



PARECER N° 70/2020/JULG ASJIN/ASJIN
PROCESSO N° 00067.500586/2017-90
INTERESSADO: JCPM INVESTIMENTOS LTDA

PROPOSTA DE DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA – ASJIN

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

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

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

Auto de infração: 000544/2017

Aeronave: PR-PPM

Crédito de multa: 668134194

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

INTRODUÇÃO

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

(...)

Descrição:

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

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

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

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

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

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

Anexos:

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

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

DESCRIÇÃO DA EMENTA

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

HISTÓRICO

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

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

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

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

CAPITULAÇÃO

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

DADOS COMPLEMENTARES

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

NCIA Nº 01/280716/NURAC-REC/A1746

I - DADOS DA AERONAVE

OPERADOR: JCPM INVESTIMENTOS

MARCAS: PR-PPM

FABRICANTE: BELL

MODELO: 429

NÚMERO DE SÉRIE: 57075

CATEGORIA DE REGISTRO: TPP

NÚMERO DO CA:

21138

II - DESCRIÇÃO DAS IRREGULARIDADES

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

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

(...)

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

(...)

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

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

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

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

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

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

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

09	008/PR-PPM/16	005	15/07/2016	SNZM	SIGR	15:57
10	008/PR-PPM/16	005	15/07/2016	SIGR	SBRF	16:21
11	008/PR-PPM/16	006	17/07/2016	SBRF	SIGR	13:44
12	008/PR-PPM/16	006	17/07/2016	SIGR	SNZM	14:39
13	008/PR-PPM/16	006	17/07/2016	SNZM	SBRF	14:57

DEFESA

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

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

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

11. No que tange à não conformidade referente à lubrificação mensal de célula, registra que não é possível encontrar na literatura técnica do fabricante qualquer inspeção com este título. Informa que acredita que o autuante deseja referir-se à lubrificação mensal de um equipamento de solo, qual seja, as

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

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

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

14. E com relação à inspeção guia do controle de corrosão de célula, observa que a inspeção que o autuante pretende referenciar, na verdade não existe, pois o que de fato existe, é um guia genérico do detentor do certificado de tipo para seus produtos que visa auxiliar os operadores quanto ao controle de

corrosão em seus helicópteros. Acrescenta que constitui uma publicação própria e independente do programa de manutenção do modelo do helicóptero - BHT - CSSD-PSE-87-001, o que avalia que desobriga o operador ao seu cumprimento. Para consubstanciar este entendimento, colaciona trecho de e-mail enviado por representante técnico da BELL HELICOPTERS - detentora do certificado de tipo, onde informa que fica claro que o cumprimento do guia não é mandatório e mais, que o programa de inspeções do modelo já cobre as tarefas para controle de corrosão.

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

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

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

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

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

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

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

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

(...)

Cmte. Goes,

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

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

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

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

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

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

(...)

DECISÃO DE PRIMEIRA INSTÂNCIA

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

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

- no art. 302, inciso II, alínea “n” da Lei nº 7.565/1986 c/c a seção 91.7 do RBHA 91, por ter operado a aeronave de marcas de nacionalidade e matrícula PR-PPM de maneira irregular no dia 08/07/2016, às 15:46 h, no Aeródromo SNZM, conforme comprovaram os registros de voo no Diário de Bordo nº 08/PR-PPM/16, na pág. 02 e os registros de manutenção na Caderneta de Célula nº 02/PR-PPM/12, na página nº 049/151;
- (4) que a Autuada seja multada no patamar médio, conforme Tabela de Infrações do Anexo I da Resolução ANAC n.º 472, de 06 de junho de 2018 e alterações posteriores, no valor de R\$ 3.500 (três mil e quinhentos reais), como sanção administrativa, por incursão no art. 302, inciso II, alínea “n” da Lei nº 7.565/1986 c/c a seção 91.7 do RBHA 91, por ter operado a aeronave de marcas de nacionalidade e matrícula PR-PPM de maneira irregular no dia 08/07/2016, às 16:16 h, no Aeródromo SIGR, conforme comprovaram os registros de voo no Diário de Bordo nº 08/PR-PPM/16, na pág. 02 e os registros de manutenção na Caderneta de Célula nº 02/PR-PPM/12, na página nº 049/151;
 - (5) que a Autuada seja multada no patamar médio, conforme Tabela de Infrações do Anexo I da Resolução ANAC n.º 472, de 06 de junho de 2018 e alterações posteriores, no valor de R\$ 3.500 (três mil e quinhentos reais), como sanção administrativa, por incursão no art. 302, inciso II, alínea “n” da Lei nº 7.565/1986 c/c a seção 91.7 do RBHA 91, por ter operado a aeronave de marcas de nacionalidade e matrícula PR-PPM de maneira irregular no dia 10/07/2016, às 13:56 h, no Aeródromo SBRF, conforme comprovaram os registros de voo no Diário de Bordo nº 08/PR-PPM/16, na pág. 02 e os registros de manutenção na Caderneta de Célula nº 02/PR-PPM/12, na página nº 049/151;
 - (6) que a Autuada seja multada no patamar médio, conforme Tabela de Infrações do Anexo I da Resolução ANAC n.º 472, de 06 de junho de 2018 e alterações posteriores, no valor de R\$ 3.500 (três mil e quinhentos reais), como sanção administrativa, por incursão no art. 302, inciso II, alínea “n” da Lei nº 7.565/1986 c/c a seção 91.7 do RBHA 91, por ter operado a aeronave de marcas de nacionalidade e matrícula PR-PPM de maneira irregular no dia 10/07/2016, às 14:20 h, no Aeródromo SIGR, conforme comprovaram os registros de voo no Diário de Bordo nº 08/PR-PPM/16, na pág. 02 e os registros de manutenção na Caderneta de Célula nº 02/PR-PPM/12, na página nº 049/151;
 - (7) que a Autuada seja multada no patamar médio, conforme Tabela de Infrações do Anexo I da Resolução ANAC n.º 472, de 06 de junho de 2018 e alterações posteriores, no valor de R\$ 3.500 (três mil e quinhentos reais), como sanção administrativa, por incursão no art. 302, inciso II, alínea “n” da Lei nº 7.565/1986 c/c a seção 91.7 do RBHA 91, por ter operado a aeronave de marcas de nacionalidade e matrícula PR-PPM de maneira irregular no dia 10/07/2016, às 14:38 h, no Aeródromo SNZM, conforme comprovaram os registros de voo no Diário de Bordo nº 08/PR-PPM/16, na pág. 02 e os registros de manutenção na Caderneta de Célula nº 02/PR-PPM/12, na página nº 049/151;
 - (8) que a Autuada seja multada no patamar médio, conforme Tabela de Infrações do Anexo I da Resolução ANAC n.º 472, de 06 de junho de 2018 e alterações posteriores, no valor de R\$ 3.500 (três mil e quinhentos reais), como sanção administrativa, por incursão no art. 302, inciso II, alínea “n” da Lei nº 7.565/1986 c/c a seção 91.7 do RBHA 91, por ter operado a aeronave de marcas de nacionalidade e matrícula PR-PPM de maneira irregular no dia 15/07/2016, às 15:51 h, no Aeródromo SBRF, conforme comprovaram os registros de voo no Diário de Bordo nº 08/PR-PPM/16, na pág. 02 e os registros de manutenção na Caderneta de Célula nº 02/PR-PPM/12, na página nº 049/151;
 - (9) que a Autuada seja multada no patamar médio, conforme Tabela de Infrações do Anexo I da Resolução ANAC n.º 472, de 06 de junho de 2018 e alterações posteriores, no valor de R\$ 3.500 (três mil e quinhentos reais), como sanção administrativa, por incursão no art. 302, inciso II, alínea “n” da Lei nº 7.565/1986 c/c a seção 91.7 do RBHA 91, por ter operado a aeronave de marcas de nacionalidade e matrícula PR-PPM de maneira irregular no dia 15/07/2016, às 15:57 h, no Aeródromo SIGR, conforme comprovaram os

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

RECURSO

23. O interessado foi notificado a respeito da decisão de primeira instância em 22/07/2019, conforme demonstrado em AR (SEI nº 3297758), tendo apresentado recurso (SEI nº 3294445), que foi recebido em 29/07/2019.

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

recebimento, enquanto na contrafé consta às 16h 55min do dia 16 de junho de 2017, o apensado (nº 00067.500935/2017-73) ostenta às 09h 44min do dia 20 de junho de 2017.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

33. E-mail de representante da Bell Helicopter.

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

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

DILIGÊNCIA

36. O setor de segunda instância converteu o processo em Diligência (SEI nº 3499049 e SEI nº 3511990), em 20/09/2019, solicitando que os seguintes quesitos fossem respondidos/atendidos:

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

37. O setor técnico encaminhou ao interessado o Ofício nº 344/2019/REC/NURAC/GTREG/GEOP/SFI-ANAC (SEI nº 3640802 e SEI nº 3653323), solicitando que fosse encaminhada cópia da caderneta de célula da aeronave de marcas PR-PPM que contenha o registro primário da "100-hour or 90-day corrosion inspection guide", previsto na publicação técnica CSSD-PSE-87-001, imediatamente anterior ao dia 28/07/2016.

38. O interessado apresentou resposta (SEI nº 3668731) ao Ofício nº 344/2019/REC/NURAC/GTREG/GEOP/SFI-ANAC, em 29/10/2019, em que informa que anexa a cópia da página 046/151 da caderneta de célula da aeronave 002/PR-PPM/2012, onde consta o registro primário da inspeção de 100 h / 90 dias prevista no Guia de Controle de Corrosão, publicado pela fabricante da aeronave sob a designação de CSSD-PSE-87-001 e de cumprimento não obrigatório. Alega que a classificação do Guia de Controle de Corrosão em não obrigatório, resulta de duas situações: o referido guia não está referenciado no capítulo 4 e nem no capítulo 5 do Manual de Manutenção do BELL 429, os únicos capítulos aprovados pela autoridade de aviação; e pelo texto descritivo da INTRODUÇÃO do próprio guia, citando o texto em questão, apresentando, ainda, tradução do mesmo. Menciona também e-mail (anexo) emitido por representante técnico da BELL HELICOPTER para o Brasil, sendo a BELL HELICOPTER a empresa detentora do projeto de tipo da aeronave em questão, tal e-mail data de 28/07/2016, e apresenta as seguintes informações:

(...)

Cmte. Marcelo,

In response to the query as to whether this is a separate and independent corrosion control checklist, the response is no.

The corrosion prevention and control program is already incorporated into the model 429 basic maintenance program as result of the MSG-3 maintenance analysis process used to develop the 429 Maintenance Program.

Although the **Corrosion Control Guide CSSD-PSE-87-001 is generic in nature and not specific to the Model 429**, it does contain valuable information as to identification of corrosion and guidelines as how to prevent corrosion.

Em resposta à pergunta se existe uma checklist de verificação de controle da corrosão em separado e independente, a resposta é não.

O programa de prevenção e controle da corrosão já está incorporada no programa de manutenção básica do modelo 429 como resultado do processo de análise de manutenção MSG-3 utilizada para desenvolver o Programa de Manutenção 429.

Embora o **Guia de Controle de Corrosão CSSD-PSE-87-001 é de natureza genérica e não específica para o modelo 429**, o guia contém informações valiosas quanto à identificação de

corrosão e recomendações como a forma de evitar a corrosão.

(...)

(grifos no original)

39. Informa que o representante do fabricante esclarece que o programa de controle de corrosão da aeronave modelo BELL 429 está incorporado ao programa de manutenção básico pelos métodos de MSG-3. Acrescenta que o referido guia (CSSDPSE-87-001) é genérico e não específico para a aeronave modelo BELL 429. Destaca que na assinatura do responsável por ter enviado referido e-mail há em letras maiúsculas a seguinte informação: "BELL HELICOPTER PROPRIETARY INFORMATION", caracterizando que o representante se manifesta em nome da BELL HELICOPTER e nunca em nome próprio.

40. Avalia que o fato de haver um registro primário da tarefa de manutenção nos assentamentos de manutenção da aeronave, não torna a tarefa obrigatória. Entende que o Sr. Presidente da Turma Recursal do Rio de Janeiro equivocou-se ao requerer o registro primário da referida tarefa como forma de esclarecer inequivocamente a questão. Considera que para um esclarecimento inequívoco, é necessária a comprovação de que a referida inspeção de "100 hours or 90 days corrosion inspection guide" integre o plano de manutenção aprovado e constante do capítulo 5 do manual de manutenção do modelo da aeronave.

41. Requer, invocando os princípios da economia e da celeridade processual, que ao encaminhar os resultados da diligência, faça juntar a comprovação de que a referida inspeção integra o plano de manutenção aprovado para a aeronave ou declare não haver comprovação da obrigatoriedade de cumprimento da inspeção de "100 hours or 90 days corrosion inspection guide".

42. Consta a página nº 046/151 da Caderneta de Célula nº 02/PR-PPM/2012 (SEI nº 3668732), referente à serviço de manutenção realizado na data de 31/03/2016, em que no item 11 está registrado como tendo sido executado o serviço referente à "Inspeção de 100 horas / 90 dias de controle de corrosão - CSSD-PSE-87-001".

43. Consta página do sistema da Bell Helicopter referente publicações técnicas aplicáveis ao modelo 429 (SEI nº 3668733), em que dentre as publicações listadas está grifada aquela identificada como "Corrosion Control Guide".

44. Foi juntado e-mail de representante da Bell Helicopter (SEI nº 3668734).

45. O setor técnico respondeu à Diligência por meio de Despacho (SEI nº 3644471), de 01/11/2019, em que apresenta as seguintes informações a respeito dos quesitos da Diligência:

(...)

2. Repostas aos quesitos 1 e 2:

2.1 Conforme consta no mapa de inspeções da aeronave de 31/03/2016 (SEI 0581741), para a **lubrificação de 01 mês de célula** são referenciadas as *table 12-5/12-6* do Manual de Manutenção da aeronave e inserido no campo observações a informação "*ground handling wheels*". O MM BHT-429-MM-1 (SEI 3655676), Rev. 01, de 07/12/2009 e o PMC-429-97499-02000-00 (SEI 3655694), Rev. 002, de 28/05/2019, parcialmente extraídos das suas versões completas, tratam do assunto. Desde à revisão "01" até a revisão mais atual do MM, a lubrificação de 01 mês de célula, conforme descrito no mapa de inspeções, é tratado nos manuais técnicos como sendo *ground handling wheels* e intervalo de 1 mês.

2.2 Conforme consta no mapa de inspeções da aeronave, para a **inspeção mensal do extintor portátil**, modelo RT-A1200, é referenciada a publicação técnica IMR2312 e inserido no campo observações a informação "de acordo com o manual do fabricante". O documento IMR2312 (SEI 3656094), Rev. 09, de 15/09/2014, informa que, na seção *monthly inspection*, "*Fire extinguisher shall be inspected when initially placed in service and at minimum 30-day intervals or more frequently if circumstances dictate. Persons performing 30-day inspections are not be required to be certified. Check to see that the extinguisher is undamaged; that the nozzle is unobstructed; that the gauge pressure is in the operable (green) range; that the lockpin and tamper seal is in place, and that the operating instructions are clearly visible. If the inspection reveals a*

deficiency in any of these conditions, corrective action must be taken".

2.3 Conforme consta no mapa de inspeções da aeronave, para a **teste funcional mensal do ELT**, modelo C406-N, é referenciada a publicação técnica MM 570-5060. O manual 570-5060 (SEI 3656187), Rev. K, de 01/12/2014, na página 26, informa que *"a monthly functional check is recommended to verify operational status of the ELT"*.

2.4 Conforme consta no mapa de inspeções da aeronave, para a **inspeção guia de controle de corrosão de célula**, é referenciada a publicação técnica CSSD-PSE-87-001. O manual CSSD-PSE-87-001 (SEI 3656273), de 01/02/2016, no parágrafo 30-8, página 27, apresenta a ficha de inspeção da *"100-hour or 90-day corrosion inspection guide"*. O anexo SEI 3656271 apresenta a ficha utilizada pela Helipark para a execução da referida inspeção na aeronave PR-PPM, mediante a OS n° 667/16 e finalizada em 28/07/2016.

3. Respostas ao quesito 3:

3.1 Segundo consta na FIAM da aeronave PR-PPM, emitida pela oficina Helipark, COM 0203-01/ANAC, documento SEI 3656227. Nos campos grifados (**nosso**) com o retângulo vermelho, é possível verificar o histórico da realização da "inspeção de 100h/90 dias de controle de corrosão - CSSD-PSE-87-001" naquela oficina, sendo que no campo 3 "serviços realizados na presente IAM", particularmente o item 11, é possível verificar que a referida inspeção foi realizada no dia 31/03/2016.

3.2 Adicionalmente à evidência descrita no item 3.1, foi encaminhado ao operador o ofício n° 344/2019/REC/NURAC/GTREG/GEOP/SFI-ANAC, SEI 3640802, solicitando a cópia da caderneta de célula da aeronave de marcas PR-PPM que contenha o registro primário da *"100-hour or 90-day corrosion inspection guide"*, previsto na publicação técnica CSSD-PSE-87-001, **imediatamente anterior ao dia 28/07/2016**. Foi dado um prazo de até 5 dias, a partir da ciência daquela notificação, para a resposta do que foi solicitado. A via do ofício SEI 3653323 comprova que a ciência da notificação ocorreu no dia 24/10/2019.

3.2.1 O interessado respondeu ao referido ofício com o documento SEI 3668732 e também anexou outros documentos SEI 3668731, SEI 3668733 e SEI 3668734.

(...)

46.

MANIFESTAÇÃO APÓS DILIGÊNCIA

47. O Ofício n° 10304/2019/ASJIN-ANAC (SEI n° 3730282) encaminha ao interessado os documentos juntados em razão da Diligência realizada. O interessado foi notificado acerca de tal Ofício em 20/11/2019, conforme demonstrado em AR (SEI n° 3831827).

48. Apresentou manifestação (SEI n° 3789783), que foi recebida em 02/12/2019.

49. Registra que o servidor responsável pela assinatura no documento de análise da diligência é o mesmo que realizou a autuação. O que em tese, torna a análise de 2ª instância nula, pois deixa de haver a "terceira" interpretação para orientar os julgadores.

50. Alega que analisando os termos do documento Despacho (SEI/ANAC - 3644471 – Despacho) se verifica que o setor encarregado de diligenciar, ao responder os itens 1 e 2, em momento algum aponta para o programa de manutenção recomendado pelo detentor do projeto de tipo da aeronave, apontando para os genéricos manuais dos fabricantes, sendo do extintor, publicação técnica IMR2312 (SEI 3656094) e do ELT a publicação técnica 570-5060 (SEI 3656187), publicações estas que não invocadas pelo programa de manutenção recomendado pelo detentor de tipo da aeronave em questão. Ressalta que ainda que tenha aplicação no meio aeronáutico, estes produtos podem ser empregados em outros ramos da economia. Logo, seus fabricantes por questão legal, são obrigados a desenvolver o programa de manutenção específico.

51. Acrescenta que da mesma forma, ao responder o quesito da lubrificação de 01 mês de célula, referencia as tabelas 12-5/12- 6 do Manual de Manutenção da aeronave - MM BHT-429-MM-1 (SEI 3655676), mas não especifica o capítulo em que está inserido, pois a obrigatoriedade da inspeção se dá quando integra o capítulo 4 ou 5 dos manuais de manutenção da aeronave. Quanto a este item, aponta

que se faz necessário mais um esclarecimento, a lubrificação mencionada não é item de aeronavegabilidade, pois se trata de lubrificação de acessório para apoio em solo - *ground handling wheels* – são as rodas portáteis utilizadas para movimentar a aeronave em solo.

52. Quanto ao quesito 3 da diligência, entende que teve sua formulação equivocada. Dispõe que o fato de um operador já ter realizado a inspeção em momento anterior, ainda que sob um guia emitido pelo fabricante da aeronave, não representa que esteja obrigado a repetir a inspeção.

53. Entende que o responsável pelo julgamento deve recorrer a área técnica e solicitar a demonstração que o Guia de Controle de Corrosão - CSSD-PSE-87-001 (SEI 3656273) -, está inserido no capítulo 04 ou 5 do MM BHT-429-MM ou que pelo menos seja invocado por um dos capítulos para se tornar obrigatório. Para, somente assim, produzir o esclarecimento inequívoco quanto à

54. obrigatoriedade de cumprimento do Guia de Controle de Corrosão - CSSD-PSE-87-001 (SEI 3656273).

55. Reitera todos os pedidos das razões do Recurso. Considerando que a Diligência foi conduzida pelo mesmo órgão atuante e, ainda, que o servidor atuante é o mesmo que assina o Despacho (SEI/ANAC - 3644471 – Despacho), reitera a requisição do item I.4 das preliminares Das Razões do Recurso, qual seja: emissão de parecer técnico pelo Superintendente de Aeronavegabilidade contemplando a obrigatoriedade e a periodicidade de cada uma das inspeções supostamente vencidas e mencionadas nestes autos, para maior clareza dos julgadores.

OUTROS ATOS PROCESSUAIS

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

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

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

59. Certidão de juntada de documento (SEI nº 3294463).

60. Despacho de Aferição de tempestividade (SEI nº 3309104).

61. Despacho de encaminhamento do processo (SEI nº 3590115).

62. Recibo eletrônico de protocolo (SEI nº 3668735) referente à documentação enviada pelo interessado em resposta ao Ofício nº 344/2019/REC/NURAC/GTREG/GEOP/SFI-ANAC.

63. Recibo eletrônico de protocolo (SEI nº 3789784) referente à manifestação enviada pelo interessado após ter sido notificado dos documentos juntados em razão da Diligência efetuada.

64. Despacho de retorno à relatoria (SEI nº 3841561).

65. É o relatório.

PRELIMINARES

66. Regularidade Processual

66.1. O interessado foi devidamente notificado acerca da infração imputada em 26/05/2017, tendo apresentado Defesa. Foi notificado da Decisão de Primeira Instância em 22/07/2019, apresentando Recurso.

66.2. Após ser notificado do Ofício nº 344/2019/REC/NURAC/GTREG/GEOP/SFI-ANAC, o interessado apresenta resposta ao mesmo, na qual apresenta novas considerações.

66.3. Posteriormente, o interessado foi notificado a respeito dos documento juntados, em função da Diligência realizada, tendo apresentado manifestação.

66.4. 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.

MÉRITO

67. **Fundamentação da matéria:** Permitir operação de aeronave sem que ela esteja em condições aeronavegáveis.

67.1. As infrações foram capituladas no Auto de Infração nº 000544/2017 na alínea "n" do inciso II do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (CBA) c/c item 91.7 do RBHA 91, tendo sido citado no campo "HISTÓRICO" do Auto de Infração o item 91.409(i) do RBHA 91.

67.2. Segue o consta na alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA:

CBA

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

(...)

II - infrações imputáveis a aeronautas e aeroviários ou operadores de aeronaves:

(...)

n) infringir as normas e regulamentos que afetem a disciplina a bordo de aeronave ou a segurança de vôo;

(...)

67.3. Segue o que consta do item 91.7 do RBHA 91:

RBHA 91

91.7 - AERONAVEGABILIDADE DE AERONAVE CIVIL

(a) Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave civil, a menos que ela esteja em condições aeronavegáveis.

(b) O piloto em comando de uma aeronave civil é responsável pela verificação das condições da aeronave quanto à segurança do vôo. Ele deve descontinuar o vôo quando ocorrerem problemas de manutenção ou estruturais degradando a aeronavegabilidade da aeronave.

(grifo meu)

67.4. Além disso, segue o previsto no item 91.409(i) também do RBHA 91:

RBHA 91

91.409 - INSPEÇÕES

(...)

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

(...)

67.5. Considerando o que consta do autos, verifica-se a subsunção dos fatos descritos no AI nº 000544/2017, ao previsto na alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA c/c itens 91.7(a) e 91.409(i) do RBHA 91.

68. **Contudo, antes de decidir o feito há uma questão que deve ser tratada por esta Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância.**

68.1. Deve-se verificar a possibilidade de correção da dosimetria da sanção aplicada como sanção administrativa ao ato infracional imputado. O Código Brasileiro de Aeronáutica dispõe, em seu art. 295, que a multa será imposta de acordo com a gravidade da infração. Nesse sentido, a Resolução ANAC nº 472/2018, que estabelece providências administrativas decorrentes do exercício das atividades de fiscalização sob competência da ANAC, determina, em seu art. 36, que na dosimetria da aplicação de sanções serão consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes.

68.2. Com relação à dosimetria da penalidade pecuniária para a infração cometida por pessoa jurídica, a previsão da Resolução ANAC nº 25, de 2008 (item "I") "Infringir as normas e regulamentos que afetam a disciplina a bordo de aeronave ou a segurança de vôo" da Tabela II - INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS A AERONAUTAS E AEROVIÁRIOS OU OPERADORES DE AERONAVES do Anexo II da Resolução ANAC nº 25/2008, item "INR", em vigor à época), relativa à conduta descrita neste processo, é a de aplicação de multa no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais) no patamar mínimo, R\$ 7.000,00 (sete mil reais) no patamar intermediário e R\$ 10.000,00 (dez mil reais) no patamar máximo.

68.3. Em Decisão de Primeira Instância foi informado que "*Trata-se de Processo Administrativo Sancionador nº 00067.500586/2017-90 o qual se originou da lavratura do Auto de Infração nº 000544/2017, de 07/04/2017, em desfavor da Sociedade Empresária JCPM Investimentos Ltda, Pessoa Jurídica de Direito Privado, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 04.545.220/0001-51 ...*", ou seja, na própria Decisão do setor de Primeira Instância foi citado que o interessado do presente processo se trata de Pessoa Jurídica, o que acarreta no enquadramento do mesmo nas tabelas de infrações contidas no Anexo II da Resolução ANAC nº 25/2008, que apresenta valores de multas para pessoas jurídicas.

68.4. Na Decisão de Primeira Instância foi consignado que existiu a prática de infração administrativa pela Autuada por incursão ao disposto na "n", do inc. II, do art. 302, da Lei nº 7.565/, de 19/12/1986, c/c descumprimento ao disposto na seção 91.7 do Regulamento RBAC/RBHA 91. Contudo, foi informado que:

2.4 Da Conclusão

(...)

Constatada a infração, necessário se faz determinar a penalidade a ser imposta. Conforme redação vigente, o Anexo I da Resolução ANAC nº 472, de 06 /06/2018, estabelece multa de **R\$ 2.000 (dois mil reais) no patamar mínimo, R\$ 3.500 (três mil e quinhentos reais) no patamar médio e de R\$ 5.000 (cinco mil reais) no patamar máximo** para quem cometesse a infração tipificada no art. 302, II, "n", da Lei Federal nº 7.565, de 19/12/1986.

(...)

68.5. Analisando o trecho acima da Decisão de Primeira Instância, verifica-se que foram apresentados os valores de multas do Anexo I da Resolução, referentes ao enquadramento na alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA. Contudo, o anexo I apresenta os valores de multa aplicáveis à pessoa física, condição esta não aplicável ao interessado.

68.6. Na sequência, o setor de Primeira Instância considerou que a multa deveria ser aplicada no patamar médio. Decidiu, assim, pela aplicação 13 vezes do valor de R\$ 3.500,00 (três mil e quinhentos reais), o que resultou em um montante de multa no valor total de R\$45.500,00 (quarenta e cinco mil e quinhentos reais).

68.7. No entanto, conforme já exposto, os valores de multa relativos ao enquadramento de infração na alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA previstos no Anexo II da Resolução ANAC nº 25/2008, item "INR" da Tabela II – INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS A AERONAUTAS E AEROVIÁRIOS OU OPERADORES DE AERONAVES, são R\$ 4.000,00 (patamar mínimo), R\$ 7.000,00 (patamar médio) e R\$ 10.000,00 (patamar máximo). Portanto, se quando do julgamento completo do processo pelo setor de segunda instância for decidido pela aplicação de multa, e se quando da análise da dosimetria da sanção a ser aplicada esta for eventualmente mantida no patamar médio, poderá acarretar na aplicação por 13 vezes do valor de multa de R\$ 7.000,00 (sete mil reais), podendo resultar no valor de multa de R\$ 91.000,00 (noventa e um mil reais).

68.8. Esclarece-se que nesta etapa da análise do processo ainda não está se fazendo o juízo das

circunstâncias atenuantes e agravantes que podem vir a ser aplicadas.

68.9. Desta forma, identificada tal discrepância no valor de multa aplicado pelo setor de primeira instância, verifica-se possível, que ao final do julgamento do presente processo em segunda instância, o valor da multa aplicada pode ser maior do que aquele aplicado pelo setor de primeira instância.

68.10. Assim, ante a possibilidade de decorrer gravame à situação do interessado, em cumprimento com o disposto no parágrafo único do artigo 64 da Lei nº 9.784/1999, entende-se necessário que ele seja cientificado para que venha a formular suas alegações antes da decisão desse Órgão.

Lei nº 9.784

Art. 64. O órgão competente para decidir o recurso poderá confirmar, modificar, anular ou revogar, total ou parcialmente, a decisão recorrida, se a matéria for de sua competência.

Parágrafo único. Se da aplicação do disposto neste artigo puder decorrer gravame à situação do recorrente, este deverá ser cientificado para que formule suas alegações antes da decisão.

68.11. Deve ser observado, ainda, o previsto no §3º do art. 44 da Resolução ANAC nº 472/2018:

Resolução ANAC nº 472/2018

Art. 44. Do julgamento do recurso poderá resultar:

(...)

§ 3º Se do julgamento do recurso puder resultar agravamento da sanção, o recorrente deverá ser intimado para que formule suas alegações antes de proferida a decisão, no prazo de 10 (dez) dias.

(...)

CONCLUSÃO

69. Pelo exposto, sugiro a NOTIFICAÇÃO do interessado ante a POSSIBILIDADE DE AGRAVAMENTO da sanção para o valor de R\$ 91.000,00 (noventa e um mil reais), equivalente a aplicação por 13 vezes do valor R\$ 7.000,00 (sete mil reais), de forma que o mesmo, querendo, venha no prazo de 10 (dez) dias, formular suas alegações, cumprindo, assim, o disposto no parágrafo único do artigo 64 da Lei nº 9.784/99 e no §3º do art. 44 da Resolução ANAC nº 472/2018, em função de que no caso da sanção ser confirmada deve ser aplicado os valores previstos no Anexo II da Resolução ANAC nº 25/2008 por se tratar de pessoa jurídica a figura do interessado.

70. Foi observado que para o crédito de multa nº 668134194 no SIGEC, no campo "Data Infração" consta a informação "28/07/2016". Contudo, esta data se refere à ocasião em que foi realizada a atividade de fiscalização, enquanto que as irregularidades descritas são relativas às datas de 02/07/2016, 08/07/2016, 10/07/2016, 15/07/2016 e 17/07/2016, devendo constar tais datas no SIGEC para o mencionado crédito de multa. Desta forma, as correções necessárias necessitam ser realizadas no sistema.

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

72. **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 04/02/2020, às 16:42, 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 **3978136** e o código CRC **DB12D7AC**.

Referência: Processo nº 00067.500586/2017-90

SEI nº 3978136



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 71/2020

PROCESSO Nº 00067.500586/2017-90
INTERESSADO: JCPM Investimentos Ltda

Brasília, 05 de fevereiro de 2020.

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

2. Por celeridade processual e, com fundamento no artigo 50, §1º, da Lei nº 9.784/1999, ratifico os argumentos trazidos na proposta de decisão [Parecer 70/2019/JULG ASJIN/ASJIN – SEI nº 3978136], 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:**

- pela NOTIFICAÇÃO do interessado ante a POSSIBILIDADE DE AGRAVAMENTO da sanção para o valor de R\$ 91.000,00 (noventa e um mil reais), equivalente a aplicação por 13 vezes do valor R\$ 7.000,00 (sete mil reais), de forma que o mesmo, querendo, venha no prazo de 10 (dez) dias, formular suas alegações, cumprindo, assim, o disposto no parágrafo único do artigo 64 da Lei nº 9.784/99 e no §3º do art. 44 da Resolução ANAC nº 472/2018, em função de que no caso da sanção ser confirmada deve ser aplicado os valores previstos no Anexo II da Resolução ANAC nº 25/2008 por se tratar de pessoa jurídica a figura do interessado.

5. Foi observado que para o crédito de multa nº 668134194 no SIGEC, no campo "Data Infração" consta a informação "28/07/2016". Contudo, esta data se refere à ocasião em que foi realizada a atividade de fiscalização, enquanto que as irregularidades descritas são relativas às datas de 02/07/2016, 08/07/2016, 10/07/2016, 15/07/2016 e 17/07/2016, devendo constar tais datas no SIGEC para o mencionado crédito de multa. Solicito que a Secretaria efetue as correções necessárias no sistema.

À Secretaria.

Notifique-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 05/02/2020, às 14:46, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **3996526** e o código CRC **0E318725**.

Referência: Processo nº 00067.500586/2017-90

SEI nº 3996526