

**PARECER Nº** 549/2020/JULG ASJIN/ASJIN  
**PROCESSO Nº** 00066.051705/2015-15  
**INTERESSADO:** PASSAREDO TRANSPORTES AÉREOS

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

**Infração:** A empresa prestou informação incorreta à ANAC a respeito do registro de pane em aeronave por ela operada.

**Enquadramento:** inciso V do art. 299 da Lei nº 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA).

**Data da infração:** 02/09/2013

**Auto de infração:** 00136/2015

**Aeronave:** PR-PDE

**Crédito de multa:** 665385185

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

**INTRODUÇÃO**

1. O Auto de Infração (AI) nº 00136/2015 (fl. 01 do arquivo SEI nº 2122984) apresenta a seguinte descrição:

MARCAS DA AERONAVE

PR-PDE

OCORRÊNCIA

DATA	HORA	LOCAL
02/09/2013	Não definida	RIBEIRÃO PRETO/SP

Descrição da ocorrência: A empresa prestou informação incorreta à ANAC a respeito do registro de pane em aeronave por ela operada.

HISTÓRICO: Na resposta ao ofício 1660/2013/DAR/UR/SAO PAULO (protocolo 00066.041728/2013-50), a respeito da suspensão cautelar do Certificado de Aeronavegabilidade da aeronave PR-PDE, a empresa afirma que:

"No dia 29-08-2013, durante a inspeção da ANAC em Cuiabá, foi verificada uma nova falha referente ao funcionamento da bomba, mas que, no entanto, acabou não permanecendo durante a preparação da aeronave pela tripulação para o próximo voo, não se fazendo necessário novo despacho através da MEL (o próprio comandante não reportou o item no Diário de Bordo), o que veio a ocorrer somente no dia posterior, ou seja, dia 30-05-2013, com o reporte do comandante no TLB 5554A10"

Entretanto, conforme Relatório de Vigilância da Segurança operacional nº15807/2013 emitido pela equipe de inspetores da ANAC que realizou inspeção de rampa na aeronave PR-PDE em Cuiabá, em 29/08/2013, ao ser observado que havia um placar de "inoperante" na aeronave PR-PDE para a bomba elétrica de combustível direita e esta não estava funcionando, os mecânicos da base liberaram a aeronave em acordo à MEL, conforme TLB nº 5553-A/10.

Desse modo, está configurado que a empresa prestou informação incorreta a respeito da execução de manutenção da aeronave, e por isso incorre em infração ao Código Brasileiro de Aeronáutica, artigo 299, inciso V.

Capitulação: Lei 7.565/86, Título IX, Capítulo III, artigo 299, inciso V.

2. No Relatório de Fiscalização (RF) nº 3/2015/GTARSP/GAEM/GGAC/SAR (fl. 02 do arquivo SEI nº 2122984) é informado:

Em 29/08/2013, durante inspeção de rampa realizada pela GGAC na cidade de Cuiabá, foi observado que havia um placar de "inoperante" na aeronave PR-PDE para a bomba elétrica de combustível direita. A empresa já teria efetuado a ação corretiva, conforme registro no Livro técnico da Aeronave (TLB) nº 5551C/10, no entanto, foi verificado que a bomba elétrica não estava funcionando, e os mecânicos da base liberaram a aeronave novamente em acordo à MEL, conforme TLB nº 5553-A/10, em anexo a este relatório.

A GTAR-SP emitiu o Ofício 1660/2013/DAR/UR/SÃO PAULO (cópia em anexo), suspendendo cautelarmente o Certificado de Aeronavegabilidade da aeronave PR-PDE, e solicitando que a empresa realizasse ação corretiva definitiva da pane, com a troca da bomba elétrica, só ocorreu em 01/09/2013, na base de Ribeirão Preto, conforme registro TLB nº 5556-A/10.

Na resposta ao ofício (protocolo 00066.041728/2013-50), a empresa afirma que:

"No dia 29-08-2013, durante a inspeção da ANAC em Cuiabá, foi verificada uma nova falha referente ao funcionamento da bomba, mas que, no entanto, acabou não permanecendo durante a preparação da aeronave pela tripulação para o próximo voo, não se fazendo necessário novo despacho através da MEL (o próprio comandante não reportou o item no Diário de Bordo), o que veio a ocorrer somente no dia posterior, ou seja, dia 30-08-2013, com o reporte do comandante no TLB 5554A10."

Desse modo, está configurado que a empresa, por meio de seu inspetor chefe, prestou informação incorreta a respeito da execução de manutenção da aeronave, e por isso incorre em infração ao Código Brasileiro de Aeronáutica, artigo 299, inciso V. Recomenda-se a lavratura de auto de infração para a empresa e para o Inspetor Chefe da empresa, Sr. Marcus Bertato.

Anexos:

- 1 Ofício 1660/2013/DAR/UR/SÃO PAULO (protocolo 00066.041572/2013-15);
- 2 Relatório da Vigilância da Segurança Operacional nº 15807/2013 de 29/09/2013, referente a inspeção de rampa realizada em Cuiabá/MT (protocolo 00065.132771/2013-33);
- 3 Carta CECARMN 187-13, enviada ao endereço de e-mail dar.sp.121@anac.gov.br, como resposta ao Ofício 1660/2013/DAR/UR/SÃO PAULO (protocolo 00066.041728/2013-50);
- 4 Registros no Livro técnico da Aeronave (TLB) nº 5551-C/10, 5553-A/10, 5554-A/10 e 5556-A/10 da aeronave PR-PDE.

3. No Ofício 1660/2013/DAR/UR/SÃO PAULO (fl. 03 do arquivo SEI nº 2122984) encaminhado pela ANAC para a empresa Passaredo Transportes Aéreos Ltda. é informado:

Ofício 1660/2013/DAR/UR/SÃO PAULO

(...)

Assunto: Suspensão da aeronave PR-PDE por Situação Técnica Irregular

(...)

1. Como resultado da ação de fiscalização realizada por equipe de Inspectores da ANAC no dia 29 de agosto de 2013, no aeroporto de Cuiabá (SBCY), informo a V.Sa. que o Certificado de Aeronavegabilidade da aeronave de marcas PR-PDE foi suspenso cautelosamente na data de hoje, por Situação Técnica Irregular, conforme o disposto no Artigo 114 da lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986 em seu parágrafo 1º, o estabelecido no item 47.157(b)(1) do RBHA 47, nos itens 91.7 e 91.407(a)(1) do RBHA 91, MPR 100 item 7.9.1(a), o item 21.181(a)(1) do RBAC 21, entre outros, tendo em vista:

1.1 A constatação que a empresa não demonstrou que liberou o item ATA 28-21-2 em observância aos procedimentos previstos em seu MGM aceito, bem como conforme previsto em sua MEL aprovada, à respeito da liberação da aeronave em caso de recorrência de pane, e

1.2 Em decorrência da constatação acima, que a empresa não demonstrou que procedeu adequadamente às ações de manutenção para o componente em pane, de maneira a corrigi-la com ações de manutenção aceitáveis.

2. Para a revogação da presente suspensão, a empresa deverá apresentar comprovação de retorno da aeronave à sua condição aeronavegável, mediante apresentação de registros comprobatórios de correção definitiva da bomba elétrica de combustível RH.

3. Adicionalmente solicito informar o número de série e o P/N de todas as bombas elétricas de combustível instaladas nas aeronaves ATR-72-500 da frota da empresa.

(...)

4. No Relatório de Vigilância da Segurança Operacional (RVSO) nº 15807/2013 (fls. 04/05 do arquivo SEI nº 2122984) em que é relatado que a aeronave PR-PDE foi inspecionada constam as seguintes informações:

(...)

#### 5. RESULTADOS

Hoje, 29/08/2013, foi feita inspeção de rampa em Cuiabá para cumprimento do PTA GCVC e durante o início da tarde elegemos a aeronave PR-PDE, voo 2256, CGB-GYN, DEP 14:25 lcl, para fazermos a inspeção, e alguns detalhes nos chamaram a atenção:

(...)

- Durante nossa conversa na cabine de comando, observamos que a bomba elétrica de combustível direita estava com o placar "inoperante" e não havia nada na lista de ACR. Mais uma vez questionamos o mecânico que entrou em contato com o T/S que informou que o item havia sido encerrado e tinham esquecido de tirar o placar. Verificamos no TLB que o item 5551-C10 tinha uma entrada de manutenção para encerramento do item MEL com a ação corretiva, entretanto o item que originou a discrepância, 5194-A10, não constava daquele bloco de TLB, pois o bloco a bordo era novo e o item 5194-A10 estava no bloco anterior que não estava a bordo. Para termos certeza que estava OK: pedimos então ao CMTE para ligar a bomba e para nossa surpresa a mesma não operou, ou seja, permanecia inoperante. Questionamos sobre qual seria a ação a ser tomada, e de acordo o T/S, o mecânico e o CMTE resolveram abrir novamente a pendência enquadrada na MEL e lançar em ACR. Como não tínhamos como comprovar naquele momento quando o item foi aberto e a aeronave já estava embarcada, aceitamos a ação mas anotamos todos os números dos TLB para fazer um questionamento a empresa via Ofício para que apresente-se toda a documentação para conferência. A discrepância foi reportada novamente no TLB 5553-A10.

(...)

#### 6. RECOMENDAÇÕES

Recomenda-se a solicitação da documentação técnica da aeronave para análise do ocorrido.

#### 7. PARECER

Parecer para suspensão do CA da aeronave confirmando os fatos.

#### Suspensa

#### 8. CONCLUSÃO

CA da aeronave foi suspenso de acordo com Ofício PROT. 00066.041572/2013-15.

(...)

5. Na Carta CECARMN 187-13 (fl. 06 do arquivo SEI nº 2122984) encaminhada pela empresa Passaredo para setor da ANAC foi informado:

(...)

Ribeirão Preto, 02 de Setembro de 2013

Ref.: CECARMN 187-13

(...)

Assunto: RESPOSTA AO OFÍCIO 1660/2013/DAR/SAR/UR/SÃO PAULO

(...)

Relativo ao item da bomba elétrica de combustível inoperante na aeronave PR-PDE, informo que este item já tinha sido reportado no dia 17-08-2013 através do TLB 5194A10, sendo encerrado no dia 28-08-2013, antes do primeiro voo deste dia 28, pelo TLB 5551C10, na ocasião sendo verificado o funcionamento normal da bomba, e possivelmente se tratava de uma pane intermitente. No dia 29-08-2013, durante a inspeção da ANAC em Cuiabá, foi verificada uma nova falha referente ao funcionamento da bomba, mas que, no entanto, acabou não permanecendo durante a preparação da aeronave pela tripulação para o próximo voo, não se fazendo necessário novo despacho através da MEL (o próprio comandante não reportou o item no Diário de Bordo), o que veio a ocorrer somente no dia posterior, ou seja, dia 30-08-2013, com o reporte do comandante no TLB 5554A10.

Em resposta ao ofício acima referenciado, informo que a aeronave PR-PDE, encontra-se em condição aeronavegável. O item despachado em MEL, de acordo com TLB 5554A10 de 30-08-2013 foi encerrado dia 01-09-2013 pelo TLB 5556A10, por meio da troca da bomba de combustível PN C11VQ0020, sendo removido o SN 767 e instalado o SN 1446, conforme documentos em anexo.

Por fim, apresentada a solução definitiva ao problema da Bomba Elétrica de Combustível RH, solicitamos à Vossa Senhoria a revogação imediata da suspensão do Certificado de Aeronavegabilidade da aeronave PR-PDE.

Conforme solicitado, informo as bombas instaladas na frota de aeronaves ATR72-500:

(...)

6. No Relatório de Voo - Situação Técnica nº 05551 C/10 (fl. 07 do arquivo SEI nº 2122984), referente à data de 28/08/2013, consta registro de manutenção que faz referência ao registro de nº 05194 A/10, indicando o encerramento do item MEL de nº 28-21-2, categoria C, em que consta a descrição da ação de manutenção realizada como "*Performed cleaning of elec. fuel pump connector and performed operational test IAW JIC 28-21-00 OPT 10000 Rev. 0, DEC. 01/12. System OK.*".

7. No Relatório de Voo - Situação Técnica nº 05553 A/10 (fl. 08 do arquivo SEI nº 2122984) consta registro referente à data de 29/08/2013, em que é informada pane descrita como "*RIGHT PUMP INOP*" para a aeronave PR-PDE, foi registrado que a pane foi diferida em ACR (Ação Corretiva Retardada), de acordo com o item 28-21-2 da MEL.

8. No Relatório de Voo - Situação Técnica nº 05554 A/10 (fl. 09 do arquivo SEI nº 2122984) consta registro referente à data de 30/08/2013, em que é informada pane descrita como "*RIGHT ELECT PUMP INOP*" para a aeronave PR-PDE, foi registrado que a pane foi novamente diferida em ACR (Ação Corretiva Retardada), de acordo com o item 28-21-2 da MEL.

9. No Relatório de Voo - Situação Técnica nº 05556 A/10 (fl. 10 do arquivo SEI nº 2122984) consta registro referente à data de 01/09/2013, em que é informada a ação de manutenção descrita como "*REPLACED THE FUEL ELECT PUMP IAW JIC 28-21-71 RAI 10000, REV. 0 DEZ, 01/12 TEST OK*", sendo indicado o encerramento do item MEL 28-21-2 e feita referência ao registro de nº 5554 A/10. O registro indica, ainda, que o componente instalado foi o de Part Number C11VQ0020 e Serial Number 1446.

## **DEFESA**

10. O interessado foi devidamente notificado do AI nº 00136/2015 em 23/11/2015, conforme demonstrado em Aviso de Recebimento (AR) (fl. 11 do arquivo SEI nº 2122984), tendo apresentado Defesa (fls. 13/18 do arquivo SEI nº 2122984), que foi recebida em 14/12/2015.

11. Na Defesa alega que diferentemente do constante no Auto de Infração a empresa Passaredo cumpriu sim o procedimento constante em seu conjunto de manuais, tendo realizado a ação corretiva no sentido de manter a aeronavegabilidade da aeronave PR-PDE.

12. Afirma que diversamente do que constou do Auto de Infração a Passaredo cumpre todas as normas previstas no RBHA 121, bem como presta informações corretas acerca do registro de pane em aeronave por ela operada, inexistindo qualquer infração capaz de gerar a multa prevista no artigo 299, inciso V do Código Brasileiro de Aeronáutica.

13. Informa 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.

14. Relata que a aeronave PR-PDE teve um componente em falha no dia 17/08/13 e, de acordo com o conjunto de manuais, tal falha poderia ser corrigida até o dia 27/08/13 ou até antes da data do primeiro voo da referida aeronave, que seria realizado no dia 28/08/13. Acrescenta que sem prejuízo do prazo previsto no manual, no dia 23/08/13, a empresa atuada solicitou uma extensão de 10 (dez) dias para a ANAC, permitindo, caso deferido, que a correção fosse realizada no dia 08/09/2013. Informa que tal pleito foi negado pela autarquia. Afirma que em atenção ao procedimento constante do MGM, no dia 28/08/13, antes do primeiro voo da aeronave PR-PDE, foi realizada ação corretiva do componente, conforme registro em TLB 5551C10. Acrescenta que no dia 29/08/2013, a Agência Nacional de Aviação Civil estava em Cuiabá acompanhando essa aeronave, por volta das 15h20min, horário local, junto com a equipe de manutenção daquela cidade, evidenciou que o problema na bomba elétrica de combustível não havia sido sanado de forma eficaz, pois havia apresentado uma nova pane. E que nessa oportunidade, o mecânico efetuou nova liberação MEL, conforme TLB 5553A10, o que é previsto no conjunto de manuais da empresa atuada.

15. Argumenta que o Certificado de Aeronavegabilidade da aeronave PR-PDE foi suspenso, sendo, então, enviado um ofício ao Gerente da área de Aeronavegabilidade de aeronaves da ANAC, informando-lhe que a mencionada aeronave somente voltou a apresentar problema no dia 30. Acrescenta que constou do ofício que o Inspetor Chefe da Passaredo (Marcus Bertato) não teve acesso ou conhecimento desse mau funcionamento do dia 29 (emitido e enviado para a ANAC próximo do horário 15h38), uma vez que o TLB 5553A10 só chegaria a Ribeirão Preto no dia 02/09/2013 no final da tarde, devido ao serviço interno de malotes, ao passo que o TLB 5554A10 foi efetuado em Ribeirão Preto no dia 30/08 e estava prontamente disponível no dia da emissão do ofício CECARMN 187-13. Relata que o Relatório de ACR do período entre 17/08 e 01/09 demonstrava que não havia qualquer reporte do dia 29/08, ou seja, o TLB 5553A10 de Cuiabá não estava devidamente cadastrado no sistema no momento da emissão do CECARMN, não permitindo que os responsáveis tivessem conhecimento da pane, que só ocorreria no dia 02/09/2013 à tarde, com a chegada do TLB 5553A10 em Ribeirão Preto, via malote interno.

16. Alega que houve repetição de pane da bomba cerca de 24h depois da primeira ação corretiva da manutenção, sendo certo que a empresa atuada adotou a medida corretiva no prazo estipulado nos manuais e que a empresa não teve o intuito de prestar informação incorreta à ANAC a respeito do registro de pane em aeronave por ela operada.

17. Acrescenta que a empresa atuada adotou medidas no intuito de verificar todos os registros objetivando constatar eventuais falhas no cadastramento de TLB junto ao sistema FLYDATA, como parte do processo de auditoria interna.

18. Afirma 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, 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.

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

20. Considera que há de ser considerada como esclarecida a situação em apreço em relação à Passaredo, 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 conseqüente arquivamento do processo administrativo.

21. 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, e que para

tanto, cumpre todas as normas previstas no RBHA 121, bem como respeita o dever de prestar informações corretas à ANAC no que tange ao registro de pane em aeronave por ela operada, inexistindo qualquer infração capaz de gerar a multa prevista artigo 299, inciso V do Código Brasileiro de Aeronáutica.

22. 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 a estrita observância aos processos, normas e exigências estabelecidas pela Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC. E 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.

23. Afirma que diante do acima exposto há de ser considerada como esclarecida a situação em apreço em relação à Passaredo, bem como considerada a impossibilidade de infração ao dispositivo legal declinado no Auto de Infração.

24. Requer que seja totalmente acolhida a Defesa, para que seja desconstituído o Auto de Infração com seu conseqüente arquivamento, afirmando ser inconsistente, haja vista ausência de infringência da Passaredo ao disposto no artigo 299, inciso V do Código Brasileiro de Aeronáutica. 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.

25. Junto à Defesa constam os seguintes documentos:

- 25.1. Ata de Assembleia Geral extraordinária (fls. 19/20 do arquivo SEI nº 2122984);
- 25.2. Estatuto Social (fls. 21/31 do arquivo SEI nº 2122984);
- 25.3. Atestado da ANAC referente à Ata de Assembleia Geral Extraordinária (fl. 32 do arquivo SEI nº 2122984);
- 25.4. Procuração (fl. 33 do arquivo SEI nº 2122984);
- 25.5. Carta da Passaredo Ref.: CECARMN 187-13 (fls. 34/35 do arquivo SEI nº 2122984);
- 25.6. Relatório de Voo - Situação Técnica nº 05556 A/10 (fl. 26 do arquivo SEI nº 2122984);
- 25.7. Authorised Release Certificate EASA FORM 1 referente ao componente Electric Pump, Part Number C11VQ0020 e Serial Number 1446 (fl. 37 do arquivo SEI nº 2122984);
- 25.8. Relatório de Voo - Situação Técnica nº 05554 A/10 (fl. 38 do arquivo SEI nº 2122984);
- 25.9. Authorised Release Certificate EASA FORM 1 referente ao componente Electric Pump, Part Number C11VQ0020 e Serial Number 1446 (fl. 39 do arquivo SEI nº 2122984);
- 25.10. Relatório de Voo - Situação Técnica nº 05194 A/10 (fl. 40 do arquivo SEI nº 2122984);
- 25.11. Relatório de Voo - Situação Técnica nº 05551 C/10 (fl. 41 do arquivo SEI nº 2122984); e
- 25.12. Histórico de ACR referente à aeronave PR-PDE (fl. 42 do arquivo SEI nº 2122984) com data de emissão em 27/11/2015, incluindo os registros que tiveram data de abertura de 17/08/2013 até 01/09/2013, em que constam as informações a seguir:

Aeronave	Data Abertura	TLB Abertura	SNAG	MEL/CDL	CAT	Data Fechamento	TLB Fechamento	Ação
PR-PDE	17/08/2013	5194 - A/10	RIGHT FUEL ELECTRIC PUMP CIRCUIT BREAKER PULLING	28-21-2	C	28/08/2013	5551 - C/10	PERFORMED CLEANING OF ELEC. FUEL PUMP CONNETOR AND PERFORMED OPERATIONAL TEST IAW JIC 28-21-00 OPT 10000 REV.O, DEC,01/12. SYSTEM OK.
PR-PDE	30/08/2013	5554 - A/10	RIGHT ELECT FUEL PUMP INOP	28-21-2	C	01/09/2013	5556 - A/10	REPLACED THE FUEL ELEGT PUMP IAW JIC 28-21-71 RAI 10000, REV.O, DEC,01/12. TEST OK

#### **DECISÃO DE PRIMEIRA INSTÂNCIA**

26. O setor competente de primeira instância, em decisão motivada (SEI nº 2210649), de 21/09/2018, considerou caracterizada a infração descrita no Auto de Infração, em face de prática capitulada no artigo 299, inciso V do Código Brasileiro de Aeronáutica. Foi aplicada multa no patamar mínimo, no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais).

27. No exame de circunstâncias atenuantes, conforme previsão do art. 22, § 1º, da Resolução ANAC nº 25, de 2008, bem como do art. 58, § 1º, da IN ANAC nº 08, de 2008, encontrou configurada a atenuante "II - a adoção voluntária de providências eficazes para evitar ou amenizar as conseqüências da infração, antes de proferida a decisão", conforme análise da defesa. Quanto às circunstâncias agravantes não encontrou configurada nenhuma das agravantes previstas no art. 22, § 2º, da Resolução ANAC nº 25, de 2008 ou do art. 58, § 2º, da IN ANAC nº 08, de 2008.

#### **RECURSO**

28. O interessado foi notificado da Decisão de Primeira Instância em 26/10/2018, conforme demonstrado em AR (SEI nº 2392991), tendo apresentado Recurso (SEI nº 2400855), que foi recebido em 07/11/2018.

29. Reitera alegações apresentadas na defesa.

30. Afirma ser de rigor o provimento do Recurso para o fim de reformar a decisão e declarar inconsistente o Auto de Infração, com o conseqüente arquivamento do processo administrativo, é o que requer.

31. Requer o provimento do Recurso para o fim de ser declarada a inconsistência do Auto de Infração, inexistindo qualquer infração capaz de gerar a multa em desfavor da recorrente.

32. Aborda o valor da multa aplicada, alegando que o setor de julgamento não agiu com o costumeiro acerto e dentro do princípio da razoabilidade ao fixar o valor da multa em quantia correspondente a R\$ 4.000,00 (quatro mil reais), motivo pelo qual considera que deve ser provido o Recurso, para o fim de reduzir a referida verba em advertência, posto que tal importância se mostra exacerbada ante a ocorrência da suposta infração. Ao contrário do quanto disposto no parecer proferido, considerado todo o contexto atual, alega ser 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, de 25 de abril de 2008. Informa que 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. Considera 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, aplicando-se advertência. Aguarda o acolhimento do Recurso, para fim de reformar a decisão administrativa proferida no Processo Administrativo em epígrafe.

33. Requer o provimento ao Recurso, eis que informa que inexistiu prática de ato infracional por parte da recorrente, e, conseqüentemente, inexistiu violação ao Código Brasileiro de Aeronáutica e legislação regulamentar, determinando-se o arquivamento do processo administrativo, como medida de inteira justiça. Caso não seja esse o entendimento, requer, ainda, que seja dado provimento ao Recurso para o fim de reduzir a multa aplicada para advertência, eis que no presente caso não incidem as agravantes, tampouco os fatos caracterizaram as infrações descritas.

34. Junto ao Recurso constam os seguintes documentos: Procuração; Ata de Assembleia Geral Ordinária; Ata da Assembleia Geral extraordinária; Atestado de aprovação emitido pela ANAC; e envelope de encaminhamento do Recurso.

#### **OUTROS ATOS PROCESSUAIS**

35. Certidão de tempestividade (fl. 12 do arquivo SEI nº 2122984), que informa foi juntada aos autos a defesa do interessado, interposta tempestivamente.

36. DESPACHO 50/2016/GTAR-SP/GAEM/GGAC/SAR (fl. 43 do arquivo SEI nº 2122984) de encaminhamento do processo.

37. Termo de Encerramento de Trâmite Físico (SEI nº 2122987).

38. NOTIFICAÇÃO DE DECISÃO - PAS Nº 333/2018/SAR/JPI - GTPA/SAR-SJC/GTAS/SAR-ANAC (SEI nº 2280322).

39. AR enviado (SEI nº 2280386).

40. Despacho que encaminha o processo (SEI nº 2395389).

41. Despacho de aferição de tempestividade (SEI nº 2463410).

42. É o relatório.

#### **PRELIMINARES**

##### **Regularidade Processual**

43.1. O interessado foi notificado do Auto de Infração, tendo apresentado Defesa. Após ser notificado da Decisão de Primeira Instância o interessado apresentou Recurso.

43.2. 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**

44. **Fundamentação da matéria:** A empresa prestou informação incorreta à ANAC a respeito do registro de pane em aeronave por ela operada.

44.1. A infração foi capitulada no Auto de Infração no inciso V do art. 299 da Lei nº 7.565/1986 (CBA). Assim, segue o previsto no dispositivo citado:

CBA

Art. 299. Será aplicada multa de [\(vetado\)](#) ate 1.000 (mil) valores de referência, ou de suspensão ou cassação de quaisquer certificados de matrícula, habilitação, concessão, autorização, permissão ou homologação expedidos segundo as regras deste Código, nos seguintes casos:

(...)

V - fornecimento de dados, informações ou estatísticas inexatas ou adulteradas;

(...)

44.2. Observa-se que no inciso V do art. 299 do CBA é prevista a aplicação de multa, dentre outras providências possíveis, no caso de fornecimento de informação inexata. No presente caso, foi descrito pela fiscalização que o interessado prestou informação incorreta à ANAC a respeito do registro de pane em aeronave por ela operada.

44.3. Diante do exposto, verifica-se a subsunção do fato descrito no AI nº 00136/2015 ao previsto no inciso V do art. 299 do CBA.

#### **DOSIMETRIA**

45. 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, de 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.

46. Com relação à dosimetria da penalidade pecuniária para a infração cometida por pessoa jurídica, a previsão da Resolução ANAC nº 25, de 2008 (art. 299, inciso V da Tabela de Infrações do Anexo II, item "FDI", 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.

47. Na Decisão de Primeira Instância foi encontrada configurada a circunstância atenuante prevista no inciso II do §1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008 e §1º do art. 58 da IN ANAC nº 08/2008, relativa à adoção voluntária de providências eficazes para evitar ou amenizar as consequências da infração, antes de proferida a decisão, sendo utilizada como motivação para a aplicação de tal circunstância atenuante a informação de ser em decorrência da análise da defesa. Esclarece-se que a circunstância atenuante aplicada, atualmente, é prevista no inciso II do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018.

48. Além disso, vê-se que quando da análise das alegações do interessado consta o seguinte trecho na Decisão de Primeira Instância:

(...)

16.4. "A empresa adotou medidas em auditoria interna".

16.4.1. Apesar de não constituir elemento que afaste a caracterização da infração, tal conduta será considerada como circunstância atenuante.

(...)

49. Desta forma, verifica-se que o fundamento utilizado pelo setor de primeira instância para a aplicação da circunstância atenuante em análise foi a informação constante da Defesa do interessado de que o mesmo realizou medidas como parte do processo de auditoria interna. No entanto, não consta dos autos elementos aptos a demonstrar quais teriam sido as ações concretas executadas pela empresa.

50. Importante considerar que a simples apresentação de informação de que adotou medidas de verificação de seus registros não é suficiente para comprovar que tais medidas tenham sido executadas. Além disso, sem um detalhamento e sem a apresentação de documentação referente às medidas executadas não é possível realizar a análise se tais medidas foram eficazes para evitar ou amenizar as consequências da infração, não permitindo, assim, a aplicação da circunstância atenuante prevista, atualmente, no inciso II do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018.

51. Outro ponto a ser observado é que a informação apresentada pela empresa, que foi considerada inexata, foi decorrente de ação de fiscalização, que teve como consequência a suspensão do Certificado de Aeronavegabilidade da aeronave inspecionada. Diante das informações juntadas pela fiscalização foi constatado que a informação apresentada pela empresa na resposta ao Ofício nº 1660/2013/DAR/UR/SÃO PAULO era incorreta. Assim, eventuais medidas adotadas pela empresa, como parte de seu processo de auditoria interna, teriam sido executadas após a constatação da irregularidade pela fiscalização o que afastaria a característica de voluntariedade das ações eventualmente realizadas, na medida em que as mesmas só se deram após a constatação da irregularidade pela fiscalização.

52. Desta forma, entendo que deve ser afastada a circunstância atenuante aplicada pelo setor de primeira instância e que é atualmente prevista no inciso II do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018, o que pode fazer com que a sanção seja aplicada no patamar médio, que corresponde ao valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais).

53. 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.

54. Cabe citar que o art. 44, §3º, da Resolução ANAC nº 472/2018 estabelece que, no julgamento do recurso, em caso de possibilidade de agravamento, o Recorrente deve ser intimado no prazo de 10 (dez) dias, conforme redação a seguir:

Resolução ANAC nº 472/2018

Art. 44. Do julgamento do recurso poderá resultar:

I - confirmação da sanção aplicada;

II - alteração da espécie de sanção aplicada ou do valor da multa;

III - declaração de nulidade ou reforma, total ou parcial da decisão de primeira instância; ou

IV - declaração de nulidade do auto de infração, com anulação de todos os atos subsequentes e comunicação do teor da decisão à fiscalização para apurar a necessidade de eventual lavratura de novo auto de infração, desde que respeitados os prazos previstos na Lei nº 9.873, de 1999.

(...)

**§ 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.**

**(grifo meu)**

55. Tendo em conta o exposto a respeito da possibilidade de agravamento da sanção, deixo de analisar o mérito do presente processo, em função da necessidade de notificação prévia do interessado.

## **CONCLUSÃO**

56. Pelo exposto, sugiro a NOTIFICAÇÃO do interessado ante a POSSIBILIDADE DE AGRAVAMENTO da sanção para o valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais), em função de possível afastamento da circunstância atenuante prevista atualmente no inciso II do §2º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 (anteriormente prevista no inciso II do §1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008 e §1º do art. 58 da IN ANAC nº 08/2008), de forma que o mesmo, querendo, venha no prazo total de 10 (dez) dias, formular suas alegações, cumprindo, assim, o disposto no parágrafo único do art. 64 da Lei nº 9.784/99 e no §3º do art. 44 da Resolução ANAC nº 472/2018.

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

58. **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 09/07/2020, às 10:35, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **4513950** e o código CRC **3E7C0901**.

Referência: Processo nº 00066.051705/2015-15

SEI nº 4513950



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL  
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

**DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 525/2020**

PROCESSO Nº 00066.051705/2015-15  
INTERESSADO: Passaredo Transportes Aéreos

Brasília, 09 de julho 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 21/09/2018, que aplicou multa no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais) pelo cometimento da infração identificada no Auto de Infração nº 00136/2015, pela conduta de que a empresa prestou informação incorreta à ANAC a respeito do registro de pane em aeronave por ela operada. A infração ficou capitulada no inciso V do art. 299 da Lei nº 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA).

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 549/2020/JULG ASJIN/ASJIN – SEI nº 4513950], 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\$ 7.000,00 (sete mil reais), em função de possível afastamento da circunstância atenuante prevista atualmente no inciso II do §2º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 (anteriormente prevista no inciso II do §1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008 e §1º do art. 58 da IN ANAC nº 08/2008), de forma que o mesmo, querendo, venha no prazo total de 10 (dez) dias, formular suas alegações, cumprindo, assim, o disposto no parágrafo único do art. 64 da Lei nº 9.784/99 e no §3º do art. 44 da Resolução ANAC nº 472/2018.

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 09/07/2020, às 15:48, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no





A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **4518805** e o código CRC **9554C6A4**.