 08/12/2014, ou seja, 4 anos e 9 meses após a data da ocorrência do fato. Informa que é cediço que a Constituição Federal veda a perpetuação da demanda, mesmo na esfera administrativa, segundo estabelece o art. 5º, LXXVII da Constituição Federal. Argui que a esse respeito, o art. 319 do CBA estabelece que a prescrição das providências administrativas ocorre em 2 anos, mesmo em caso de suspensão, não podendo exceder esse prazo. Considera que levando-se em consideração o artigo citado, tem-se que o fato gerador da autuação ocorreu em 14/03/2010, sendo a PASSAREDO autuada e notificada acerca da suposta infração mais de 04 anos após o fato. Informa que tendo em vista a inércia da Administração por lapso temporal superior ao estabelecido em lei, é certo que no presente caso restou configurada a prescrição do processo administrativo. Conclui que sob qualquer ângulo que se analise, forçoso reconhecer a ocorrência da prescrição no caso, razão pela qual de rigor a declaração de nulidade do Auto de Infração, extinguindo-se o processo administrativo, sem resolução do mérito, haja vista a ocorrência de prescrição.

163.2. Quanto a estas alegações, deve ser observado o que a Lei nº 9.873, de 23/11/1999, que estabelece prazo de prescrição para o exercício de ação punitiva pela Administração Pública Federal, direta e indireta, e dá outras providências, prevê no caput do seu artigo 1º, conforme apresentado a seguir.

Lei nº 9.873/1999

Art. 1º Prescreve em cinco anos a ação punitiva da Administração Pública Federal, direta e indireta, no exercício do poder de polícia, objetivando apurar infração à legislação em vigor, contados da data da prática do ato ou, no caso de infração permanente ou continuada, do dia em que tiver cessado.

§1º Incide a prescrição no procedimento administrativo paralisado por mais de três anos, pendente de julgamento ou despacho, cujos autos serão arquivados de ofício ou mediante requerimento da parte interessada, sem prejuízo da apuração da responsabilidade funcional decorrente da paralisação, se for o caso.

(...)

163.3. Cabe mencionar que o art. 2º do mesmo diploma normativo prevê como marcos

interruptivos do prazo prescricional a citação ou notificação do infrator, qualquer ato inequívoco que importe apuração do fato e a decisão condenatória recorrível. Vale esclarecer, ainda, que a interrupção importa em reinício da contagem do prazo. Segue o que consta do art. 2º da Lei nº 9.873/1999.

Lei nº 9.873/1999

Art. 2º Interrompe-se a prescrição da ação punitiva: (Redação dada pela Lei nº 11.941, de 2009)

I – pela notificação ou citação do indiciado ou acusado, inclusive por meio de edital; (Redação dada pela Lei nº 11.941, de 2009)

II - por qualquer ato inequívoco, que importe apuração do fato;

III - pela decisão condenatória recorrível.

IV – por qualquer ato inequívoco que importe em manifestação expressa de tentativa de solução conciliatória no âmbito interno da administração pública federal. (Incluído pela Lei nº 11.941, de 2009)

163.4. Observa-se que os fatos ocorreram no período de 14/03/2010 a 05/06/2010, sendo o Auto de Infração nº 02488/2014 lavrado em 02/12/2014 e o interessado regularmente notificado das infrações em 08/12/2014. Conforme inciso II do art. 2º da Lei nº 9.873/99, a prescrição da ação punitiva é interrompida por qualquer ato inequívoco, que importe apuração do fato, além de ser interrompida pela notificação do interessado, reiniciando, assim, a contagem do prazo. Verifica-se, ainda, que a decisão de primeira instância é datada de 13/09/2019.

163.5. Ou seja, verifica-se que houve marco interruptivo do prazo prescricional, o que leva a concluir que se encontra dentro do lapso temporal disposto no *caput* do artigo 1º.

163.6. Quanto à alegação de que o art. 319 do CBA estabelece que a prescrição das providências administrativas ocorre em 2 anos, mesmo em caso de suspensão, não podendo exceder esse prazo, deve ser considerado que o art. 8º da Lei nº 9.873/1999 estabelece que ficam revogadas demais disposições em contrário, ainda que constantes de lei especial, afastando, assim, o disposto no artigo 319 do CBA.

163.7. Assim, não pode ser reconhecida a ocorrência da prescrição no caso, não cabendo a alegada declaração de nulidade do Auto de Infração, nem sendo possível extinguir o processo administrativo sem resolução do mérito.

#### 164. **Alegação de prescrição intercorrente**

164.1. Apresenta alegações buscando demonstrar a ocorrência da prescrição intercorrente, argumentando que ainda que não se admita a ocorrência da prescrição da ação punitiva outorgada à Administração Pública, no caso em debate há a ocorrência da prescrição intercorrente, pois o processo administrativo ficou paralisado, sem adoção de medida eficaz por mais de 3 (três) anos. Cita o §1º do art. 1º da Lei nº 9.873/1999, alegando que a referida lei determina aos Órgãos da Administração Pública Federal o impulso do procedimento administrativo, sendo vedada a paralisação por mais de 3 anos, regulamentando, assim, a prescrição intercorrente decorrente no âmbito administrativo. Cita trecho do Parecer PROC/ANAC nº 056/2009. Alega que no caso em apreço houve a ocorrência da prescrição intercorrente, na medida em que desde a instauração até a data da manifestação não foi proferida decisão efetiva acerca dos fatos imputados à autuada. Argumenta que compulsando os autos, apura-se que a ANAC em 14/03/2010 teria constatado 643 infrações relativas a 643 voos realizados com a aeronave de marcas PP-PSA entre os dias 14/3/2010 e 05/06/2010, sem observar as condições e limitações contidas na Lista de Equipamentos Mínimos (MEL) do EMBRAER 120.

164.2. Informa que passados mais de 9 (nove) anos da data da ocorrência dos fatos imputados à autuada, ainda não foi proferida decisão resolutória de mérito pela autarquia federal. Isso porque a decisão proferida em 2017, que aplicou como sanção administrativa à Autuada, a penalidade de multa no importe de R\$ 3.178.000,00 (três milhões, cento e setenta e oito mil reais), considerando que a autuada descumpriu com a RBAC 121 121.628(b)(5), de modo que todos os voos após o reporte de 08/04/2010, totalizando 454 operações, ocorreram sem observar as condições e limitações contidas na Lista de Equipamentos Mínimos (MEL) do EMBRAER 120, foi declarada nula, pois eivada de vício, retornando os autos para primeira instância para prolação de nova decisão.

164.3. Acrescenta que a decisão monocrática proferida em sede recursal que declarou nula a decisão de primeira instância pautou-se no fato de que a Passaredo havia sido autuada por suposta violação ao RBAC 121 121.628(a)(5), mas lhe foi imposta a pena de multa por suposto descumprimento ao RBAC 121 121.628(b)(5), de modo a alterar a capitulação do referido auto, sem, contudo, permitir à autuada o exercício regular do direito ao contraditório, sendo determinada a remessa dos autos à primeira instância, que recapitulou o Auto de Infração e concedeu novo prazo para defesa em 14/06/2019. Afirma que a declaração de nulidade, a recapitulação do auto de infração e nova instrução do Auto de Infração são expedientes utilizados pela administração pública para tentar burlar a ocorrência da prescrição e procrastinar por tempo indeterminado a ação punitiva, na medida em que, passados mais de 9 anos, não há decisão de mérito acerca dos fatos imputados à autuada por desídia única e exclusiva da Administração Pública. Argumenta que tendo em vista a paralisação da Administração por lapso temporal superior ao estabelecido em lei 3 (três) anos, afirma que é certo que no presente caso restou configurada a prescrição intercorrente.

164.4. Afirma que sob qualquer ângulo que se analise, forçoso reconhecer a ocorrência da prescrição intercorrente no caso em contexto, razão pela qual considera ser de rigor o reconhecimento da ocorrência da prescrição intercorrente para a ação punitiva, através do acolhimento da Defesa, tornando insubsistente o presente procedimento administrativo.

164.5. Quanto à estas alegações do interessado, cabe observar o que consta do §1º do art. 1º da Lei nº 9.873/1999, apresentado a seguir.

Lei nº 9.873/1999

Art. 1º Prescreve em cinco anos a ação punitiva da Administração Pública Federal, direta e indireta, no exercício do poder de polícia, objetivando apurar infração à legislação em vigor, contados da data da prática do ato ou, no caso de infração permanente ou continuada, do dia em que tiver cessado.

§ 1º Incide a prescrição no procedimento administrativo paralisado por mais de três anos, pendente de julgamento ou despacho, cujos autos serão arquivados de ofício ou mediante requerimento da parte interessada, sem prejuízo da apuração da responsabilidade funcional decorrente da paralisação, se for o caso.

(...)

164.6. Observa-se da análise do §1º do art. 1º da Lei nº 9.873/1999 que incide a prescrição no procedimento administrativo paralisado por mais de 3 anos, devendo ser observado se tal paralisação ocorreu no presente caso. O interessado cita trecho do Parecer PROC/ANAC nº 056/2009, do qual pode-se destacar a informação de que "*(...) a ANAC tem cinco anos (art. 1º da Lei 9.783/99) para aplicar a multa e cinco anos (art. 1º do Decreto nº 20.910/32) para cobrá-la. Nos cinco anos destinados à aplicação da multa, a Agência não pode deixar o processo sem movimentação injustificada por mais de três anos, sob pena de ocorrer a prescrição intercorrente de que trata o § 1º, art 1º, da Lei nº 9.873/99. Tais prazos para apurar infrações são interrompidos (recomeçam totalmente) pela citação do indiciado ou acusado, inclusive por meio de edital; por qualquer ato inequívoco, que importe apuração do fato; pela decisão condenatória recorrível (incisos I, II e III do art. 2º, da Lei nº 9.873/94. (...))*". Assim, deve ser identificado se os marcos mencionados ocorreram com intervalo menor de 3 anos. A seguir serão listados os marcos interruptivos da prescrição identificados no presente processo.

- Lavratura do Auto de Infração - 02/12/2014;
- Notificação do interessado acerca da infração imputada - 08/12/2014;
- Decisão de Primeira Instância (posteriormente anulada) - 13/10/2017;
- Notificação acerca da Decisão de Primeira Instância - 31/10/2017
- Decisão de Segunda Instância (que anula a Decisão de Primeira Instância anterior) - 11/03/2019;
- Despacho de Diligência - 11/03/2019;
- Convalidação - 11/06/2019;
- Notificação do interessado acerca da convalidação e da juntada de novos elementos - 14/06/2019;
- Decisão de Primeira Instância - 13/09/2019;

- Notificação acerca da Decisão de primeira Instância - 24/09/2019.

164.7. Diante do exposto, observa-se que não houve interrupção no processamento em prazo igual ou superior a 3 anos, não incidindo a prescrição intercorrente em nenhum momento.

164.8. Quanto à alegação de que houve a ocorrência da prescrição intercorrente, na medida em que desde a instauração até a data da manifestação não foi proferida decisão efetiva acerca dos fatos imputados à autuada, deve ser considerado o que consta do PARECER n.º 461/2016/PROT/PFANAC/PGF/AGU, conforme apresentado a seguir.

PARECER n.º 461/2016/PROT/PFANAC/PGF/AGU

(...)

34. Se a decisão de primeira instância não foi anulada, **houve interrupção da prescrição punitiva e intercorrente**. Caso se considere que a decisão de primeira instância foi anulada pela JR **não se poderá falar em interrupção da prescrição da pretensão punitiva**, pois o ato deixará de existir conforme manifestação pretérita desta PFANAC. Assim, por meio do Parecer n.º 158/2015/DDA/PFANAC/PGF/AGU, nos autos do PA n.º. 00058.055490/201519, foi aduzido que:

32. A PG-CGCOB também já orientou no sentido de que o ato declarado nulo não pode ser considerado como causa interruptiva da prescrição da pretensão punitiva prevista na cabeça do art. 1º, da Lei 9.873/1999, conforme PARECER 47/2013/DIGE VAT/CGCOB/PGF, citado na Nota 0022/2015/DDA/PFANAC/PGF/AGU, nos autos do processo ANAC 60800.067117/2009-26.

*33. Em sendo assim, se o ato a ser anulado serviu como marco interruptivo para a prescrição quinquenal da pretensão punitiva da Autarquia, retroagindo os efeitos da anulação, lógico compreender que este marco deixará de ser válido imediatamente anterior, pois o efeito prático da anulação seria aquele marco não ter existido/não ter sido apto a produzir efeitos. Conduto, este efeito somente ocorrerá a partir do momento em que a autoridade competente declarar, de forma motivada e expressa, a nulidade do ato eivado de vício, o que não ocorreu até o momento.*

35. De forma diversa, o mesmo não se daria com a prescrição intercorrente. Aqui, mesmo os atos nulos serão computados para que não incida o § 1º do artigo 1º da Lei 9.873/1999. Nesse sentido, o citado PARECER n.º. 47/2013/DIGE VAT/CGCOB/PGF aprovado, parcialmente, pelo Despacho n.º. 214/2013/DIGE VAT/CGCOB/PGF (grifo nosso):

(...)

**42. O outro ponto que deve ser esclarecido refere-se à contagem da prescrição intercorrente diante da nulidade do ato administrativo. Com efeito, como apontado pela PFE-IBAMA, a declaração de nulidade do ato administrativo, com a consequente invalidação de todos os atos que lhe foram posteriores até o advento da decisão anulatória, não afeta a sistemática da análise da prescrição intercorrente de que trata o art. 1º, §1º da Lei n.º 9.873, de 1999, de modo que apesar de não produzirem efeitos para fins de interrupção da prescrição da ação punitiva, os atos realizados no processo e posteriormente anulados servirão para fins de documentação da movimentação processual.**

**43. Como se sabe, o fundamento da prescrição intercorrente prevista no § 1º do art. 1º da Lei n.º 9.873, de 1999, é a inércia, a paralisia, do procedimento administrativo de apuração da infração. Na hipótese em questão, quando a declaração de nulidade incluir atos relacionados à apuração da infração, apesar de nulos, não se pode negar que a Administração deu andamento ao processo de cobrança, e, por isso, não seria correta a exclusão de tais atos para fins de contagem da prescrição intercorrente, como salientado pelos itens 117 a 120 do Parecer n.º 086/2013/CONEP/PFE-IBAMA-SEDE/PGF/AGU.**

(...)

(grifos no original)

164.9. Conforme exposto acima, os atos posteriormente anulados servirão para fins de documentação da movimentação processual e serão contabilizados para fins de contagem da prescrição intercorrente. Desta forma, a Decisão de Primeira Instância que foi posteriormente anulada serve como

marco interruptivo da prescrição intercorrente. Assim, não há qualquer irregularidade no fato de ainda não ter sido proferida decisão efetiva até a data da manifestação do interessado apresentada após ser notificado da convalidação do Auto de Infração.

164.10. O interessado informa que passados mais de 9 anos da data da ocorrência dos fatos imputados à autuada, ainda não havia sido proferida decisão resolutória de mérito pela autarquia federal. Isso porque a decisão proferida em 2017, que aplicou como sanção administrativa à Autuada, foi declarada nula, pois eivada de vício, retornando os autos para primeira instância para prolação de nova decisão. Contudo, conforme esclarecido acima o fato de a Decisão ter sido anulada posteriormente não impede que a mesma seja considerada como marco válido para a interrupção da prescrição intercorrente, visto que ocorreu a movimentação do processo.

164.11. Acrescenta que a decisão monocrática proferida em sede recursal que declarou nula a decisão de primeira instância pautou-se no fato de que a Passaredo havia sido autuada por suposta violação ao RBAC 121 121.628(a)(5), mas lhe foi imposta a pena de multa por suposto descumprimento ao RBAC 121 121.628(b)(5), de modo a alterar a capitulação do referido auto, sem, contudo, permitir à autuada o exercício regular do direito ao contraditório, sendo determinada a remessa dos autos à primeira instância, que recapitulou o Auto de Infração e concedeu novo prazo para defesa em 14/06/2019. Afirma que a declaração de nulidade, a recapitulação do Auto de Infração e nova instrução do Auto de Infração são expedientes utilizados pela administração pública para tentar burlar a ocorrência da prescrição e procrastinar por tempo indeterminado a ação punitiva, na medida em que passados mais de 9 anos, não há decisão de mérito acerca dos fatos imputados à autuada por desídia única e exclusiva da Administração Pública. Argumenta que tendo em vista a paralisação da Administração por lapso temporal superior ao estabelecido em lei 3 (três) anos, afirma que é certo que no presente caso restou configurada a prescrição intercorrente. A este respeito cabe esclarecer que conforme pode ser verificado do Parecer nº 225/2019/JULG ASJIN/ASJIN (SEI nº 2720001) a razão de ter sido anulada a Decisão de Primeira Instância de 13/10/2017 foi devido a falhas da motivação da mesma. Desta forma, não prospera a alegação de que a declaração de nulidade e a recapitulação do Auto de Infração foram expedientes utilizados para burlar a prescrição, posto que a Decisão foi anulada por uma questão de legalidade, visando manter a incolumidade do processo administrativo. Enquanto que a convalidação, alterando o enquadramento do Auto de Infração, foi efetuada buscando reparar vício formal sanável do Auto de Infração. Importante destacar que o próprio interessado se insurgiu em seu primeiro recurso contra o fato da primeira Decisão de Primeira Instância proferida aplicar sanção por dispositivo legal infringido diferente daquele que consta do Auto de Infração, sem que tenha cumprido o procedimento previsto à época para efetuar a convalidação de enquadramento do AI.

164.12. Adicionalmente, quanto à alegação de que passados mais de 9 anos não há decisão dos fatos imputados, deve ser considerado que, conforme já demonstrado neste Parecer, não foram ultrapassados os prazos previstos na Lei nº 9.873/1999.

164.13. Afirma que sob qualquer ângulo que se analise, forçoso reconhecer a ocorrência da prescrição intercorrente no caso em contexto, razão pela qual considera ser de rigor o reconhecimento da ocorrência da prescrição intercorrente para a ação punitiva, através do acolhimento da Defesa, tornando insubsistente o presente procedimento administrativo. Contudo, não prospera a alegação do interessado, na medida em que não se pode reconhecer a prescrição no presente processo administrativo.

## 165. **Pedido de efeito suspensivo ao recurso**

165.1. Em seu Recurso apresenta pedido de efeito suspensivo, informando que diante da fundamentação exposta pela recorrente, considerando certo também que a manutenção da decisão trará lesão grave e de difícil reparação à mesma, afirma ser medida que se impõe a concessão de efeito suspensivo ao recurso, conforme parágrafo único do art. 61 da Lei 9.784/99, o que requer.

165.2. Diante de tal requerimento do interessado cabe observar o disposto no art. 61 da Lei nº 9.784/1999, conforme apresentado a seguir.

Lei nº 9.784/1999

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

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

165.3. No mesmo sentido, cumpre observar também o disposto no §1º do art. 38 da Resolução ANAC nº 472/2018.

Resolução ANAC nº 472/2018

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

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

(...)

165.4. No presente caso, no Ofício nº 8541/2019/ASJIN-ANAC (SEI nº 3500732), que informa sobre a penalidade de multa aplicada decorrente da Decisão de Primeira Instância, no parágrafo 4 consta que:

Ofício nº 8541/2019/ASJIN-ANAC

(...)

**4. O recurso não terá efeito suspensivo. (Resolução ANAC nº 472, de 6 de junho de 2018)**

(...)

165.5. Desta forma, na ocasião em que foi notificado da decisão de primeira instância, o interessado foi informado que o recurso não teria efeito suspensivo. Na sequência, após o recebimento do recurso foi analisada a admissibilidade do mesmo registrada no Formulário (SEI nº 3755300), onde foi informado que:

(...)

**Efeito suspensivo:**

Não

**Motivação:**

A Resolução ANAC nº 472, de 6 de junho de 2018, no art. 38, § 1º, prevê a aplicação do efeito suspensivo ao recurso em situação excepcional, quando a autoridade decisora, de ofício ou a pedido, entende presente a hipótese de "justo receio de prejuízo de difícil ou incerta reparação decorrente da execução" (art. 61, parágrafo único, da Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999). No caso dos autos, considerando que, por força do art. 53 do mesmo diploma, a movimentação do expediente para fins de cobrança deve ocorrer somente após a constituição definitiva da multa, e como não há outra circunstância que justifique a aplicação do referido efeito, deve o recurso ser recebido sem aplicação do efeito suspensivo, coadunando com a regra do art. 38, § 1º (primeira parte), da Resolução ANAC nº 472, supra.

(...)

165.6. Assim, verifica-se que quando do juízo de admissibilidade do Recurso o mesmo já foi classificado como sendo sem efeito suspensivo. Diante do exposto, não é possível atender ao requerimento do interessado de concessão de efeito suspensivo ao recurso.

## 166. Regularidade processual

166.1. O interessado foi regularmente notificado quanto às infrações imputadas em 08/12/2014, tendo apresentado Defesa. Foi notificado da primeira Decisão de Primeira Instância em 31/10/2017, apresentando Recurso. Posteriormente, o interessado foi notificado em 14/03/2019 de que foi anulada a Decisão de Primeira Instância.

166.2. O interessado foi notificado da convalidação do Auto de Infração e a respeito da juntada de novos elementos aos autos em 14/06/2019, apresentando sua Defesa a respeito. Foi notificado da nova

Decisão de Primeira Instância em 24/09/2019, tendo apresentado Recurso.

166.3. Aponto a regularidade processual do presente processo, a qual preservou todos os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitou, também, aos princípios da Administração Pública, estando, assim, pronto para, agora, receber uma decisão de segunda instância administrativa.

## MÉRITO

167. **Fundamentação da matéria:** operou 643 voos sem observar as condições e limitações contidas na Lista de Equipamentos Mínimos (MEL) do EMBRAER 120.

167.1. Diante da infração do processo administrativo em questão, a autuação foi capitulada, no AI nº 02488/2014, na alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA c/c requisito 121.628(a)(5) do RBHA 121. Posteriormente, o AI foi convalidado pelo setor de primeira instância, passando a constar a capitulação na alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA c/c requisito 121.628(b)(5) do RBAC 121.

167.2. Segue o que consta na alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA:

CBA

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

(...)

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

(...)

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

(...)

167.3. Importante observar que a Resolução nº 146, de 17/03/2010, aprovou o Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 121, em substituição ao Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica (RBHA) 121 e entrou em vigor na data de sua publicação, que ocorreu em 22/03/2010. As irregularidades descritas no AI nº 02488/2014 são referentes ao período de 14/03/2010 a 05/06/2010. Portanto, as irregularidades ocorridas de 14/03/2010 a 21/03/2010 devem ser capituladas de acordo com o RBHA 121 e as ocorridas a partir de 22/03/2010 devem ser capituladas de acordo com o RBAC 121.

167.4. Segue o disposto na seção 121.628 do RBHA 121, em vigor à época:

RBHA 121

121.628 - INSTRUMENTOS E EQUIPAMENTOS INOPERANTES

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

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

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

(3) a MEL aprovada:

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

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

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

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

(b) Os seguintes instrumentos e equipamentos não podem ser incluídos em uma MEL:

- (1) instrumentos e equipamentos que sejam, direta ou indiretamente, requeridos pelos requisitos de aeronavegabilidade segundo os quais o avião foi homologado e que sejam essenciais para voo seguro sob todas as condições de operação;
- (2) instrumentos e equipamentos que uma Diretriz de Aeronavegabilidade (DA) requeira estar em condições de operação, a menos que a própria DA disponha de outra forma;
- (3) para uma operação específica, instrumentos e equipamentos requeridos por este regulamento para tal operação.

(c) Não obstante os parágrafos (b)(1) e (b)(3) desta seção, um avião com instrumentos e equipamentos inoperantes pode ser operado sob uma permissão especial de voo emitida segundo o RBHA 21, seções 21.197 e 21.199.

**(grifo meu)**

167.5. Segue o disposto na seção 121.628 da emenda 00 do RBAC 121:

RBAC 121

#### 121.628 – INSTRUMENTOS E EQUIPAMENTOS INOPERANTES

(a) O operador deverá incluir em seu sistema de manuais uma Lista de Equipamentos Mínimos (MEL) aprovada pela ANAC, para cada tipo de aeronave que possua uma MMEL publicada, para que o piloto em comando possa determinar se é seguro iniciar o voo ou continuá-lo a partir de qualquer parada intermediária, no caso de algum instrumento, equipamento ou sistema deixe de funcionar.

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

- (1) exista uma Lista de Equipamentos Mínimos (MEL) aprovada para esse avião;
- (2) a ANAC tenha autorizado operações de acordo com a MEL aprovada e as tripulações técnicas tomem conhecimento, antes de cada voo, das informações e instruções contidas na MEL através de publicações ou outros meios aprovados providos pelo detentor de certificado. Uma MEL aprovada pela ANAC constitui uma modificação ao projeto de tipo do avião que não requer certificação suplementar do tipo.
- (3) a MEL aprovada:
  - (i) tenha sido elaborada de acordo com as limitações contidas no parágrafo (b) desta seção;
  - (ii) contenha informações para operação do avião com certos instrumentos e equipamentos inoperantes.
- (4) existam disponíveis para o piloto as informações requeridas pelo parágrafo (a)(3)(ii) desta seção e os registros dos equipamentos e instrumentos inoperantes;
- (5) o avião seja operado segundo todas as condições e limitações contidas na MEL e nas instruções que autorizam a sua utilização.**

(c) Os seguintes instrumentos e equipamentos não podem ser incluídos em uma MEL:

- (1) instrumentos e equipamentos que sejam, direta ou indiretamente, requeridos pelos requisitos de aeronavegabilidade segundo os quais o avião foi certificado e que sejam essenciais para voo seguro sob todas as condições de operação;
- (2) instrumentos e equipamentos que uma Diretriz de Aeronavegabilidade (DA) requeira estar em condições de operação, a menos que a própria DA disponha de outra forma;
- (3) para uma operação específica, instrumentos e equipamentos requeridos por este regulamento para tal operação.
- (d) Não obstante os parágrafos (b)(1) e (b)(3) desta seção, um avião com instrumentos e equipamentos inoperantes pode ser operado sob uma permissão especial de voo emitida segundo as seções 21.197 e 21.199 do RBAC 21.

**(grifo meu)**

167.6. Relevante destacar que o conteúdo do que era descrito no requisito 121.628(a)(5) do RBHA 121 é equivalente ao conteúdo descrito no requisito 121.628(b)(5) do RBAC 121. Contudo, como exposto acima as irregularidades descritas no AI nº 02488/2014 relativas ao período de 14/03/2010 a 21/03/2010 devem ser capituladas de acordo com o RBHA 121. No entanto, quando ocorreu a

convalidação do AI pelo setor de primeira instância passou a constar a capitulação na alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA c/c requisito 121.628(b)(5) do RBAC 121 para a totalidade das infrações. Assim, considero que o AI nº 02488/2014 deve ser novamente convalidado de maneira que passe a constar as seguintes capitulações:

- para as irregularidades relativas ao período de 14/03/2010 a 21/03/2010 - capitulação na alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA c/c requisito 121.628(a)(5) do RBHA 121;
- para as irregularidades relativas ao período de 22/03/2010 a 05/06/2010 - capitulação na alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA c/c requisito 121.628(b)(5) do RBAC 121.

167.7. Importante observar o que dispõe o art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018, apresentado a seguir.

Resolução ANAC nº 472/2018

Art. 19. Os vícios processuais meramente formais ou de competência presentes no auto de infração são passíveis de convalidação em qualquer fase do processo, por ato da autoridade competente para julgamento, com indicação do vício e da respectiva correção.

§ 1º No caso de convalidação dos vícios meramente formais que tenham potencial para prejudicar o direito de defesa, será concedido novo prazo de defesa ou de recurso ao autuado, conforme a fase processual, para a manifestação.

§ 2º No caso de convalidação de vícios processuais que não tenham potencial para prejudicar o direito de defesa do autuado, inclusive os de competência, não será concedido prazo do § 1º deste artigo.

167.8. No presente caso, entendo que a convalidação que necessita ser feita, se enquadra no §2º do art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018, em virtude de características especiais relativas ao presente processo. Inicialmente, cabe destacar que, conforme exposto, os requisitos 121.628(a)(5) do RBHA 121 e 121.628(b)(5) do RBAC 121 são equivalentes. Situação esta bem específica que não apresenta qualquer prejuízo à defesa do interessado, na medida em que quando se defende da imputação a um destes requisitos é plenamente possível fazer interpretação de que a defesa engloba ambos os requisitos possivelmente descumpridos.

167.9. Ademais, após a convalidação efetuada em sede de primeira instância o interessado não se manifesta no sentido de demonstrar qualquer prejuízo quanto à convalidação realizada. Destaca-se que a Decisão de Primeira Instância, proferida em 13/09/2019, informa o descumprimento de ambos os requisitos e o interessado quando apresenta seu Recurso, recebido em 07/10/2019, também aborda o descumprimento de ambos, não abordando qualquer prejuízo quanto a esta situação. Destarte, no presente caso, considero que a convalidação a ser efetuada se enquadra no previsto no §2º do art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018.

167.10. Diante do exposto, verifica-se a subsunção dos fatos descritos no AI nº 02488/2014 ao previsto na alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA c/c requisito 121.628(a)(5) do RBHA 121 (para os fatos ocorridos no período de 14/03/2010 a 21/03/2010) e na alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA c/c requisito 121.628(b)(5) do RBAC 121 (para os fatos ocorridos no período de 22/03/2010 a 05/06/2010).

## 168. Alegações do interessado e enfrentamento dos argumentos de defesa

168.1. O interessado consigna que diferentemente do constante no Auto de Infração, a empresa Passaredo possui sim uma Lista de Equipamentos Mínimos (MEL) aprovada pela ANAC e publicada para a aeronave Embraer 120, possibilitando ao piloto em comando determinar se é seguro iniciar o voo ou continuá-lo a partir de qualquer parada intermediária, no caso de algum instrumento, equipamento ou sistema que deixe de funcionar. Contudo, é importante observar que as irregularidades apontadas no AI nº 02488/2014 não se referem ao interessado não possuir MEL aprovada pela ANAC para a aeronave, mas sim ao fato de não observar em 643 voos as condições e limitações contidas na MEL da aeronave do

modelo EMBRAER 120. Assim, as alegações em questão não tem o condão de afastar os atos tidos como infracionais apontados pela fiscalização.

168.2. Informa que diversamente do que constou do Auto de Infração, a Passaredo cumpre todas as normas previstas no RBHA 121, requisito 121.628, mormente no que tange a possuir uma MEL para a Embraer 120, devidamente aprovada pela ANAC e contendo informações para operação da referida aeronave com certos instrumentos e equipamentos inoperantes, sendo certo que a aeronave PP-PSA operou segundo todas as condições e limitações contidas na MEL e nas instruções que autorizam a sua utilização, inexistindo qualquer infração capaz de gerar a multa prevista no artigo 302, inciso III, alínea "e" do CBA. No entanto, no que tange a possuir uma MEL aprovada para a aeronave, observa-se que tal questão já foi abordada acima, sendo esclarecido que esta não é a irregularidade apontada no Auto de Infração. Quanto à informação de que cumpre todas as normas previstas na seção 121.628 do RBHA/RBAC 121, o interessado apresenta tal informação, mas não apresenta comprovações da mesma. No que tange à alegação de que a aeronave PP-PSA operou segundo todas as condições e limitações contidas na MEL e nas instruções que autorizam a sua utilização, inexistindo qualquer infração capaz de gerar a multa prevista no artigo 302, inciso III, alínea "e" do CBA, a mesma não pode prosperar, visto que nos autos a fiscalização demonstra que após reporte de pane pela tripulação não ocorreu o encerramento da pane por meio de ação de manutenção eficaz ou, alternativamente, a liberação da aeronave pela MEL, de maneira a observar as condições e limitações previstas na mesma, tanto quanto ao prazo previsto na MEL para a correção do item, como quanto às restrições relativas à inoperância de outros equipamentos. Assim, tais alegações do interessado devem ser afastadas.

168.3. Acrescenta que a Passaredo adota procedimentos no sentido de manter análise continuada da execução e eficácia de suas manutenções, objetivando com as ações implantadas manter (ou melhorar) a aeronavegabilidade e a confiabilidade prevista no projeto da aeronave e seus sistemas, subsistemas e componentes, durante toda a vida operacional da aeronave. Todavia, deve ser observado que tal argumentação é genérica e não aborda especificamente as irregularidades descritas no AI nº 02488/2014, que são objetivamente informadas e se referem à execução de 643 voos sem observar as condições e limitações contidas na MEL do Embraer 120.

168.4. Alega que, no caso em debate, a tela no painel do piloto da aeronave PP-PSA apresentou pane intermitente no dia 14/03/2014, sendo certo que, quando da realização das inspeções, inexistia a indicação da pane, não sendo possível detectar, muito menos sanar um suposto problema, sem que o mesmo existisse quando da realização da inspeção mecânica, motivo pelo qual houve o monitoramento *Maintenance Control Center* (MCC). Entretanto, o fato da pane ser possivelmente intermitente, conforme alegado pelo interessado, não afasta a obrigatoriedade do detentor do certificado de cumprir com o que é requerido pela legislação, no que tange à obrigação de manter a aeronavegabilidade continuada de suas aeronaves. Importante destacar que na seção 121.709 do RBHA/RBAC 121 é previsto que nenhum detentor de certificado pode operar um avião após execução de serviços de manutenção, a menos que se faça a liberação do avião ou adequado registro no livro de manutenção, sendo que tal liberação deve garantir, dentre outras coisas, que não existe qualquer condição conhecida que impeça a aeronavegabilidade do avião. Além disso, na seção 121.701 do RBHA/RBAC 121 é previsto que devem ser registradas cada irregularidade no livro de registros do avião, assim como as ações corretivas devem ser registradas. Da análise dos normativos citados, observa-se que não há qualquer tipo de isenção para situações de panes intermitentes. Desta forma, independentemente da intermitência ou não da pane, a mesma ocorrendo deve ser reportada e a devida ação corretiva deve ser realizada e registrada, caso não seja realizada a ação corretiva devida, a seção 121.628 do RBHA/RBAC 121 prevê a possibilidade de operação com certos instrumentos e equipamentos inoperantes, no entanto, a operação deve ocorrer de acordo com todas as condições e limitações contidas na MEL e nas instruções que autorizam a sua utilização.

168.5. Assim, observa-se que a empresa informa que a aeronave apresentou pane intermitente no dia 14/03/2014, descrevendo que quando da realização das inspeções inexistia a indicação da pane. Contudo, analisando o registro de manutenção contido no Relatório de Vôo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 1288A, relativo à data de 14/03/2010, o registro informa que a mensagem XDTA segue em monitoramento para pesquisa de pane, no entanto, tal registro não faz qualquer menção de que foram

realizadas inspeções para constatação ou pesquisa da pane. Desta forma, a empresa não comprova suas alegações, no sentido de demonstrar que foram realizadas inspeções para detectar e sanar a pane. Portanto, não se comprova que tenha sido executada ação de manutenção para o encerramento da pane e nem que a aeronave tenha sido despachada de acordo com as previsões da MEL.

168.6. O interessado dispõe que em 27/03/2010 houve o despacho da aeronave de acordo com a MEL, sendo sanada a pane com o reposicionamento do pino do conector da MPU, de modo a encerrar o item em 06/04/2010, conforme Ficha de Serviço nº 005184, ou seja, dentro do prazo de 10 (dez) dias para solução do problema, inexistindo qualquer infração capaz de gerar a multa prevista no artigo 302, inciso III, alínea "e" do Código Brasileiro de Aeronáutica, muito menos afronta às normas previstas no RBHA 121, requisito 121.628. No entanto, deve ser considerado que o alegado despacho de pela MEL ocorreu na data de 17/03/2010, conforme Relatório de Vôo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 1295A. Além disso, é preciso observar que tal registro demonstra a liberação de acordo com o item 34-023-02 da MEL, sendo que de acordo com a página 34-3 da MEL constante do Relatório de Fiscalização, o item 34-23-2 é referente ao MPU - Unidade Processadora de Multifunção. Acrescenta-se que no Relatório de Fiscalização é informado que a aeronave apresentou falha no sistema de barramento cruzado de dados da DPU do copiloto e que a MEL permite a operação com a DPU inoperante, sendo destacado no Relatório o item 34-23-1 da MEL. Cumpre informar que no item 34-23-1 da MEL é previsto o despacho com uma DPU inoperante desde que a MPU opere normalmente, enquanto que no item 34-23-2 é previsto que a MPU pode estar inoperante desde ambas DPU's operem normalmente.

168.7. Adicionalmente, com relação ao registro de manutenção do Relatório de Vôo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 1295A na NOTA TÉCNICA Nº 6/2019/RJ/GTAR/GAEM/GGAC/SAR é informado que "*O texto original do registro de manutenção disposto no RELATÓRIO DE VOO \_\_\_/PSA/2010, NÚMERO 1295 A não aparenta possuir um vínculo com a discrepância mensagem "XDTA EHSI 2P"*" e que "*O registro de manutenção disposto no O RELATÓRIO DE VOO \_\_\_/PSA/2010, NÚMERO 1295 A não deve ser considerado válido para a descaracterização da infração imputada a Passaredo Transportes Aéreos.*". Neste sentido, é importante destacar que ato administrativo da fiscalização possui em seu favor presunção de legitimidade e veracidade e cabe ao interessado a demonstração dos fatos que alega, nos termos do art. 36 da Lei nº 9.784/1999, que regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal. Ademais, o interessado não comprova que a liberação da aeronave com a mensagem "XDTA", conforme relatado no Auto de Infração, poderia ter ocorrido de acordo com o item 34-23-2 da MEL. Assim, o despacho pela MEL ocorrido em 17/03/2010 não foi considerado suficiente para demonstrar a descaracterização da infração imputada, devendo ser afastada tal alegação.

168.8. Acrescenta que diferentemente do que constou do Auto, em 05/06, ou seja, passados mais de 2 meses da solução da primeira ocorrência, houve o aparecimento de uma nova pane relacionada ao sistema de transferência de telas, sendo enquadrada no dia 05/06 em ação corretiva retardada ou Lista de Equipamentos Mínimos (MEL) aprovada e publicada pela ANAC. Contudo, não pode prosperar a alegação de que passaram mais de 2 meses da primeira ocorrência para o aparecimento de nova pane, visto que no Relatório de Fiscalização é demonstrada a ocorrência da pane nas datas de 14/03/2010, 08/04/2010, 12/04/2010, 14/04/2010 e 05/06/2010. Desta forma, deve ser afastada tal alegação do interessado.

168.9. Informa que a empresa Passaredo providenciou o encerramento do item no dia 12/06/2010, segundo se observa da Ficha de Serviço nº 005184, sendo realizada a correção dentro do prazo de 10 dias autorizados pela MEL, inexistindo qualquer tipo de infração capaz de gerar a multa prevista artigo 302, inciso III alínea "e" do Código Brasileiro de Aeronáutica, muito menos afronta às normas previstas no RBHA 121, requisito 121.628. Complementa alegando que, apesar disso, a autarquia federal imputa à empresa Passaredo 643 infrações relativas a 643 vôos realizados com a aeronave PP-PSA entre os dias 14/3/2010 e 05/06/2010, como se a referida aeronave tivesse operado 643 voos sem observar as condições e limitações contidas na Lista de Equipamentos Mínimos (MEL) do Embraer 120, o que não procede. Quanto à alegação que remete ao encerramento do item em 12/06/2010, é necessário considerar que a ação de manutenção que encerrou a pane na referida data e que foi registrada na Ficha de Serviço nº

005650 é decorrente da liberação pela MEL que ocorreu somente na data de 05/06/2010, conforme o registro Relatório de Vôo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 2817A. Assim, com relação ao registro de 05/06/2010 a correção da pane em 12/06/2010 ocorreu dentro do prazo de 10 dias previsto na MEL, visto que o item é classificado como categoria "C" na MEL, o que segundo o item 8.b.(6) da IAC (Instrução de Aviação Civil) 3507 equivale a 10 dias de prazo. Neste sentido, o período de operação em desacordo com a MEL reportado no AI nº 02488/2014 se encerra justamente na data de 05/06/2010. Todavia, o fato de ter sido executada ação de manutenção em 12/06/2010, para encerramento do item MEL diferido em 05/06/2010, não respalda a operação da aeronave no período de 14/03/2010 a 05/06/2010 sem que o mesmo despacho da aeronave pela MEL tenha ocorrido, visto que restou demonstrado que a aeronave foi liberada na data de 14/03/2010 com mensagem "XDTA" sem que tal liberação tenha sido baseada na MEL, ou outro dado técnico aceitável, ou sem que tenha sido executada ação de manutenção para o encerramento da pane.

168.10. Com relação ao questionamento à imputação de 643 infrações esta se refere ao número de operações/voos que foram realizados com a aeronave PP-PSA sem que a pane reportada tenha sido despachada de acordo com a MEL, situação sanada apenas em 05/06/2010. A empresa alega que não operou os 643 voos sem observar as condições e limitações contidas na Lista de Equipamentos Mínimos (MEL) do Embraer 120, porém não apresenta comprovações de que o reporte tenha sido encerrado anteriormente e nem que a aeronave foi despachada de acordo com o item correspondente da MEL antes da data de 05/06/2010, no período envolvido. Neste sentido, cabe observar que no artigo 36 da Lei nº 9.784/1999 é previsto que cabe ao interessado a prova dos fatos que tenha alegado.

168.11. Alega que em 27/03/2010 houve o despacho da aeronave de acordo com a MEL, sendo sanada a pane com o reposicionamento do pino do conector da MPU, com o encerramento do item no dia 06/04/2010, segundo se observa da Ficha de Serviço nº 005184, ou seja, dentro do prazo de 10 dias concedido para a correção do problema, sendo certo que no período compreendido entre 06/04/2010 até 04/06 inexistiu qualquer tipo de problema ou pane, muito menos a aeronave PP-PSA operou voos sem observar as condições e limitações contidas na Lista de Equipamentos Mínimos (MEL), como faz crer o Auto de Infração de forma equivocada, tendo a aeronave apresentado uma nova pane apenas no dia 05/06, que foi devidamente enquadrada na MEL e sanada no dia 12/06, ou seja, também dentro do prazo de 10 dias previsto para correção. Quanto a estas alegações, inicialmente, cabe esclarecer que não foi demonstrado que na data de 27/03/2010 tenha ocorrido o despacho pela MEL, depreendendo-se dos autos que esta era a data limite para a correção de pane que havia sido despachada pela MEL no dia 17/03/2010, de acordo com o que consta no Relatório de Vôo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 1295A. O interessado apresentou registros que demonstram que o item que havia sido despachado pela MEL em 17/03/2010 teve a data de limite de reparo prorrogada por meio de SEGV00 002. Quanto à ação de manutenção executada em 06/04/2010, que informa que foi reposicionado o pino conector da MPU, é importante esclarecer que a mesma se deu em função da liberação pelo item 34-23-2 da MEL que havia ocorrido no dia 17/03/2010. Porém, não foi demonstrado que esta ação de manutenção encerrou a pane referente ao reporte de "XDTA" que estava em aberto desde o dia 14/03/2010, ou que ocorreu o despacho pela MEL do reporte da referida mensagem. Ademais, não prospera a alegação de que no período compreendido entre 06/04/2010 até 04/06 inexistiu qualquer tipo de problema ou pane, visto que conforme informado no Relatório de Fiscalização é demonstrada a ocorrência da pane nas datas de 14/03/2010, 08/04/2010, 12/04/2010, 14/04/2010 e 05/06/2010.

168.12. Dispõe que não procede a assertiva de que a empresa Passaredo teria operado 643 voos sem observar as condições e limitações contidas na Lista de Equipamentos Mínimos (MEL), no período compreendido entre 14/03/2010 e 05/06/2010, porque a alegada pane no sistema de transferência de telas foi enquadrada na MEL no dia 27/03/2010 e regularizada em 06/04/2012, sendo o item encerrado na mesma data, através da Ficha de Serviço nº 005184. E porque passados mais de 2 (dois) meses da correção da pane, houve a constatação de nova pane no dia 05/06/2010, que foi devidamente enquadrada na MEL e sanada no dia 12/06, ou seja, também dentro do prazo de 10 dias previsto para correção, segundo se observa da Ficha de Serviço nº 005650. Porém, o fato de ter ocorrido despacho de item pela MEL em 17/03/2010, que tinha como data limite 27/03/2010, e tal item ter tido o prazo de correção prorrogado e a correção ter ocorrido em 06/04/2012 não descaracteriza a infração que foi reportada pela

fiscalização, uma vez que não restou demonstrado que a pane referente ao aparecimento da mensagem "XDTA" tenha sido corrigida ou despachada pela MEL no período que a fiscalização reportou como sendo irregular. Desta forma, não foi demonstrado que a ação de manutenção registrada na Ficha de Serviço nº 005184 se destinou a encerrar a pane que a fiscalização reportou estar em aberto desde 14/03/2010. Ademais, conforme já enfrentado não prospera a alegação de que a pane retornou apenas após passados mais de 2 meses, devendo ser afastadas tais alegações.

168.13. Acrescenta que em relação ao período compreendido entre os dias 14/03/2010 e 27/03/2012, não há que se falar em descumprimento, pois a pane apresentada era intermitente, de modo que, quando das realizações das inspeções objetivando sanar o problema, a indicação desaparecia, sendo a manutenção eficaz, inexistindo qualquer tipo de infração, pois os voos realizados no período de 14/03/2010 a 05/04/2012 ocorreram regularmente, justamente porque a falha era intermitente. No entanto, cabe destacar que apesar de a empresa informar que quando realizava inspeções a indicação desaparecia, não são apresentadas comprovações que tenham sido realizadas tais inspeções nas ocasiões em que a pane descrita pela fiscalização foi reportada, assim como o interessado não informa quais foram as ações de manutenção que foram realizadas em cada uma das vezes que a pane reportada, além de não demonstrar que estas seriam as ações previstas em publicações técnicas aceitáveis do detentor do certificado de tipo da aeronave para a pane reportada. Ademais, quanto à alegação de que a pane era intermitente, considero que esta já foi devidamente enfrentada acima, sendo esclarecido que o fato da pane ser intermitente não isenta o detentor de certificado de adotar as ações de manutenção aplicáveis para o encerramento da pane, bem como o despacho pela MEL, conforme aplicável. Assim, não pode ser acolhida a alegação de que os voos realizados no período de 14/03/2010 a 05/04/2012 ocorreram regularmente.

168.14. Argumenta que é inconsistente o Auto de Infração lavrado em desfavor da Passaredo, sendo certo que, se mantido o Auto de Infração para condenar a empresa em sanção pecuniária, tal decisão violará a maioria dos princípios norteadores do direito administrativo, quais sejam da legalidade, motivação, contraditório, ampla defesa, segurança jurídica e interesse público. No entanto, a empresa apresenta tal alegação sem apontar de forma clara a razão pela qual cada um dos princípios citados seriam violados, não podendo ser acolhida tal alegação do interessado.

168.15. Considera que não existe razão para imposição de sanção em desfavor da Passaredo, eis que inexistente prática de qualquer ato infracional e que está diante de uma decisão arbitrária, com finalidade claramente confiscatória e violadora também dos princípios da proporcionalidade e da razoabilidade, o que não se pode admitir. Entretanto, não prospera a alegação de que não existe razão para imposição de sanção, uma vez que resta demonstrado nos autos que a pane citada pela fiscalização no Auto de Infração nº 02488/2014 não foi devidamente encerrada ou despachada pela MEL, conforme previsto na legislação aplicável. Quanto à menção aos princípios da proporcionalidade e razoabilidade, deve ser considerado que não se pode afrontar o princípio constitucional da legalidade, visto que os valores das multas são aplicados conforme legislação vigente à época dos fatos (Resolução ANAC nº 25/2008).

168.16. Afirma que há de ser considerada como esclarecida a situação em apreço, bem como considerada a impossibilidade de infração aos dispositivos legais declinados no Auto de Infração, razão pela qual de rigor a declaração de inconsistência do Auto de Infração, com o consequente arquivamento do processo administrativo. Contudo, não restou demonstrada a impossibilidade de infração aos dispositivos legais previsto nos requisitos 121.628(a)(5) do RBHA e 121.628(b)(5) do RBAC 121, conforme aplicável, visto que o interessado não comprovou que a aeronave PP-PSA tenha sido operada segundo todas as condições e limitações contidas na MEL e nas instruções que autorizam a sua utilização no período de 14/03/2010 a 05/06/2010, não cabendo o arquivamento do presente processo administrativo.

168.17. Requer a declaração de inconsistência do Auto de Infração, pois informa que a Passaredo adota todas as medidas no sentido de manter as suas aeronaves em condições aeronavegáveis, para tanto, cumpre todas as normas previstas no RBHA 121, requisito 121.628(a)(5), mormente no que tange a possuir uma MEL para o Embraer-120, devidamente aprovada pela ANAC e contendo informações para operação da aeronave 120 com certos instrumentos e equipamentos inoperantes, bem como a aeronave PP-PSA operou segundo todas as condições e limitações contidas na MEL e nas instruções que autorizam

a sua utilização, inexistindo qualquer infração capaz de gerar a multa prevista no artigo 302, inciso III, alínea "e" do Código Brasileiro de Aeronáutica, assim como aos dispositivos previstos no RBHA 121, requisito 121.628(a)(5). Quanto à alegação de possuir uma MEL aprovada, conforme já enfrentado acima, a mesma não tem o condão de afastar o que foi relatado pela fiscalização, visto que a infração reportada não se refere a não ter uma MEL aprovada, mas sim a não observar as condições e limitações contidas na MEL durante 643 voos. Ademais, não prospera a alegação de cumprimento do previsto no requisito 121.628(a)(5) do RBHA 121 (ou 121.628(b)(5) do RBAC 121), visto que restou demonstrado que a liberação da aeronave não ocorreu de acordo com a MEL e que na operação da aeronave durante 643 não foram observadas as condições e limitações contidas na MEL.

168.18. Consigna que a Passaredo adota, sistematicamente, e principalmente após a constatação de falhas, medidas que visam à segurança de voo de suas aeronaves, bem como à estrita observância aos processos, normas e exigências estabelecidas pela ANAC. Informa que a Passaredo na prestação de seus serviços, segue rigorosamente todas as regulamentações da aviação civil, tanto que não há nenhum registro de aplicação deste tipo de penalidade em seu desfavor. Quanto à informação de que adota medidas que visam à segurança de voo de suas aeronave, entende-se que esta é uma obrigação do operador aéreo, não tendo tal alegação o condão de afastar o que foi reportado pela fiscalização, assim como deve ser considerado também que o cumprimento do previsto nas normas da ANAC é uma obrigação do operador aéreo. Com relação à informação de que não há nenhum registro de aplicação deste tipo de penalidade em seu desfavor, importante esclarecer que tal informação não desconfigura a ocorrência dos atos tidos como infracionais reportados pela fiscalização, podendo tal informação influenciar apenas quando da análise de aplicação de circunstâncias atenuante e agravantes.

168.19. Dispõe que apenas a título de argumentação, caso não seja esse o entendimento, considerando não ter a PASSAREDO agido com dolo ou má-fé, bem assim a ausência de reincidência, requer que seja aplicada apenas a pena de advertência, ou na pior das hipóteses, multa no patamar mínimo, em face das circunstâncias atenuantes inerentes ao caso em questão. Quanto ao requerimento de aplicação de multa no patamar mínimo, deve ser considerado que, em se confirmando a sanção, a dosimetria da mesma será analisada em item específico deste Parecer, ocasião em que será avaliada a possibilidade de aplicação de circunstâncias atenuantes e agravantes. Além disso, a respeito do requerimento de aplicação de pena de advertência, deve ser considerado o disposto no art. 289 do CBA:

CBA

Art. 289. Na infração aos preceitos deste Código ou da legislação complementar, a autoridade aeronáutica poderá tomar as seguintes providências administrativas:

- I - multa;
- II - suspensão de certificados, licenças, concessões ou autorizações;
- III - cassação de certificados, licenças, concessões ou autorizações;
- IV - detenção, interdição ou apreensão de aeronave, ou do material transportado;
- V - intervenção nas empresas concessionárias ou autorizadas

168.20. Verifica-se que no art. 289 do CBA a advertência não consta entre as providências administrativas que a autoridade aeronáutica poderá tomar. Além disso, na Resolução ANAC nº 25/2008, em vigor à época, em seu art. 19 também são previstas as penalidades a serem aplicadas.

Resolução ANAC nº 25/2008

Art. 19. As penalidades a serem aplicadas são:

- I - multa;
- II - suspensão;
- III - cassação;
- IV - detenção;
- V - interdição;
- VI - apreensão;
- VII - intervenção; e/ou
- VIII - as demais previstas na legislação de competência da ANAC.

168.21. Constata-se que também na Resolução ANAC nº 25/2008 não há previsão para a aplicação de pena de advertência. Importante observar, ainda, o previsto no parágrafo único do art. 3º da

## Resolução ANAC nº 472/2018.

### Resolução ANAC nº 472/2018

Art. 3º O resultado da fiscalização desencadeará a adoção de providência administrativa, caso constatada infração durante ou após a fiscalização.

Parágrafo único. As providências administrativas de que tratam o caput deste artigo classificam-se em preventiva, sancionatória e acautelatória.

168.22. Assim, na Resolução ANAC nº 472/2018 já há a previsão de aplicação de providência administrativa de natureza preventiva, contudo em função do estabelecido no parágrafo único do art. 82 da Resolução ANAC nº 472/2018 não é possível a aplicação da mesma no presente caso, conforme pode ser verificado a seguir.

### Resolução ANAC nº 472/2018

Art. 82. Esta Resolução aplica-se a todos os processos em curso, sem prejuízo dos atos já praticados e da aplicação das normas vigentes à época dos fatos, inclusive no que concerne às sanções aplicáveis.

Parágrafo único. As providências administrativas preventivas não se aplicam a infrações identificadas antes da vigência desta Resolução.

168.23. Tendo em conta que as ocorrências descritas no Auto de Infração nº 02488/2014 ocorreram no período de 14/03/2010 a 05/06/2010, foram identificadas durante auditoria ocorrida no período de 31/08/2010 a 03/09/2010 e que a Resolução ANAC nº 472/2018 entrou em vigor 180 dias após a sua publicação, que ocorreu em 19/06/2018, não há previsão nas normas que possibilite a conversão da multa pecuniária em advertência.

168.24. Acrescenta que em relação ao dia 12/04, o julgador não se atentou para o fato de que no dia 12/04, através do relatório de voo 6590A, houve dois reportes e no segundo reporte o mecânico efetuou um teste de acordo com o Manual de Manutenção e o sistema estava operando normalmente, o que evidencia a intermitência da pane. Com relação a esta alegação, deve ser observado que, de fato, constam dois reportes no registro mencionado pelo interessado, referente à data de 12/04/2010. Contudo, o primeiro reporte é referente à ocorrência de XDTA no EHSI e EADI e o registro que deveria demonstrar a ação de manutenção correspondente para o encerramento da pane ou a liberação de acordo com a MEL, conforme aplicável, apenas informa que o item está sendo monitorado. Desta forma, não é demonstrado que o reporte tenha sido encerrado de acordo com o previsto na legislação. Quanto ao segundo item da mesma página que informa a ocorrência de pane referente ao EFIS CONTROL PANEL, consta que foi executado teste do referido painel. No entanto, não resta demonstrado que esta ação de manutenção executada era a prevista nos manuais do detentor do certificado de tipo da aeronave para o encerramento do reporte referente à mensagem de XDTA. Além disso, mais uma vez não foi demonstrado em tais registros que tenha ocorrido a liberação da aeronave de acordo com a MEL, de forma a garantir que a operação da aeronave com item diferido ocorresse de acordo com as limitações previstas na MEL. Além disso, deve ser considerado que na Nota Técnica nº 6/2019/RJ/GTAR/GAEM/GGAC/SAR quanto ao registro em questão é informado pelo setor técnico de fiscalização que *"O fato de a falha no sistema de transferência do EFIS control panel do copiloto ter sido sanada com a realização de um teste operacional não caracteriza o encerramento da primeira discrepância relacionada a mensagem "XDATA" no EHSI e EADI do copiloto."* Sendo acrescentado ainda que *"Deve-se ressaltar que o responsável pelos dois registros de manutenção no RELATÓRIO DE VOO \_\_\_/PSA/10, NÚMERO 06590 A foi mecânico de manutenção, Sr. Fábio (código ANAC 12718-8), desta forma, subentende-se que caso o teste operacional do EFIS control panel do copiloto tivesse sido suficiente para sanar a mensagem de falha "XDATA" no EHSI e EADI do copiloto, a resposta do mecânico não poderia ter sido "item sendo monitorado"."* Por fim, no referido documento é informado que *"Pelo exposto, este analista conclui que o registro de manutenção disposto no RELATÓRIO DE VOO \_\_\_/PSA/10, NÚMERO 06590 A, datado de 12/04/2010, não deve ser considerado válido para a descaracterização da infração imputada a Passaredo Transportes Aéreos."* Diante do exposto, avalia-se que os registros de manutenção constantes do Relatório de Voo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 06590A não são suficientes para afastar as irregularidades descritas pela fiscalização.

168.25. Informa que compulsando os autos, verifica-se que a ANAC, no exercício regular do poder fiscalizatório, deixou de observar que no dia 28/04/10, através do relatório de voo 4016A, houve um novo reporte e o item liberado de acordo com a MEL 34-23-2, categoria C, que venceria em 08/05/10. Informa que diante da impossibilidade de encerrar o item dentro do prazo estabelecido pela MEL, a Passaredo, nos termos da IAC 3507, solicitou a extensão para o encerramento do item, que foi concedida pela ANAC através do SEGVOO 002 emitido em 07/05/10, prorrogando a data de encerramento do mesmo até o dia 18/05/10. O reparo foi feito em 18/05/10 através da FS 004306. Quanto a estas alegações é importante observar que de acordo com o que consta do registro do Relatório de Voo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 4016A a liberação pela MEL efetuada ocorreu de acordo com o item 34-23-2, devendo ser considerado o que já foi exposto acima a respeito das restrições previstas na MEL para os itens 34-23-1 e 34-23-2. Além disso, deve ser considerado que não é demonstrado pelo interessado que a liberação da aeronave pelo item 34-23-2 da MEL permitia o despacho da aeronave com a pane referente à mensagem de XDTA, cabendo ressaltar que de acordo com a avaliação do setor técnico de fiscalização o despacho da aeronave pela MEL, ocorrido em 28/04/2010 não estava vinculado com a mensagem em questão, conforme pode ser verificado em trecho da Nota Técnica nº 6/2019/RJ/GTAR/GAEM/GGAC/SAR que informa que "*O "novo" reporte do dia 28/04/2010, registrado no RELATÓRIO DE VOO \_\_\_/PSA/10, NÚMERO 4016 A, está relacionado a uma nova falha do EFIS control panel do copiloto. Esta falha já havia sido reportada no dia 12/04/2010, conforme o disposto na análise 6.2 desta Nota Técnica. Consequentemente, a extensão de prazo para a correção da pane concedida à Passaredo por meio do SEGVOO 002 da ANAC, datado de 07/05/2010, não está vinculada mensagem de falha "XDATA EHSI 2P".*". Além disso, é informado que "*Subentende-se que o "novo" reporte de falha, citado pela empresa, ocorrido no dia 28/04/2010, está vinculado apenas à falha do EFIS control panel do copiloto e não a mensagem de falha "XDATA EHSI 2P", reportada no dia 14/03/2010, conforme disposto no RELATÓRIO DE VOO 007/PSA/10, NÚMERO 1288 A (2816375).*". Sendo, ainda, concluído que "*Pelo exposto, este analista conclui que o registro de manutenção disposto no RELATÓRIO DE VOO \_\_\_/PSA/10, NÚMERO 4016 A, datado de 28/04/2010, não deve ser considerado válido para a descaracterização da infração imputada a Passaredo Transportes Aéreos.*". Desta forma, o despacho pela MEL constante do registro do Relatório de Voo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 4016A não afasta as irregularidades descritas no Auto de Infração em tela.

168.26. Adicionalmente, quanto ao fato de ter sido solicitada extensão para o item diferido de acordo com o registro constante do Relatório de Voo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 4016A e a extensão ter sido concedida, cabe esclarecer que isso não desconstitui o que foi reportado pela fiscalização, uma vez que não restou demonstrado pela Passaredo que a liberação em questão permitia o diferimento de reporte anterior relativo à mensagem de XDTA. Assim, tendo em conta que a empresa não apresenta tal demonstração e considerando o que foi avaliado pela fiscalização a respeito do que consta do registro Relatório de Voo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 4016A de que esse não está vinculado com a mensagem XDTA, não se altera a caracterização dos atos tidos como infracionais o fato de ter sido concedida extensão para o cumprimento de outro item MEL.

168.27. Considera que em relação ao reporte do dia 05/06/10, no qual houve liberação acordo MEL, categoria C, cujo vencimento seria em 15/06/10, houve um novo reporte no dia 12/06/10, porém a falta da ação de manutenção na resposta não trouxe prejuízo algum, uma vez que a aeronave já estava amparada pela MEL do dia 05/06/10. Dispõe que aliado a esse fato, o item foi corrigido no mesmo dia 12/06/10, através da FS 005650 e o item encerrado pela última vez. Entretanto, cabe esclarecer que as irregularidades descritas no AI nº 02488/2014 se referem ao período de 14/03/2010 a 05/06/2010. Portanto, não foram reportadas irregularidades após o dia 05/06/2010, não sendo pertinente a apresentação de alegações que visam se defender de fatos posteriores, para os quais não foram reportadas irregularidades.

168.28. Alerta que de 15/04 até 27/04 não há nenhum registro de reporte, situação que evidencia a funcionalidade do equipamento, estando operante, não sendo razoável supor que os voos realizados nesse período teriam ocorrido com o equipamento inoperante, muito menos sem observar as condições e limitações impostas pela MEL, inexistindo qualquer infração capaz de gerar a multa prevista no artigo

302, inciso III, alínea "e" do Código Brasileiro de Aeronáutica, muito menos afronta às normas previstas no RBHA 121, requisito 121.628. Contudo, esta alegação não pode prosperar, posto que ainda que não se tenha registro de reporte no período de 15/04/2010 a 27/04/2010, o fato é que permanecia a condição da pane referente à ocorrência da mensagem XDTA não ter sido corrigida e nem a aeronave ter sido despachada de acordo com a MEL. Assim, o reporte inicial permanecia aberto, sem encerramento, sendo o período irregular finalizado apenas em 05/06/2010, ocasião em que ocorreu o despacho da aeronave de acordo com a MEL, no que tange à ocorrência da pane referente ao aparecimento da mensagem de XDTA, sendo que o item em ação corretiva retardada foi encerrado em 12/06/2010.

168.29. Acrescenta que diferentemente do que constou do auto, em 05/06, ou seja, passados mais de 2 meses da solução da primeira ocorrência em 14/03, houve o aparecimento de uma nova pane relacionada a sistema de transferência de telas, sendo enquadrada no dia 05/06 em ação corretiva retardada ou Lista de Equipamentos Mínimos (MEL) aprovada e publicada pela Agência Nacional de Aviação Civil. Contudo, conforme já enfrentado, não prospera a alegação de que após a primeira ocorrência de 14/03/2010 passaram-se 2 meses para uma nova ocorrência da pane. O Relatório de Fiscalização evidencia as situações em que a fiscalização identificou o aparecimento da pane e paras as quais até 05/06/2010 não foi adotada ação de manutenção para promover o encerramento da pane e nem foi feito o adequado despacho da aeronave pela MEL para permitir a operação da aeronave com equipamento inoperante.

168.30. Segundo esclarecido pela recorrente, a mesma providenciou o encerramento do item no dia 12/06/2010, conforme se observa da Ficha de Serviço nº 005184, sendo realizada a correção dentro do prazo de 10 dias autorizados pela MEL, inexistindo qualquer tipo de infração capaz de gerar a multa prevista no artigo 302, inciso III, alínea "e" do CBA, muito menos afronta às normas previstas no RBHA 121, requisito 121.628. A este respeito deve ser considerado que se for levado em conta a data de 05/06/210, ocasião em que ocorreu o despacho de aeronave de acordo com o item 34-23-1 da MEL, conforme demonstra o registro do Relatório de Vôo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 2817A, o encerramento da pane de em 12/06/2010, de fato, estaria dentro do prazo de 10 dias. No entanto, a questão reportada pela fiscalização é que a pane já ocorria desde 14/03/2010 e a liberação pela MEL ocorreu apenas em 05/06/2010, ocasião a partir da qual não se considerou mais que a operação da aeronave estaria irregular. Assim, o fato de ter encerrado o item em 12/06/2010, dentro do prazo de 10 dias contados a partir de 05/06/2010, não anula o fato de que em período anterior à tal liberação pela MEL a aeronave operava em condição irregular.

168.31. Considera que é fato inclusive reconhecido por esta autarquia que no período compreendido entre 06/04/2010 até 04/06 inexistiu qualquer tipo de problema ou pane, muito menos a aeronave PP-PSA operou voos sem observar as condições e limitações contidas na MEL, tendo a aeronave apresentado uma nova pane apenas no dia 05/06, que foi devidamente enquadrada na MEL e sanada no dia 12/06, ou seja, também dentro do prazo de 10 dias previsto para correção. Todavia, tal alegação também não pode ser acolhida, visto que conforme informado anteriormente, o Relatório de Fiscalização deixa explícito que foi identificado que nas datas de 14/03/2010, 08/04/210, 12/04/2010 e 14/04/2010 a pane foi reportada e não consta o registro de execução de ações de manutenção para o encerramento da pane e nem o despacho da aeronave pela MEL para permitir a operação da mesma com equipamento inoperante. Desta forma, a aeronave permaneceu com a pane em aberto, porém sem que fossem observadas as condições e limitações contidas na MEL.

168.32. Discorre sobre o princípio do *non bis in idem*, alegando que não se pode admitir a multiplicação de procedimentos administrativos, tampouco a aplicação de sanções pelo Órgão Regulador em relação a mesma prática e que há que se buscar, dentro de uma interpretação sistemática das normas, uma solução que evite a ocorrência do *non bis in idem*. Alega que o Direito Pátrio proíbe a prática do *bis in idem*, ou seja, uma mesma infração não pode ser apenada mais que uma vez num mesmo período, como ocorreu no presente processo administrativo. Argumenta que em que pese tratar-se de uma única conduta de ato com a mesma natureza, a ANAC ao imputar multa à autuada por suposta infringência ao art. 302, inciso III, alínea "e" do CBA e ao RBAC 121, requisito 121.628(a)(5), que disciplinam o procedimento a ser adotado pelo operador em caso de instrumentos e equipamentos inoperantes, considerou como sendo 643 condutas, a saber; por não observar as normas e regulamentos relativos à

manutenção e operação das aeronaves, fato que gera *bis in idem*. Dispõe que diversamente do que constou da decisão recorrida, o fato e a conduta são os mesmos, situação que caracteriza a prática do *bis in idem* pela autarquia. Informa que as 643 operações têm a mesma natureza e decorrente da mesma conduta imputada à Recorrente, qual seja, operar aeronave com equipamento inoperante sem observar as condições e limitações impostas na MEL do EMBRAER 120. E que do contrário, estar-se-ia permitindo a perpetuação da aplicação de multa dia após dia relativa ao mesmo fato com mesma natureza, o que informa ser absurdo. Considera que é fato notório que as ocorrências indicadas no Auto de Infração são idênticas, pois possuem a mesma natureza e decorrente da mesma conduta, somado ao fato de que foram apuradas e detalhas na mesma auditoria. Diante do quanto acima exposto, dada a proibição pelo ordenamento jurídico de reiteradas sanções em relação a mesma conduta, considera que merece provimento o Recurso para que, em caso de aplicação de pena em desfavor da Recorrente, seja aplicada uma única pena de multa, uma única vez, na medida em que são ocorrências idênticas decorrentes da mesma conduta imputada à Recorrente, sob pena de *bis in idem*, é o que requer. Conclui que a administração pública extrapolou os poderes discricionário e de polícia ao praticar verdadeiro *bis in idem*, o que é vetado, devendo ser revista a forma de aplicação. Considera que não resta dúvida que o Auto de Infração está eivado de vício, devendo, dessa forma, ser julgado nulo o Auto de Infração para torná-lo insubsistente. Requer o provimento do Recurso para o fim de ser reformada a decisão para que, em caso de aplicação de pena consistente em multa, que seja considerado um único ato, uma única afronta, afastando-se a multa aplicada.

168.33. Em relação às alegações acima, que buscam evidenciar a ocorrência de *bis in idem* no presente processo, é necessário esclarecer que a aplicação da sanção não ocorreu em relação a uma mesma prática, posto que o Auto de Infração é claro e explícito ao informar de maneira inequívoca a ocorrência de 643 irregularidades distintas, decorrentes da realização de 643 voos com a aeronave PP-PSA no período de 14/03/2010 a 05/06/2010. Importante observar que a tabela anexa ao Auto de Infração lista cada um dos 643 voos reportados pela fiscalização como tendo sido realizados em situação irregular. Cabe ainda destacar que foi informado para cada voo local de saída e chegada, além de data e hora de cada um, permitindo assim a identificação de maneira individualizada de cada uma das ocorrências. Desta maneira não há o que se falar em aplicação da sanção por uma mesma conduta, na medida em que cada vez que o operador aéreo realiza uma operação/voo em situação irregular incorre em uma infração única, distinta das anteriores e das posteriores, podendo, inclusive, o interessado se insurgir contra cada uma das ocorrências individualmente, caso não reconheça a realização de determinado voo. Destarte, esclarece-se que a sanção aplicada não configura a ocorrência de *bis in idem*, visto que a sanção foi aplicada uma para cada irregularidade identificada, ou seja, foi aplicado o valor de multa correspondente a cada um dos 643 voos. Portanto, as irregularidades descritas não configuram a ocorrência de uma única conduta. Deve ser destacado também que ainda que o dispositivo da legislação infringido possa se repetir para várias irregularidades, isso não configura que o Autuado está sendo multado diversas vezes pelo mesmo fato, mas sim que as diversas irregularidades descritas acarretaram em sucessivos descumprimentos de um mesmo dispositivo legal. Diante do exposto, não se pode atender ao pedido do interessado de aplicação de uma única multa, visto que cada operação configura uma infração independente. Além disso, não se identificam vícios no Auto de Infração capazes de levar à nulidade do mesmo.

168.34. Dispõe sobre o valor da multa aplicada pela junta de julgamento, informando que não agiu a junta de julgamento com o costumeiro acerto e dentro do princípio da razoabilidade ao fixar o valor da multa, motivo pelo qual deve ser provido o Recurso, para o fim de reduzir a referida verba, posto que tal importância se mostra exacerbada ante a ocorrência da suposta infração. Contudo o valor da multa aplicada está de acordo com o previsto na legislação vigente à época dos fatos (Resolução ANAC nº 25/2008).

168.35. Afirma que a verdade é que no momento em que houve qualquer reporte dentro do período referenciado, a autuada adotou os procedimentos de acordo com a RBAC 121 para que a aeronave fosse devidamente despachada em acordo com a MEL e, observada a impossibilidade de sanar o problema dentro do prazo estabelecido, a autuada efetuou o pedido de extensão de prazos à ANAC, que avaliou e concedeu os todos os prazos suplementares pleiteados, inexistindo irregularidade a ser imputada à autuada. No entanto, analisando os autos não se pode confirmar tal alegação do interessado, pois para a

mensagem de XDTA, conforme relatado no Auto de Infração nº 02488/2014 não restou demonstrado que a empresa tenha adotado os procedimentos de acordo com o regulamento, em virtude de os registros não demonstrarem que quando da ocorrência de tal reporte, no período de 14/03/2010 a 05/06/2010, tenham sido executadas ações de manutenção para o encerramento da pane ou liberação da aeronave de acordo com a MEL.

168.36. Frisa, informando que é comprovado pelos registros, que sempre que a pane foi confirmada, ocorreu o registro de despacho da aeronave em acordo com a MEL e quando o prazo da MEL não pôde ser cumprido para a correção do item, foi solicitada extensão à ANAC e em todos os casos a extensão foi concedida pela agência, de acordo com a normativa. Contudo, para a pane referente a mensagem de XDTA os registros não demonstram nem que tenham sido realizadas ações de manutenção para a confirmação da pane e nem que o despacho tenha ocorrido de acordo com a MEL. Portanto, não merece acolhimento tal alegação do interessado.

168.37. Apresenta alegação referente ao item 6.1 da Nota Técnica nº 6/2019/RJ/GTAR/GAEM/GGAC/SAR, argumentando que o analista considera que a aeronave voou irregular no período 17/03 a 27/03 por considerar inválida a liberação MEL devido alegada rasura no registro de manutenção, o que informa que não procede, pois a própria autarquia concedeu a extensão do prazo do item MEL para voo com base no mesmo documento apontado como rasurado, aceitando-o como válido e, via de consequência, foi concedida a extensão de prazo. Considera que não se mostra razoável a ANAC conceder a extensão de prazo do item MEL acatando o registro de manutenção e posteriormente questionar eventual rasura como óbice à liberação MEL que ela própria acatou e autorizou a extensão de prazo. Acrescenta que ainda que se cogite como inválido o período da liberação MEL em virtude da alegada rasura, o que impugna, mas cogita a título de argumentação, o item reportado foi corrigido e finalizado no dia em 06/04/10 através da FS 005184, fato não sopesado pela ANAC. Com relação a esta alegação, deve ser considerando que ainda que a Nota Técnica nº 6/2019/RJ/GTAR/GAEM/GGAC/SAR, de fato, aborde a rasura constante do registro de manutenção do Relatório de Vôo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 1295A, o que é relevante para o presente processo é que o analista técnico avaliou que tal registro não aparenta possuir um vínculo com a discrepância da mensagem "XDTA EHSI 2P". Desta forma, independentemente de possível erro referente ao procedimento adotado para a correção do registro isto não impacta na análise das irregularidades descritas no AI nº 02488/2014, em virtude de ter sido avaliado que o registro não possui vínculo com a irregularidade descrita, não cabendo a análise, neste momento, do procedimento de correção/rasura do registro de manutenção, visto não ser o mesmo o objeto de apuração do presente processo.

168.38. No que tange ao item 6.2 da Nota Técnica nº 6/2019/RJ/GTAR/GAEM/GGAC/SAR, o interessado destaca que a mensagem XDATA aparece no EADI/EHSI quando há alguma falha no barramento de cruzamento de dados quando é comandada a transferência de telas, este comando de transferência é feito através do painel de controle (EFIS CONTROL PANEL). Informa que isso é explicado no manual de manutenção da aeronave EMB-120, Brasília, capítulo 34-23-00, item 4(c) (página 14) e 5(f) (página 24). Alega que o primeiro reporte efetuado pelo piloto é "X DATA no EHSI e EADI" e o segundo é "EFIS CONTROL PANEL do 2P não efetua a transferência", ou seja, ambos reportes se referem à mesma pane, pois, a mensagem X DATA que aparece na tela EHSI e EADI serve para alertar ao piloto sobre o problema apresentado. Esclarece que a primeira é consequência da segunda, sendo reportado pelo mecânico que, ao efetuar teste operacional, constatou que o sistema estava operando normalmente. No trecho acima o interessado informa que a mensagem de XDATA aparece no EADI/EHSI quando há alguma falha no barramento de cruzamento de dados quando é comandada a transferência de telas, no entanto, é importante observar que no Relatório de Fiscalização a fiscalização informa que "... Uma das mensagens de falha é a mensagem XDTA (Figura3 ), reportada no Relatório de Vôo 007/PSA/10. Esta mensagem é gerada quando há uma falha no sistema de barramento cruzado dos dados gerados pela DPU ...". Além disso, é informado no mesmo Relatório que "Sendo assim, pode-se constatar que a aeronave apresentou uma falha no sistema de barramento cruzado de dados da DPU do copiloto ...". Ou seja, no Relatório de Fiscalização consta a informação que a referida mensagem indica falha no barramento cruzado de dados, porém não há evidência no Relatório de Fiscalização para

corroborar a alegação do interessado de que tal falha ocorre quando é comandada a transferência de telas.

168.39. Adicionalmente, quanto às referências às páginas do manual de manutenção da seção 34-23-00, estas também não demonstram, ao menos nos trechos citados, a informação de que a mensagem XDTA ocorre quando é comandada a transferência de telas. Importante ressaltar que as páginas de tal seção do manual de manutenção da aeronave já constavam dos autos desde a instrução do processo pela fiscalização. No referido manual quanto à referida mensagem é informado "*Cross-Side Data Bus Flag. The boxed red letters XDTA appear in the left lower corner, indicating a failure in the cross-side data bus.*". Verifica-se que tal trecho do manual informa que a mensagem XDTA indica falha no barramento cruzado de dados.

168.40. Outro ponto a ser observado é que na Nota Técnica nº 6/2019/RJ/GTAR/GAEM/GGAC/SAR o analista é taxativo ao informar que "*O fato de a falha no sistema de transferência do EFIS control panel do copiloto ter sido sanada com a realização de um teste operacional não caracteriza o encerramento da primeira discrepância relacionada a mensagem "XDATA" no EHSI e EADI do copiloto.*". Diante do exposto, vislumbra-se que o interessado não comprova suas alegações no sentido demonstrar que o teste operacional do EFIS Control Panel registrado no Relatório de Vôo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 06590A seria suficiente para o encerramento do reporte de ocorrência de indicação de XDTA no EHSI e EADI, constante da mesma página.

168.41. Informa que o reporte do dia 12/04 não se confirmou, já que foi executado um teste operacional e o sistema estava operando normalmente. No entanto, esta não foi a conclusão da fiscalização, conforme consignado na Nota Técnica nº 6/2019/RJ/GTAR/GAEM/GGAC/SAR, conforme já abordado acima.

168.42. Já quanto ao reporte do dia 28/04, "EFIS CONTROL PANEL 2P NÃO COPIA", afirma que este foi liberado corretamente pela MEL 34-23-2 Cat C. Considera que o analista fez menção ao reporte de XDATA EHSI 2P do dia 14/03, porém não houve qualquer referência a este reporte no dia 28/04. Apesar de não ter sido reportado pelo comandante que havia a mensagem X DATA, considera normal que a mesma tenha aparecido, já que havia um problema, como reportado, sobre a cópia das telas (transferência das telas). Quanto a estas alegações, esclarece-se que na Nota Técnica nº 6/2019/RJ/GTAR/GAEM/GGAC/SAR foi registrado o resultado da análise da fiscalização em relação aos registros de manutenção adicionais apresentados pelo interessado em seu primeiro recurso, sendo avaliado se os mesmos descaracterizavam ou não a ocorrência das infrações. Desta forma, a menção feita no item 6.3 da Nota Técnica ao reporte "XDATA EHSI 2P" de 14/03/2010 é em função de ser este o reporte mencionado no Auto de Infração nº 02488/2014, a partir do qual as irregularidades verificadas iniciaram. É mais uma vez o setor técnico conclui que o reporte do dia 28/04/2010 está relacionado a uma nova falha do EFIS control panel do copiloto e a extensão de prazo concedida não está vinculada com a mensagem de falha de XDTA.

168.43. Dispõe que é notório que o sistema é complexo, sendo certo que a pane não necessariamente está no painel de controle, podendo estar em algum dos módulos do sistema ou mesmo na fiação, porém o que o piloto sente é que a cópia não é feita de um lado para o outro, daí o seu reporte. Esclarece que o piloto não tem condições técnicas de afirmar em qual local é a pane, se é no painel de controle ou se em algum equipamento secundário ou mesmo se há algum problema em um determinado fio, o que é possível ao reportar é o sintoma que ele está observando no momento. A este respeito deve ser considerado que ao longo do processo não se questionou a complexidade do sistema da aeronave, devendo ser ressaltado, contudo, que a referida complexidade não isenta o operador aéreo de executar as ações de manutenção previstas na legislação para promover a pesquisa da pane e seu encerramento, ou, alternativamente, o despacho da aeronave pela MEL, considerando as limitações dispostas na mesma. Além disso, cabe observar que a qualidade/precisão dos reportes efetuados pela tripulação não foram objeto de discussão pela fiscalização, uma vez que os reportes efetuados permitem a identificação da pane.

168.44. Impugna parecer técnico e decisão de primeira instância, a qual aplicou a penalidade de multa no valor de R\$ 4.501.000,00, sobretudo em relação ao item 73.7, em que a ANAC alega que a extensão do item MEL não tem validade em função da rasura contida no relatório de voo 1295A. Informa

que para que a ANAC conceda a extensão do item MEL é requerido que seja apresentado à autarquia o SEGVOO 002 preenchido pela Passaredo, bem como cópia do relatório de voo e do documento de aprovação da MEL e somente de posse desta documentação a ANAC aprova ou não a extensão, emitindo de volta para a Passaredo o SEGVOO 002 com a disposição da análise. Acrescenta que este procedimento foi realizado, a Passaredo apresentou à ANAC o SEGVOO 002, bem como todas as demais documentações pertinentes. A ANAC analisou e retornou o SEGVOO 002 à Passaredo com a aprovação da extensão. Argumenta que o relatório de voo que foi apresentado à ANAC para o pedido da extensão foi o mesmo 1295A que agora está considerando inválido, porém, quando do pedido da extensão do item, a ANAC analisou o relatório e aprovou a extensão. Afirma que a Passaredo voou o período coberto pela MEL e pela extensão de forma regular, já que a própria ANAC, à época, aprovou a extensão do item. Contudo, a este respeito já foi esclarecido que a rasura do registro de manutenção constante do Relatório de Vôo - Parte II - Situação Técnica da Aeronave nº 1295A não é o fato gerador dos atos tidos como infracionais descritos no Auto de Infração nº 02488/2014. Ademais, independentemente de ter sido concedida extensão para o cumprimento do item MEL, tal despacho não pode ser considerado para sanar a irregularidade descrita no referido AI, visto que o setor técnico esclarece na Nota Técnica nº 6/2019/RJ/GTAR/GAEM/GGAC/SAR que o texto do registro de manutenção disposto no RELATÓRIO DE VOO\_\_\_/PSA/2010, NÚMERO 1295 A não aparenta possuir um vínculo com a discrepância mensagem "XDTA EHSI 2P". Além disso, o interessado não comprova que o despacho pela MEL constante de tal registro respaldaria a liberação da aeronave PP-PSA com o reporte referente à ocorrência de mensagem XDTA em aberto.

168.45. Quanto aos itens 74.1, .2, .3, .4, .5 e .6 da Decisão de Primeira Instância, informa que conforme constatado pela Autarquia, foi o mesmo mecânico quem realizou o teste do sistema, que engloba os reportes 1 e 2, e o sistema estava operando normalmente, ressaltando-se que, apesar do piloto ter feito dois reportes, um é consequência do outro, a indicação de XDTA (primeiro reporte) aparece quando há uma falha de transferência de telas (segundo reporte). Todavia, o interessado não comprova suas alegações e, conforme já exposto neste Parecer, esta alegação do interessado não foi respaldada pela análise do setor técnico de fiscalização na Nota Técnica nº 6/2019/RJ/GTAR/GAEM/GGAC/SAR.

168.46. Em relação aos itens 75.1, .2, .3 e 4, alega que contrário ao disposto na decisão de primeira instância de que estes itens não devem ser considerados válidos para a descaracterização da infração, nota que no dia 28/04, quando houve novo reporte, tinham se passado 16 dias da data do último reporte (12/04). Destaca que neste período não houve novos reportes, o que indica que não havia mais pane na aeronave, sendo o reporte de 28/04 considerado um novo reporte, sendo tratado como tal, inclusive foi liberado pela MEL e, neste caso, também houve solicitação de extensão de prazo atendido pela ANAC por meio do SEGVOO 002, da mesma forma como explicado para o item 73.7. Entretanto, não é possível acolher tais alegações do interessado, sendo importante destacar que no Relatório de Fiscalização é informado que houve reporte referente à mensagem de XDTA na data de 14/04/2010. Ademais, cabe observar que o reporte inicial de 14/03/2010 permanecia em aberto, assim como os reportes subsequentes a respeito da mesma pane, sem que tenham sido registrada a execução de ações de manutenção para encerramento do item ou a liberação do mesmo de acordo com a MEL. Conforme restou demonstrado dos autos e já enfrentado neste Parecer, não foi demonstrado pelo interessado que as liberações pela MEL registradas antes da data de 05/06/2010 permitiriam o despacho da aeronave com o reporte referente à ocorrência da mensagem de XDTA em aberto.

168.47. Quanto aos itens 77.1, 2, 3, 4 e 5, denota que não há alterações no registro como alegado, informando tratar -se apenas da correção do mesmo, que no caso era a assinatura faltante, a qual foi colhida pelo mecânico que realizou o serviço e o registro corrigido, como aceito pelos auditores conforme comprova-se pelo item 77.3. Com relação a este ponto cabe esclarecer que a suposta alteração da Ficha de Serviço nº 005650, no que tange à inserção posterior da assinatura do executante, não é objeto de apuração do presente processo, não cabendo a esta analista fazer qualquer juízo a respeito. Além disso, o referido registro foi considerado um registro de manutenção válido para demonstrar o encerramento da pane referente à ocorrência da mensagem de XDTA na aeronave.

168.48. Esclarece que o relatório de voo 1295A estava disponível para os auditores no momento da auditoria e, considera provado que não houve alteração de registro por parte da Passaredo. Ressalta que

este registro já tinha sido enviado à ANAC quando da solicitação da extensão do item MEL e que fora aprovado pela autarquia por meio do SEGVOO 002; quanto à FS005650, alega que a assinatura na mesma após a apresentação aos auditores consistiu na correção do registro, como aclarado, para posterior arquivo pelo setor de controle técnico da Passaredo, não se tratando de qualquer alteração de documento, já que o mesmo já tinha sido aceito pelos auditores. No entanto, reitera-se que possíveis falhas nos registros citados não são objeto de apuração do presente processo, por não estarem associadas com o fato gerador das irregularidades descritas no Auto de Infração nº 02488/2014.

168.49. Ressalta que o caso em tela tem a aplicação analógica do Princípio da Consunção (ou da Absorção), mais usada no direito penal, mas com o qual o direito administrativo sancionador guarda muitas semelhanças; leva ao entendimento de que as condutas posteriores (ou / mais gravosas) absorvem as anteriores (ou / de menor gravidade). Cita posição do Superior Tribunal de Justiça (STJ) sobre o tema. Esclarece que por força do Princípio da Consunção a inobservância de um ou mais incisos é indiferente para fins de aplicação de sanção, haja vista que o bem jurídico tutelado é o mesmo, o que se traduz na aplicação de uma única multa. Nota que o novo entendimento coaduna com o entendimento da Procuradoria Federal Especializada junto à Agência Nacional de Aviação Civil (PFE/ANAC), que por intermédio do PARECER nº 202/2018/PROT/PFEANAC/PGF/AGU se manifestou acerca do assunto. Considera que fundamentado o novo entendimento, necessário se faz a aplicação de uma única sanção. Conclui que a administração pública extrapolou os poderes discricionário e de polícia ao praticar verdadeiro *bis in idem*, o que é vetado, devendo ser revista a forma de aplicação. No entanto, a respeito do que foi abordado sobre o Princípio da Consunção (ou da Absorção) o mesmo não se enquadra ao presente processo, visto que não se trata de condutas de tipos infracionais diferentes e com diferentes tipos de gravidades, mas sim de situação em que a conduta do mesmo tipo, qual seja a de operar aeronave sem observar as condições e limitações contidas na MEL, foi repetida por 643 vezes, configurando cada ocorrência/voo/operação uma infração diferente. Desta forma, não cabe a aplicação de apenas uma sanção, mas sim a aplicação de uma multa para cada irregularidade constatada, no caso 643 voos irregulares. Quanto à menção à ocorrência de *bis in idem*, deve ser considerado que esta alegação já foi enfrentada anteriormente neste Parecer, não podendo ser acolhida a mesma.

168.50. O interessado requer o arquivamento do processo, no entanto, não é possível atender ao requerimento do interessado por todo o exposto acima.

168.51. As manifestações do interessado não foram suficientes para afastar a aplicação da sanção administrativa quanto ao ato infracional praticado.

## **DO ENQUADRAMENTO E DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO**

169. Pelo exposto, houve, de fato, violação à legislação, com a prática de infração cuja autuação no AI nº 02488/2014 está fundamentada na alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA c/c requisito 121.628(a)(5) do RBHA 121 (para os fatos ocorridos no período de 14/03/2010 a 21/03/2010) e na alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA c/c requisito 121.628(b)(5) do RBAC 121 (para os fatos ocorridos no período de 22/03/2010 a 05/06/2010), restando analisar a adequação do valor da multa aplicada, que, segundo o que dispõe o CBA, deve refletir a gravidade da infração (Lei nº 7.565/86, art. 295).

170. Nesse contexto, é válido observar que o valor da multa imposta pela autoridade competente – R\$7.000,00 (sete mil reais) para cada um dos 643 voos irregulares, totalizando o montante de R\$4.501.000,00 (quatro milhões e quinhentos e um mil reais) - foi fixado dentro dos limites previstos na Resolução nº 25/2008, em vigor à época, para a capitulação da infração na alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA, Lei nº 7.565, de 19/12/1986.

171. Observa-se que o art. 22 da Resolução ANAC nº 25 e o art. 58 da Instrução Normativa (IN) ANAC nº 08 definiam que, para efeito de aplicação de penalidades, seriam consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes, sendo estas situações dispostas nos §1º e §2º destes mesmos artigos.

172. Destaca-se que, com base na tabela de infrações da Resolução ANAC nº 25/2008, Anexo II, Tabela III – INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS À CONCESSIONÁRIA OU PERMISSONÁRIA DE SERVIÇOS AÉREOS, COD "NON", em vigor à época, o valor da multa poderia ser imputado em R\$ 4.000,00 (grau mínimo), R\$ 7.000,00 (grau médio) ou R\$ 10.000,00 (grau máximo). Conforme o disposto no artigo 57 da IN ANAC nº 08/2008, a penalidade de multa será calculada a partir do valor intermediário. Assim, nos casos em que não existam atenuantes e agravantes, ou que estes se compensem, deve ser aplicado o valor médio da tabela em anexo à Resolução ANAC nº 25/2008, em vigor à época.

### 173. **Circunstâncias atenuantes**

173.1. O interessado considera necessário que se examine as circunstâncias atenuantes para efeito de aplicação de penalidade, tal como preceitua o artigo 22, § 1º, incisos I, II e III da Resolução da ANAC nº 25/2008. Informa que a empresa adota, sistematicamente, medidas que visam resguardar a segurança de voo de suas aeronaves, bem como a estrita observância aos processos, normas e exigências estabelecidas pela Agência Reguladora e que isto é mais do que suficiente para o acolhimento do Recurso, no sentido de afastar a penalidade de multa imposta, ou ainda, para o fim de reduzir o valor da multa aplicada, conforme explanado.

173.2. Com relação à circunstância atenuante prevista no inciso I do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018, que é referente ao reconhecimento da prática da infração, em função do conteúdo das peças de Defesa e Recurso do interessado não vislumbro que a mesma possa ser aplicada, visto que o interessado não demonstra reconhecer a práticas dos 643 atos infracionais descritos no AI nº 02488/2010.

173.3. Quanto à circunstância atenuante prevista no inciso II do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018, que é referente à adoção voluntária de providências eficazes para evitar ou amenizar as consequências da infração antes de proferida a decisão, entendo que a mesma não deve ser aplicada, posto que o cumprimento das normas e exigências da ANAC é uma obrigação, não tendo característica de voluntariedade para permitir a aplicação de tal circunstância atenuante.

173.4. No que tange à circunstância atenuante prevista no inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018, referente à inexistência de aplicação definitiva de sanções nos 12 (doze) meses anteriores à data do cometimento da infração em julgamento, considero que a mesma não deve ser aplicada em função do que é demonstrado no extrato do SIGEC (SEI nº 4029422).

### 174. **Circunstâncias agravantes**

174.1. Não considero possível aplicar quaisquer das circunstâncias agravantes dispostas nos incisos do §2º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018.

### 175. **Sanção a Ser Aplicada em Definitivo**

175.1. Dessa forma, considerando nos autos a inexistência de circunstâncias atenuantes e agravantes, a multa deve ser aplicada em seu grau médio, no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais) para cada uma das 643 infrações, totalizando o valor de R\$4.501.000,00 (quatro milhões e quinhentos e um mil reais).

## **CONCLUSÃO**

176. Diante do exposto, sugiro a convalidação do AI nº 02488/2014 para a capitulação prevista na alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA c/c requisito 121.628(a)(5) do RBHA 121 (para os fatos ocorridos no período de 14/03/2010 a 21/03/2010) e na alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA c/c

requisito 121.628(b)(5) do RBAC 121 (para os fatos ocorridos no período de 22/03/2010 a 05/06/2010), com base no previsto no §2º do art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018.

177. Sugiro NEGAR PROVIMENTO ao recurso, MANTENDO-SE a multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais) para cada uma das 643 infrações, totalizando o valor de R\$4.501.000,00 (quatro milhões e quinhentos e um mil reais).

178. Foi observado que no SIGEC para o crédito de multa nº 668686199, no campo "Data Infração" consta apenas a data de 14/03/2010, no entanto o sistema deve informar todas as datas relacionadas na coluna "DATA" da tabela constante das fls. 25/40 do volume 01 do processo, sendo necessário que sejam efetuadas as devidas correções no sistema.

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

180. **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 13/02/2020, às 07:34, 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 **3998472** e o código CRC **02EB276A**.

 <b>SIGEC :: SISTEMA INTEGRADO DE GESTÃO DE CRÉDITOS</b> Atalhos do Sistema: <a href="#">Menu Principal</a>		Usuário: daniella.silva
Dados da consulta	Consulta	

**Extrato de Lançamentos**

Nome da Entidade: PASSAREDO TRANSPORTES AEREOS S.A.

Nº ANAC: 30000003131

CNPJ/CPF: 00512777000135

CADIN: Sim

Div. Ativa: Sim

Tipo Usuário: Integral

UF: SP

End. Sede: RUA THOMAZ ALBERTO WHATELY S/N LT16J AEROPORTRIBEIRAO PRETO -

Bairro: Jardim Jôquei Clube

Município: RIBEIRAO PRETO

CEP: 14078550

**Créditos Inscritos no CADIN**

Existem Créditos inscritos no CADIN para este Número ANAC

Receita	Nº Processo	Nº Auto Infração	Processo SEI	Data Vencimento	Data Infração	Valor Original	Data do Pagamento	Valor Pago	Valor Utilizado	Chave	Situação	Valor Débito (R\$)
9081						0,00	10/09/2009	575,60	0,00			0,00
9081						0,00	12/11/2013	1 763,22	0,00			0,00
9081						0,00	13/12/2013	11 261,02	0,00			0,00
9081						0,00	12/03/2015	605,66	0,00			0,00
9000						0,00	11/07/2016	5 833,34	0,00			0,00
9000						0,00	11/07/2016	7 000,00	0,00			0,00
9000						0,00	08/05/2017	1 400,00	0,00			0,00
9081						0,00	30/06/2016	2 851,71	0,00		*	0,00
9081						0,00	29/07/2016	69,96	0,00		*	0,00
9081						0,00	27/10/2016	1 818,31	0,00		*	0,00
9081						0,00	06/12/2016	3 663,27	0,00		*	0,00
9081						0,00	01/03/2017	172,10	0,00		*	0,00
9081						0,00	16/06/2016	5 482,88	0,00		*	0,00
9081						0,00	29/07/2016	14 459,52	0,00		*	0,00
9081						0,00	29/07/2016	6 419,32	0,00		*	0,00
9081						0,00	29/08/2016	15 101,83	0,00		*	0,00
9081						0,00	29/08/2016	6 738,23	0,00		*	0,00
9081						0,00	28/10/2016	15 076,20	0,00		*	0,00
9081						0,00	28/10/2016	6 443,11	0,00		*	0,00
9081						0,00	28/11/2016	14 713,74	0,00		*	0,00
9081						0,00	28/11/2016	6 007,15	0,00		*	0,00
9081						0,00	29/12/2016	14 367,19	0,00		*	0,00
9081						0,00	29/12/2016	5 587,80	0,00		*	0,00
9081						0,00	01/03/2017	14 313,31	0,00		*	0,00
9081						0,00	01/03/2017	5 318,31	0,00		*	0,00
9000						0,00	14/09/2018	1 957,51	0,00			0,00
9081						0,00	29/08/2016	1 596,68	0,00		*	0,00
9081						0,00	26/12/2016	2 286,69	0,00		*	0,00
9000						0,00	18/10/2019	3 134,56	0,00			0,00
0348	<a href="#">00000113482019</a>		00058.065078/2014	<a href="#">31/01/2020</a>	22/08/2014	R\$ 9 348,00		0,00	0,00		PU	9 842,50
2081	<a href="#">616594080</a>			<a href="#">02/06/2008</a>		R\$ 10 000,00	10/09/2009	11 424,00	11 424,00		PG	0,00
2081	<a href="#">617445080</a>			<a href="#">27/07/2009</a>		R\$ 4 000,00	11/09/2009	4 666,40	2 573,02		PG	0,00
2081	<a href="#">618586080</a>			<a href="#">03/11/2008</a>		R\$ 4 000,00	10/09/2009	4 929,60	4 354,00		PG	0,00
2081	<a href="#">618974081</a>			05/01/2009		R\$ 10 000,00		0,00	0,00	00512777	CA	0,00
2081	<a href="#">621326090</a>			10/08/2009		R\$ 7 000,00		0,00	0,00	00512777	CA	0,00
2081	<a href="#">621395092</a>	829/SAC BR/2008		<a href="#">21/03/2010</a>	01/01/1900	R\$ 7 000,00		0,00	0,00	00512777	SDE	0,00
2081	<a href="#">621433099</a>			17/08/2009		R\$ 7 000,00		0,00	0,00	00512777	CA	0,00
2081	<a href="#">621572096</a>			<a href="#">23/11/2009</a>	01/01/1900	R\$ 7 000,00		0,00	0,00	00512777	SDE	0,00
2081	<a href="#">621655092</a>	831/BR/2008		<a href="#">25/04/2010</a>	01/01/1900	R\$ 4 000,00		0,00	0,00	00512777	SDE	0,00
2081	<a href="#">621733098</a>	004/GACM		<a href="#">11/04/2010</a>	01/01/1900	R\$ 4 000,00	12/03/2015	7 284,85	6 679,19	00512777	PG	0,00
2081	<a href="#">622065097</a>	408/ASV/2008		<a href="#">02/02/2010</a>	01/01/1900	R\$ 7 000,00	25/01/2018	4 083,74	4 083,74	00512777	Parcial	0,00
							14/09/2018	12 219,69	10 262,18		PG	0,00
2081	<a href="#">623814109</a>	478/ASV/2007	60800061209200901	<a href="#">18/06/2010</a>	01/01/1900	R\$ 10 000,00		0,00	0,00		SDE	0,00
2081	<a href="#">623815107</a>	477/ASV/2007	60800000487200801	<a href="#">18/06/2010</a>	01/01/1900	R\$ 7 000,00	12/11/2013	12 387,12	10 623,90		PG	0,00
2081	<a href="#">624948105</a>	01506/2010/SIA/GF	60800017717201087	<a href="#">08/07/2011</a>	01/01/1900	R\$ 17 500,00	18/10/2019	37 826,38	34 691,82		PG	0,00
2081	<a href="#">625307105</a>	476/ASV/2007	60800886320200732	03/12/2010		R\$ 7 000,00		0,00	0,00		CA	0,00
2081	<a href="#">625882104</a>	01974/2010/SIA/GF	60800020503201098	28/01/2011	11/03/2010	R\$ 17 500,00		0,00	0,00		CA	0,00
2081	<a href="#">625936107</a>	866/sac-br/2007	60860006728200721	<a href="#">16/05/2011</a>	10/03/2007	R\$ 7 000,00		0,00	0,00		SDE	0,00
2081	<a href="#">626379118</a>	01976/2010	60800020502201043	<a href="#">30/08/2013</a>	11/03/2010	R\$ 17 500,00	30/12/2014	18 663,04	0,00		PG	0,00
2081	<a href="#">626639118</a>	463/ASV/2007	60800020472201075	<a href="#">31/05/2012</a>	03/12/2007	R\$ 7 000,00	30/04/2015	51 734,89	0,00		PG	0,00
2081	<a href="#">626684113</a>	456/GGFS-RJ/PLASV	60800042057200777	<a href="#">01/06/2012</a>	19/09/2007	R\$ 7 000,00	30/04/2015	51 734,89	0,00		PG	0,00
2081	<a href="#">627836111</a>	01507/2010	60800017713201007	<a href="#">14/11/2013</a>	11/03/2010	R\$ 17 500,00	27/02/2015	18 684,22	0,00		PG	0,00
2081	<a href="#">628338111</a>	075/ggta-ops135/2		16/09/2011		R\$ 4 000,00		0,00	0,00		CAN	0,00
2081	<a href="#">630593118</a>	348/ASV/2008	60820009433200861	<a href="#">19/03/2015</a>	21/08/2008	R\$ 14 000,00	31/08/2015	14 425,80	0,00		PG	0,00
2081	<a href="#">630653115</a>	316/GACM/2008	60800014081201011	<a href="#">12/09/2014</a>	19/06/2008	R\$ 7 000,00	31/03/2015	35 934,48	0,00		PG	0,00
2081	<a href="#">630654113</a>	317/GACM/2008	60800014087201099	<a href="#">12/09/2014</a>	19/06/2008	R\$ 7 000,00	31/03/2015	35 934,48	0,00		PG	0,00
2081	<a href="#">630655111</a>	318/GACM/2008	60800014088201033	<a href="#">12/09/2014</a>	19/06/2008	R\$ 7 000,00	31/03/2015	35 934,48	0,00		PG	0,00
2081	<a href="#">630656110</a>	319/GACM/2008	60800014091201057	<a href="#">12/09/2014</a>	19/06/2008	R\$ 7 000,00	31/03/2015	35 934,48	0,00		PG	0,00

2081	<a href="#">630657118</a>	320/GACM/2008	60800014226201084	<a href="#">23/10/2014</a>	19/06/2008	R\$ 7 000,00	23/10/2014	7 000,00	7 000,00	PG	0,00
2081	<a href="#">630658116</a>	315/GACM/2008	60800013995201065	<a href="#">10/01/2013</a>	19/06/2008	R\$ 7 000,00	30/04/2015	51 734,89	0,00	PG	0,00
2081	<a href="#">631582128</a>	0089/GPDI-SSA/200	6080006979200851	<a href="#">18/09/2014</a>	26/06/2008	R\$ 7 000,00	31/03/2015	35 934,48	0,00	PG	0,00
2081	<a href="#">631583126</a>	0050/GPDO-SSA/200	60800047580200871	<a href="#">20/10/2014</a>	28/05/2008	R\$ 7 000,00	20/10/2014	7 000,00	7 000,00	PG	0,00
2081	<a href="#">631810120</a>	292/SAC-BR/2008	60860003457200833	<a href="#">24/12/2012</a>	23/11/2007	R\$ 7 000,00	30/04/2015	51 734,89	0,00	PG	0,00
2081	<a href="#">631982123</a>	205/SAC-BR/2008	60860003459200822	<a href="#">13/12/2012</a>	05/11/2007	R\$ 10 000,00	30/04/2015	51 734,89	0,00	PG	0,00
2081	<a href="#">632220124</a>	006/GGFS-DF/2008	60800039051200801	<a href="#">29/12/2014</a>	24/06/2008	R\$ 3 500,00	11/12/2014	3 500,00	3 500,00	PG	0,00
2081	<a href="#">632266122</a>	000108/2011	60800.069469/2011-31	<a href="#">09/07/2015</a>		R\$ 1 600,00	18/06/2015	1 600,00	1 600,00	PG	0,00
2081	<a href="#">632268129</a>	005345/2011	60800.155639/2011-07	<a href="#">12/05/2017</a>	01/01/1900	R\$ 2 800,00		0,00	0,00	DA	3 870,43
2081	<a href="#">632302122</a>	00055/2012	00065003053201270	24/05/2012	06/10/2011	R\$ 10 000,00		0,00	0,00	CAN	0,00
2081	<a href="#">632305127</a>	00056/2012	00065003050201236	<a href="#">30/06/2017</a>	04/10/2011	R\$ 17 500,00		0,00	0,00	DA	24 048,49
2081	<a href="#">633101127</a>	353/GGAS/2008	60800066771200831	<a href="#">25/05/2015</a>	09/07/2008	R\$ 2 800,00	04/05/2015	2 800,00	2 800,00	PG	0,00
2081	<a href="#">633530126</a>	030/PSAC-UL/2009	60830005026200940	<a href="#">03/08/2015</a>	16/03/2009	R\$ 70 000,00	29/07/2016	3 298,75	3 298,75	Parcial	
							10/08/2015	2 916,67	2 916,67	Parcial	
							30/09/2015	2 949,04	2 949,04	Parcial	
							16/11/2015	3 010,58	3 010,58	Parcial	
							27/11/2015	3 010,58	3 010,58	Parcial	
							30/12/2015	3 041,50	3 041,50	Parcial	
							26/01/2016	3 075,33	3 075,33	Parcial	
							29/02/2016	3 106,25	3 106,25	Parcial	
							31/03/2016	3 135,42	3 135,42	Parcial	
							29/04/2016	3 169,25	3 169,25	Parcial	
							31/05/2016	3 200,17	3 200,17	Parcial	
							30/06/2016	3 232,54	3 232,54	Parcial	
							29/07/2016	3 266,37	3 266,37	Parcial	
							29/08/2016	3 298,75	3 298,75	Parcial	
							26/10/2016	3 366,71	3 366,71	Parcial	
							16/11/2016	3 397,33	3 397,33	Parcial	
							13/12/2016	3 427,67	3 427,67	Parcial	
							16/01/2017	3 460,33	3 460,33	PG - PC-CAN	0,00
2081	<a href="#">633608126</a>	0134/GPDI-SSA/200	60800074547200813	31/08/2012	24/10/2008	R\$ 7 000,00		0,00	0,00	CAN	0,00
2081	<a href="#">633609124</a>	0132/GPDI-SSA/200	60800074533200808	31/08/2012	24/10/2008	R\$ 7 000,00		0,00	0,00	CAN	0,00
2081	<a href="#">633610128</a>	0105/GPDI-SSA/200	60800067351200872	31/08/2012	03/10/2008	R\$ 7 000,00		0,00	0,00	CAN	0,00
2081	<a href="#">633937129</a>	01781/2009	60800022177201023	<a href="#">29/08/2016</a>	28/08/2012	R\$ 5 600,00	29/08/2016	5 600,00	5 600,00	PG	0,00
2081	<a href="#">633940129</a>	01660/2009	60800079656200916	<a href="#">29/08/2016</a>	29/06/2009	R\$ 5 600,00	29/08/2016	5 600,00	5 600,00	PG	0,00
2081	<a href="#">633942125</a>	01668/2009	60800079763200936	<a href="#">29/08/2016</a>	30/08/2009	R\$ 5 600,00	29/08/2016	5 600,00	5 600,00	PG	0,00
2081	<a href="#">633944121</a>	01780/2009	60800057819201116	<a href="#">29/08/2016</a>	28/08/2009	R\$ 5 600,00	29/08/2016	5 600,00	5 600,00	PG	0,00
2081	<a href="#">633970120</a>	01669/2009	60800079764200981	<a href="#">29/08/2016</a>	31/07/2009	R\$ 5 600,00	29/08/2016	5 600,00	5 600,00	PG	0,00
2081	<a href="#">633972127</a>	01657/2009	60800079650200931	<a href="#">28/08/2017</a>	29/06/2009	R\$ 5 600,00	14/08/2017	5 600,00	5 600,00	PG	0,00
2081	<a href="#">635293126</a>	384/GACM/2008	60800053705200800	<a href="#">28/01/2016</a>	14/08/2008	R\$ 7 000,00	28/01/2016	7 000,00	7 000,00	PG	0,00
2081	<a href="#">635957134</a>	00985/2009	6080006373200965	21/03/2013	08/07/2009	R\$ 7 000,00		0,00	0,00	CAN	0,00
2081	<a href="#">635960134</a>	00454/2009	60800058874200917	21/03/2013	08/06/2009	R\$ 7 000,00		0,00	0,00	CAN	0,00
2081	<a href="#">637868134</a>	01491/2010	60800023029201056	<a href="#">19/09/2016</a>	14/07/2010	R\$ 2 800,00	19/09/2016	2 800,00	2 800,00	PG	0,00
2081	<a href="#">638009133</a>	5265/2010		<a href="#">13/06/2016</a>	20/08/2010	R\$ 7 000,00	25/05/2016	4 958,33	4 958,33	Parcial	
							30/06/2016	5 007,91	2 156,20	PG - PC-CAN	0,00
2081	<a href="#">638010137</a>	5321/2010		<a href="#">13/06/2016</a>	20/08/2010	R\$ 7 000,00	30/06/2016	0,00	2 851,71	Parcial	
							29/07/2016	5 065,42	4 995,46	PG - PC-CAN *	0,00
2081	<a href="#">638011135</a>	5317/2010		<a href="#">13/06/2016</a>	20/08/2010	R\$ 7 000,00	29/07/2016	0,00	69,96	Parcial	
							29/08/2016	5 120,46	5 120,46	Parcial	
							27/10/2016	5 235,99	3 417,68	PG - PC-CAN *	0,00
2081	<a href="#">638012133</a>	5311/2010		<a href="#">13/06/2016</a>	20/08/2010	R\$ 7 000,00	27/10/2016	0,00	1 818,31	Parcial	
							24/11/2016	5 288,05	5 288,05	Parcial	
							06/12/2016	5 339,62	1 676,35	PG - PC-CAN *	0,00
2081	<a href="#">638013131</a>	5337/2010		<a href="#">13/06/2016</a>	20/08/2010	R\$ 7 000,00	06/12/2016	0,00	3 663,27	Parcial	
							01/03/2017	5 492,34	5 320,24	PG - PC-CAN *	0,00
2081	<a href="#">638014130</a>	5301/2010	60800024220201015	<a href="#">13/06/2016</a>	20/08/2010	R\$ 7 000,00	01/03/2017	0,00	172,10	DA - PC-CAN *	10 274,02
2081	<a href="#">638015138</a>	5333/2010	60800024519201070	<a href="#">13/06/2016</a>	20/08/2010	R\$ 7 000,00		0,00	0,00	DA - PC-CAN	10 472,69
2081	<a href="#">638016136</a>	5335/2010	60800024496201001	<a href="#">13/06/2016</a>	20/08/2010	R\$ 7 000,00		0,00	0,00	DA - PC-CAN	10 472,69
2081	<a href="#">638017134</a>	5289/2010	60800024145201092	<a href="#">13/06/2016</a>	20/08/2010	R\$ 7 000,00		0,00	0,00	DA - PC-CAN	10 472,69
2081	<a href="#">638018132</a>	5267/2010	60800024131201079	<a href="#">13/06/2016</a>	20/08/2010	R\$ 7 000,00		0,00	0,00	DA - PC-CAN	10 472,69
2081	<a href="#">638019130</a>	5343/2010	60800024230201051	<a href="#">13/06/2016</a>	20/08/2010	R\$ 7 000,00		0,00	0,00	DA - PC-CAN	10 472,69
2081	<a href="#">638020134</a>	5285/2010	60800024126201066	<a href="#">13/06/2016</a>	20/08/2010	R\$ 7 000,00		0,00	0,00	PG - PC-CAN	0,00
2081	<a href="#">638021132</a>	5279/2010	60800024187201023	<a href="#">13/06/2016</a>	20/08/2010	R\$ 7 000,00		0,00	0,00	PG - PC-CAN	0,00
2081	<a href="#">638022130</a>	5271/2010	60800024144201048	<a href="#">13/06/2016</a>	20/08/2010	R\$ 7 000,00		0,00	0,00	PG - PC-CAN	0,00
2081	<a href="#">638023139</a>	5327/2010	60800024377201041	<a href="#">13/06/2016</a>	20/08/2010	R\$ 7 000,00		0,00	0,00	PG - PC-CAN	0,00
2081	<a href="#">638025135</a>	5299/2010	60800024213201013	<a href="#">13/06/2016</a>	20/08/2010	R\$ 7 000,00		0,00	0,00	DA - PC-CAN	10 472,69
2081	<a href="#">638027131</a>	5341/2010	60800024498201092	<a href="#">13/06/2016</a>	20/08/2010	R\$ 7 000,00		0,00	0,00	DA - PC-CAN	10 472,69
2081	<a href="#">638104139</a>	07048/2010	60800014769201182	<a href="#">07/11/2016</a>	06/12/2010	R\$ 2 800,00	04/11/2016	2 800,00	2 800,00	PG	0,00
2081	<a href="#">638254131</a>	005355/2011	60800155640201123	<a href="#">17/10/2016</a>	10/08/2011	R\$ 2 800,00	17/10/2016	2 800,00	2 800,00	PG	0,00
2081	<a href="#">638257136</a>	005341/2011	60800155637201118	<a href="#">07/11/2016</a>	09/08/2011	R\$ 2 800,00	07/11/2016	2 800,00	2 800,00	PG	0,00
2081	<a href="#">638509135</a>	5295/2010	60800024192201036	<a href="#">15/07/2016</a>	20/08/2010	R\$ 7 000,00	07/11/2016	7 000,00	7 000,00	Parcial	
							11/07/2016	7 000,00	1 166,66	PG	0,00
2081	<a href="#">638514131</a>	5263/2010	60800024103201051	<a href="#">21/07/2016</a>	28/08/2010	R\$ 7 000,00	23/06/2016	2 916,67	2 916,67	Parcial	

							29/07/2016	2 945,83	2 945,83	Parcial	
							29/08/2016	2 978,21	1 381,53	PG - PC-CAN	0,00
2081	<u>638515130</u>	5269/2010	60800024136201000	21/07/2016	20/08/2010	R\$ 7 000,00	29/08/2016	0,00	1 596,68	Parcial	
							25/10/2016	3 046,17	3 046,17	Parcial	
							08/11/2016	3 076,79	3 076,79	Parcial	
							26/12/2016	3 107,12	820,43	PG - PC-CAN *	0,00
2081	<u>638516138</u>	5275/2010	60800024159201014	21/07/2016	20/08/2010	R\$ 7 000,00	26/12/2016	0,00	2 286,69	Parcial	
							01/03/2017	3 196,96	3 196,96	DA - PC-CAN *	3 992,94
2081	<u>638517136</u>	5281/2010	60800024089201096	21/07/2016	20/08/2010	R\$ 7 000,00		0,00	0,00	DA - PC-CAN	10 394,99
2081	<u>638519132</u>	5291/2010	60800024160201031	21/07/2016	20/08/2010	R\$ 7 000,00		0,00	0,00	DA - PC-CAN	10 394,99
2081	<u>638521134</u>	5303/2010	60800024335201018	21/07/2016	20/08/2010	R\$ 7 000,00		0,00	0,00	DA - PC-CAN	10 394,99
2081	<u>638522132</u>	5307/2010	60800024313201040	21/07/2016	20/08/2010	R\$ 7 000,00		0,00	0,00	DA - PC-CAN	10 394,99
2081	<u>638523130</u>	5313/2010	60800024282201027	21/07/2016	20/08/2010	R\$ 7 000,00		0,00	0,00	DA - PC-CAN	10 394,99
2081	<u>638524139</u>	5323/2010	60800024302201060	21/07/2016	20/08/2010	R\$ 7 000,00		0,00	0,00	DA - PC-CAN	10 394,99
2081	<u>638528131</u>	05339/2010	60800024415201065	21/07/2016	20/08/2010	R\$ 7 000,00		0,00	0,00	DA - PC-CAN	10 394,99
2081	<u>638530133</u>	5273/2010	60800024152201094	04/07/2016	20/08/2010	R\$ 7 000,00	29/07/2016	0,00	6 419,32	Parcial	
							29/08/2016	16 380,14	1 278,31	PG - PC-CAN *	0,00
2081	<u>638531131</u>	5277/2010	60800024191201091	04/07/2016	20/08/2010	R\$ 7 000,00	29/08/2016	15 101,83	8 363,60	PG - PC-CAN *	0,00
2081	<u>638532130</u>	5345/2010	60800024219201091	04/07/2016	20/08/2010	R\$ 7 000,00	29/08/2016	0,00	6 738,23	Parcial	
							28/10/2016	16 753,92	1 677,72	PG - PC-CAN *	0,00
2081	<u>638535134</u>	5305/2010	60800024314201094	04/07/2016	20/08/2010	R\$ 7 000,00	28/10/2016	15 076,20	8 633,09	PG - PC-CAN *	0,00
2081	<u>638536132</u>	5325/2010	60800024317201028	04/07/2016	20/08/2010	R\$ 7 000,00	28/10/2016	0,00	6 443,11	Parcial	
							28/11/2016	16 922,35	2 208,61	PG - PC-CAN *	0,00
2081	<u>638537130</u>	5293/2010	60800024093201054	04/07/2016	20/08/2010	R\$ 7 000,00	28/11/2016	14 713,74	8 706,59	PG - PC-CAN *	0,00
2081	<u>638538139</u>	5297/2010	60800024195201070	04/07/2016	20/08/2010	R\$ 7 000,00	28/11/2016	0,00	6 007,15	Parcial	
							29/12/2016	17 089,19	2 722,00	PG - PC-CAN *	0,00
2081	<u>638539137</u>	5287/2010	60800024137201046	04/07/2016	20/08/2010	R\$ 7 000,00	29/12/2016	14 367,19	8 779,39	PG - PC-CAN *	0,00
2081	<u>638540130</u>	5309/2010	60800024310201014	04/07/2016	20/08/2010	R\$ 7 000,00	29/12/2016	0,00	5 587,80	Parcial	
							01/03/2017	17 583,27	3 269,96	PG - PC-CAN *	0,00
2081	<u>638541139</u>	5315/2010	60800024337201007	04/07/2016	20/08/2010	R\$ 7 000,00	01/03/2017	14 313,31	8 995,00	PG - PC-CAN *	0,00
2081	<u>638542137</u>	5319/2010	60800024336201054	04/07/2016	20/08/2010	R\$ 7 000,00	01/03/2017	0,00	5 318,31	DA - PC-CAN *	4 248,91
2081	<u>638543135</u>	5329/2010	60800024393201033	04/07/2016	20/08/2010	R\$ 7 000,00		0,00	0,00	DA - PC-CAN	10 394,99
2081	<u>638544133</u>	5331/2010	60800024501201078	04/07/2016	20/08/2010	R\$ 7 000,00		0,00	0,00	DA - PC-CAN	10 394,99
2081	<u>638545131</u>	5283/2010	60800024115201086	04/07/2016	20/08/2010	R\$ 7 000,00		0,00	0,00	DA - PC-CAN	10 394,99
2081	<u>638689130</u>	6039/2010	60800026261201046	04/07/2016	08/10/2010	R\$ 7 000,00		0,00	0,00	DA - PC-CAN	10 394,99
2081	<u>638690133</u>	6069/2010	60800025964201057	04/07/2016	08/10/2010	R\$ 7 000,00		0,00	0,00	DA - PC-CAN	10 394,99
2081	<u>638691131</u>	6097/2010	60800026161201010	04/07/2016	08/10/2010	R\$ 7 000,00		0,00	0,00	DA - PC-CAN	10 394,99
2081	<u>638694136</u>	6095/2010	60800026165201006	04/07/2016	08/10/2010	R\$ 7 000,00		0,00	0,00	DA - PC-CAN	10 394,99
2081	<u>638699137</u>	6111/2010	60800026199201092	04/07/2016	08/10/2010	R\$ 7 000,00		0,00	0,00	DA - PC-CAN	10 394,99
2081	<u>638701132</u>	6083/2010	60800026051201058	04/07/2016	08/10/2010	R\$ 7 000,00		0,00	0,00	DA - PC-CAN	10 394,99
2081	<u>638702130</u>	6057/2010	60800026082201017	04/07/2016	08/10/2010	R\$ 7 000,00		0,00	0,00	DA - PC-CAN	10 394,99
2081	<u>638703139</u>	6115/2010	60800026184201024	04/07/2016	08/10/2010	R\$ 7 000,00		0,00	0,00	DA - PC-CAN	10 394,99
2081	<u>638704137</u>	6045/2010	60800026270201037	04/07/2016	08/10/2010	R\$ 7 000,00		0,00	0,00	DA - PC-CAN	10 394,99
2081	<u>638705135</u>	6117/2010	60800026251201019	04/07/2016	08/10/2010	R\$ 7 000,00		0,00	0,00	DA - PC-CAN	10 394,99
2081	<u>638711130</u>	6055/2010	60800026078201041	04/07/2016	08/10/2010	R\$ 7 000,00		0,00	0,00	DA - PC-CAN	10 394,99
2081	<u>638713136</u>	6061/2010	60800026090201055	04/07/2016	08/10/2010	R\$ 7 000,00		0,00	0,00	DA - PC-CAN	10 394,99
2081	<u>638716130</u>	6101/2010	60800026155201062	04/07/2016	08/10/2010	R\$ 7 000,00		0,00	0,00	DA - PC-CAN	10 394,99
2081	<u>638717139</u>	6113/2010	60800026196201059	04/07/2016	08/10/2010	R\$ 7 000,00		0,00	0,00	DA - PC-CAN	10 394,99
2081	<u>638718137</u>	6119/2010	60800026257201088	04/07/2016	08/10/2010	R\$ 7 000,00		0,00	0,00	DA - PC-CAN	10 394,99
2081	<u>638719135</u>	6099/2010	60800026158201004	04/07/2016	08/10/2010	R\$ 7 000,00		0,00	0,00	DA - PC-CAN	10 394,99
2081	<u>638720139</u>	6109/2010	60800026182201035	04/07/2016	08/10/2010	R\$ 7 000,00		0,00	0,00	DA - PC-CAN	10 394,99
2081	<u>638723133</u>	6071/2010	60800025965201000	04/07/2016	08/10/2010	R\$ 7 000,00		0,00	0,00	DA - PC-CAN	10 394,99
2081	<u>638730136</u>	6073/2010	6080002979201015	17/06/2016	08/10/2010	R\$ 7 000,00	16/06/2016	0,00	5 482,88	Parcial	
							29/07/2016	16 202,08	1 742,56	PG - PC-CAN *	0,00
2081	<u>638739130</u>	6051/2010	60800026108201019	04/07/2016	08/10/2010	R\$ 7 000,00		0,00	0,00	DA - PC-CAN	10 394,99
2081	<u>638740133</u>	6103/2010	60800026166201042	04/07/2016	08/10/2010	R\$ 7 000,00		0,00	0,00	DA - PC-CAN	10 394,99
2081	<u>638741131</u>	6085/2010	60800026054201091	04/07/2016	08/10/2010	R\$ 7 000,00		0,00	0,00	DA - PC-CAN	10 394,99

**Legenda do Campo Situação**

AD3 - RECURSO ADMITIDO EM 3ª INSTÂNCIA  
 AD3N - RECURSO ADMITIDO EM 3ª INSTÂNCIA SEM EFEITO SUSPENSIVO  
 CA - CANCELADO  
 CAN - CANCELADO  
 CAN-P - CANCELADO POR PRESCRIÇÃO  
 CD - CADIN  
 CP - CRÉDITO À PROCURADORIA  
 DA - DÍVIDA ATIVA  
 DC1 - DECIDIDO EM 1ª INSTÂNCIA, MAS AINDA AGUARDANDO CIÊNCIA  
 DC2 - DECIDIDO EM 2ª INSTÂNCIA, MAS AGUARDANDO CIÊNCIA  
 DC3 - DECIDIDO EM 3ª INSTÂNCIA, MAS AGUARDANDO CIÊNCIA  
 DG2 - DILIGÊNCIAS POR INICIATIVA DA 2ª INSTÂNCIA  
 DG3 - DILIGÊNCIAS POR INICIATIVA DA 3ª INSTÂNCIA  
 EF - EXECUÇÃO FISCAL  
 GDE - GARANTIA DA EXECUÇÃO POR DEPÓSITO JUDICIAL  
 GPE - GARANTIA DA EXECUÇÃO POR PENHORA REGULAR E SUFICIENTE  
 IN3 - RECURSO NÃO FOI ADMITIDO A 3ª INSTÂNCIA  
 INR - REVISÃO A PEDIDO OU POR INICIATIVA DA ANAC NÃO FOI ADMITIDA  
 IT2 - PUNIDO PQ RECURSO EM 2ª FOI INTEMPESTIVO  
 IT3 - PUNIDO PQ RECURSO EM 3ª INSTÂNCIA FOI INTEMPESTIVO  
 ITD - RECURSO EM 2ª INSTÂNCIA INTEMPESTIVO, MAS AINDA AGUARDANDO CIÊNCIA DO INFRATOR  
 ITDN - RECURSO EM 2ª INSTÂNCIA INTEMPESTIVO, MAS AINDA AGUARDANDO CIÊNCIA DO INFRATOR, SEM EFEITO SUSPENSIVO  
 ITT - RECURSO EM 3ª INSTÂNCIA INTEMPESTIVO, MAS AINDA AGUARDANDO CIÊNCIA DO INFRATOR  
 PC - PARCELADO

PG - QUITADO  
 PGDJ - QUITADO DEPÓSITO JUDICIAL CONVERTIDO EM REI  
 PP - PARCELADO PELA PROCURADORIA  
 PU - PUNIDO  
 PU1 - PUNIDO 1ª INSTÂNCIA  
 PU2 - PUNIDO 2ª INSTÂNCIA  
 PU3 - PUNIDO 3ª INSTÂNCIA  
 RAN - PROCESSO EM REVISÃO POR INICIATIVA DA ANAC  
 RANS - PROCESSO EM REVISÃO POR INICIATIVA DA ANAC  
 RE - RECURSO  
 RE2 - RECURSO DE 2ª INSTÂNCIA  
 RE2N - RECURSO DE 2ª INSTÂNCIA SEM EFEITO SUSPENSIVO  
 RE3 - RECURSO DE 3ª INSTÂNCIA  
 RE3N - RECURSO DE 3ª INSTÂNCIA SEM EFEITO SUSPENSIVO  
 REN - RECURSO SEM EFEITO SUSPENSIVO  
 RS - RECURSO SUPERIOR  
 RSN - RECURSO SUPERIOR SEM EFEITO SUSPENSIVO  
 RVS - PROCESSO EM REVISÃO POR INICIATIVA DO INTERE  
 RVSN - PROCESSO EM REVISÃO POR INICIATIVA DO INTERE  
 RVT - REVISTO  
 SDE - SUSPENSÃO DA EXIGIBILIDADE POR DEPÓSITO JUDIC  
 SDJ - SUSPENSÃO DA EXIGIBILIDADE POR DECISÃO JUDICI  
 SUS-P - SUSPENSO POR PRESCRIÇÃO  
 SUS-PEX - SUSPENSO POR PRESCRIÇÃO - PARCELAMENTO

Registro 1 até 150 de 370 registros

⇒ Páginas: [1] 2 3 [Ir]  [Reg]

Tela Inicial	Imprimir	Exportar Excel
--------------	----------	----------------



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL  
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

**DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 100/2020**

PROCESSO Nº 00065.161410/2014-85

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

Brasília, 13 de fevereiro de 2020.

1. Trata-se de Recurso Administrativo interposto por PASSAREDO TRANSPORTES AÉREOS S.A., CNPJ 00512777000135, contra decisão de 1ª Instância da Superintendência de Aeronavegabilidade - SAR, proferida dia 13/09/2019, que aplicou multa no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais) para cada um dos 643 voos irregulares, totalizando o montante de R\$4.501.000,00 (quatro milhões e quinhentos e um mil reais), pelo cometimento da infração identificadas no Auto de Infração nº 02488/2014 pela prática de operação em 643 voos sem observar as condições e limitações contidas na Lista de Equipamentos Mínimos (MEL) do EMBRAER 120. A infração descrita ficou capitulada, após convalidação, na alínea "e" do inciso III do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA) c/c item 121.628(a)(5) do RBHA (Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica) 121 (para os fatos ocorridos no período de 14/03/2010 a 21/03/2010) e alínea "e" do inciso III do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (CBA) c/c item 121.628(b)(5) do RBAC (Regulamento Brasileiro de Aviação Civil) 121 (para os fatos ocorridos no período de 22/03/2010 a 05/06/2010).

2. Considerando que o Recorrente não apresentou nas razões recursais qualquer argumento ou prova capaz de desconstituir a infração imposta na decisão recorrida, por celeridade processual e, com fundamento no artigo 50, §1º, da Lei nº 9.784/1999, ratifico os argumentos trazidos na proposta de decisão [Parecer 88/2020/JULG ASJIN/ASJIN – SEI nº 3998472], 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:**

- convalidar o AI nº 02488/2014 para a capitulação prevista na alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA c/c requisito 121.628(a)(5) do RBHA 121 (para os fatos ocorridos no período de 14/03/2010 a 21/03/2010) e na alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA c/c requisito 121.628(b)(5) do RBAC 121 (para os fatos ocorridos no período de 22/03/2010 a 05/06/2010), com base no previsto no §2º do art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018
- por conhecer e **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso interposto por PASSAREDO TRANSPORTES AÉREOS S.A., CNPJ 00512777000135, ao entendimento de que restou configurada a prática de infração descrita no Auto de Infração nº 02488/2014, capitulada na alínea "e" do inciso III do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (CBA) c/c item 121.628(a)(5) do RBHA 121 (para os fatos ocorridos no período de 14/03/2010 a 21/03/2010) e alínea "e" do inciso III do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (CBA) c/c item 121.628(b)(5) do RBAC 121 (para os fatos ocorridos no período de 22/03/2010 a 05/06/2010), **MANTENDO** a multa aplicada em primeira instância administrativa no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais) para cada um dos 643 voos irregulares, totalizando o montante de R\$4.501.000,00 (quatro milhões e quinhentos e um mil reais), considerando nos autos a inexistência de circunstâncias atenuantes e agravantes, referente ao Processo Administrativo Sancionador nº 00065.161410/2014-85 e ao crédito de multa 668686199.

5. Foi observado que no SIGEC para o crédito de multa nº 668686199, no campo "Data Infração" consta apenas a data de 14/03/2010, no entanto, o sistema deve informar todas as datas relacionadas na coluna "DATA" da tabela constante das fls. 25/40 do volume 01 do processo, sendo necessário que sejam efetuadas as devidas correções no sistema. Solicito à Secretaria que providencie os ajustes necessários.

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 21/02/2020, às 18:36, 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 **4025681** e o código CRC **6E2E05B4**.