

PARECER Nº 520/2020/JULG ASJIN/ASJIN
PROCESSO Nº 00066.051963/2015-00
INTERESSADO: PASSAREDO TRANSPORTES AÉREOS

PROPOSTA DE DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA – ASJIN

Infração: Não seguiu procedimento aceito pela ANAC para determinação do prazo para correção de Ação Corretiva Retardada.

Enquadramento: alínea "e" do inciso III do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA) c/c item 121.363(a)(2) do RBAC (Regulamento Brasileiro de Aviação Civil) 121 c/c item 43.13(c) do RBAC 43.

Data da infração: 29/08/2013

Auto de infração: 00135/2015

Aeronave: PR-PDE

Crédito de multa: 665467183

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

INTRODUÇÃO

1. O Auto de Infração (AI) nº 00135/2015 (fl. 01 do arquivo SEI nº 2122107) apresenta a seguinte descrição:

MARCAS DA AERONAVE

PR-PDE

OCORRÊNCIA

| DATA | HORA | LOCAL |
|------------|--------------|-------------------|
| 29/08/2013 | Não definida | RIBEIRÃO PRETO/SP |

Descrição da ocorrência: Não seguiu procedimento aceito pela ANAC para determinação do prazo para correção de Ação Corretiva Retardada.

HISTÓRICO: Conforme previsto no MGM da empresa (revisão original), Procedimento MNT 015-11 - V.02, vigentes à época, panes despachadas em acordo à MEL como Ação Corretiva Retardada e que apresentem recorrência devem ser corrigidos tomando por base a data inicial da pane. Entretanto, considerando a pane na bomba elétrica do lado direito da aeronave PR-PDE, ocorrida e registrada no dia 17/08/2013 (conforme página do Livro Técnico da aeronave - TLB nº. 5194-A10), após ação corretiva realizada em 28/08/2013 e recorrência em 29/08/2013 (respectivamente página do Livro Técnico da aeronave - TLB nº. 5551-C/10 e 5553-A/10), a ação corretiva definitiva se deu apenas em 01/09/2013 (conforme página do Livro Técnico da aeronave - TLB nº. 5556-A10), 14 dias após a primeira ocorrência, acima do prazo de 10 dias concedido pela MEL.

Desse modo, ao não cumprir procedimento constante do seu conjunto de manuais, requerido conforme a Subparte G do RBAC 121 (especialmente os parágrafos 131, 133 e 135), e aceito por essa Agência, a empresa cometeu infração ao Código Brasileiro de Aeronáutica - Lei 7.565/86, Título IX, Capítulo III, artigo 302, inciso III, alínea (e).

Capitulação: Lei 7.565/86, Título IX, Capítulo III, artigo 302, inciso III, alínea (e) C/C Subparte G do RBAC 121 e Manual MGM da empresa, aceito pela ANAC.

2. No Relatório de Fiscalização (RF) nº 2/2015/GTARSP/GAEM/GGAC/SAR (fl. 02 do arquivo SEI nº 2122107) é informado:

Em 17/08/2013, conforme registro no Livro técnico da Aeronave (TLB) nº 5194-A10, para a aeronave PR-PDE, foi apontada falha na bomba elétrica do lado direito da aeronave, sendo esta aeronave liberada para retorno ao serviço em acordo à MEL, item 28-21-2, com prazo para execução da ação corretiva definitiva até o dia 27/08/2013.

Em 23/08/2013, a empresa solicitou extensão do prazo para a ação corretiva retardada, conforme previsto em seu Manual Geral de Manutenção e IAC 3507, sendo negada a extensão pela GTAR-SP, conforme protocolo 00066.040537/2013-71 (ver anexo).

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.

A ação corretiva definitiva, com a troca da bomba elétrica, só ocorreu em 01/09/2013, na base de ribeirão Preto, conforme registro TLB nº 5556-A/10.

Conforme previsto no MGM da empresa (revisão original), capítulo e Procedimento. MNT 015-11 - V.02, vigentes à época, panes despachadas em acordo MEL como Ação Corretiva Retardada e que apresentem recorrência devem ser corrigidos tomando por base a data inicial da pane, o que não foi feito, visto que a primeira pane ocorreu no dia 17/08/2013, e após ação corretiva em 28/08/2013 e recorrência em 29/08/2013, a ação corretiva definitiva se deu apenas em 01/09/2013, 14 dias após a primeira ocorrência, acima do prazo de 10 dias concedido pela MEL.

Desse modo, ao não cumprir procedimento constante do seu conjunto de manuais, requerido conforme a Subparte G do RBAC 121 (especialmente os parágrafos 131, 133 e 135), e aceito por essa Agência, a empresa cometeu infração ao Código Brasileiro de Aeronáutica, artigo 302, inciso III, alínea (e).

Anexos:

- 1 Registro no Livro técnico da Aeronave (TLB) nº 5194-A10 da aeronave PR-PDE.
- 2 Formulário SEGV0002, com solicitação do operador para extensão do prazo para correção da pane de bomba elétrica de combustível, e resposta da GTAR-SP, com o indeferimento do pedido (protocolo 00066.040537/2013-71);
- 3 Relatório da Vigilância da Segurança Operacional nº 15807/2013 de 29/09/2013, referente a inspeção de rampa realizada em Cuiabá/MT;

4 Registro no Livro técnico da Aeronave (TLB) nº 5551-C/10, 5553-A/10 e 5556- A/10 da aeronave PR-PDE

5 Cópia do procedimento MNT 015-11 - V.02, conforme MGM revisão original, vigente à época.

3. No Relatório de Voo - Situação Técnica nº 05194 A/10 (fl. 03 do arquivo SEI nº 2122107), referente à data de 17/08/2013, foi registrada pane com a descrição "*Right fuel electric pump circuit breaker pulling*". E no Relatório de Voo - Situação Técnica nº 05551 C/10, 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 "*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.*".

4. Consta o Formulário SEGV00 002 nº PTA035/13 (fl. 04 do arquivo SEI nº 2122107), que se destina à solicitação de extensão de tempo para reparo de itens constantes da MEL (Minimum Equipment List - Lista de Equipamentos Mínimos), em que é informada pane na aeronave PR-PDE, sendo indicada a liberação pelo item 28-21-2, categoria "C", limite para reparo em 27/08/2013, sendo solicitada extensão de 10 dias e feita referência ao Relatório Técnico TLB 5194A/10, além de ser informada a data da pane em 17/08/2013. A discrepância é descrita como "*RIGHT FUEL ELECTRIC PUMP CIRCUIT BREAKER PULLING*" e no motivo da incapacidade para correção consta a seguinte informação:

Motivo da Incapacidade para Correção (*Reason For The Extension*):

O processo de pesquisa de pane foi realizado e apontou a necessidade de troca da bomba PN C11VQ0020, que está sendo comprado em caráter crítico, pelo GMA Standard Exchange Order 243/13 em anexo, mas que não estará disponível no estoque Passaredo até o dia 27-08-2013. Solicitamos extensão para que a ação corretiva possa ser efetuada dentro do prazo regulamentado com segurança.

5. No Relatório de análise de reincidência e criticidade (fl. 04 do arquivo SEI nº 2122107) desenvolvido pela Passaredo constam as seguintes informações:

(...)

RELATÓRIO DE ANÁLISE DE REINCIDÊNCIA E CRITICIDADE

Pane Analisada: RIGHT FUEL ELECTRIC PUMP CIRCUIT BREAKER PULLING

Aeronave: PR-PDE

Motivo: Solicitação de Extensão de ACR

Motivo da não conclusão do item: O processo de pesquisa de pane foi realizado e apontou a necessidade de troca da bomba PN C11VQ0020, que está sendo comprado em caráter crítico, pelo GMA Standard Exchange Order 243/13 em anexo, mas que não estará disponível no estoque Passaredo até o dia 27-08-2013. Solicitamos extensão para que a ação corretiva possa ser efetuada dentro do prazo regulamentado com segurança.

Análise de Reincidência: Houve 01 pedido de extensão para a aeronave PR-PDE, relativo ao sistema 28-21-2, operada pela PASSAREDO.

Análise de Criticidade: O MEL PASSAREDO revisão 1 aprovada conforme FOP 111 02/2013/GCTA-SP/GGTA/SSO, em 16-01-2013, seção 28-21-2, em anexo, permite a liberação deste ACR. Registro indicado no TLB 5194A/10, de 17-08-2013, em anexo.

Parecer: Solicitamos a extensão do ACR devido o item atender às condições necessárias para uma operação segura.

(...)

6. Consta o FOP 111 nº 2/2013/GCTA-SP/GGTA/SSO (fl. 05 do arquivo SEI nº 2122107) referente à aprovação da revisão nº 01 da MEL da empresa aplicável ao modelo de aeronave ATR72.

7. Na página 28-1 da MEL da empresa Passaredo para a aeronave ATR 72, consta o item 28-21-2 da MEL, para o qual são apresentadas as seguintes informações:

| SYSTEM & SEQUENCE NUMBER | 1. ITEM | 2. Number Installed | 3. Number required for dispatch | 4. Remarks or exceptions |
|--------------------------|---------|---------------------|---------------------------------|---|
| 28 - FUEL SYSTEM | | | | (...) |
| 21-2 Electrical pump | C | 2 | 1 | * (O) One may be inoperative except for ETOPS, provided: (m) (a) Fuel X FEED valve is operative, and , (b) Associated jet pump (and motive flow valve) is operative |
| | | | | (...) |

8. Consta o documento GMA Standart Exchange Order nº 243/13 (fl. 06 do arquivo SEI nº 2122107), com data de 19/08/2013, em que é informado faturamento e envio para Passaredo Transportes Aéreos LTDA., referente ao componente descrito como "Fuel Eletric Pump" de Part Number C11VQ0020. Além disso, foi juntado o registro do Relatório de Voo - Situação Técnica nº 05194 A/10, no qual a discrepância foi reportada.

9. Foi juntado aos autos o SEGV00 002 nº PTA035/13 (fl. 07 do arquivo SEI nº 2122107) com resultado da análise do pedido da empresa, em que consta que foi indeferida a solicitação e foi informado que "*ALÉM DE NÃO TER SIDO EVIDENCIADA A DATA DE CHEGADA DO COMPONENTE, O CHETA APRESENTADO DIFERE DO PRESENTE NA REVISÃO 58 DAS E.O. DA EMPRESA*".

10. No Relatório de Vigilância da Segurança Operacional (RVSO) nº 15807/2013 (fls. 08/09 do arquivo SEI nº 2122107) 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 apresentasse toda a documentação para conferência. A discrepância foi reportada novamente no TLB 5553-A10.

(...)

6. RECOMENDAÇÕES

Recomenda-se a solicitação do 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.

(...)

11. Constam os registros dos Relatórios de Voo - Situação Técnica nº 05551 A/10, 05551 B/10 e 05551 C/10 (fl. 10 do arquivo SEI nº 2122107).

12. No Relatório de Voo - Situação Técnica nº 05553 A/10 (fl. 11 do arquivo SEI nº 2122107) 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.

13. No Relatório de Voo - Situação Técnica nº 05554 A/10 (fl. 12 do arquivo SEI nº 2122107) 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 diferida em ACR (Ação Corretiva Retardada), de acordo com o item 28-21-2 da MEL.

14. No Relatório de Voo - Situação Técnica nº 05556 A/10 (fl. 13 do arquivo SEI nº 2122107) 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.

15. Consta o Authorised Release Certificate (Certificado de Liberação Autorizada) EASA FORM 1 referente ao componente Electric Pump (Bomba elétrica), Part Number (Número de Parte) C11VQ0020 e Serial Number (Número de Série) 1446.

16. Foram juntadas páginas do procedimento MNT 015-11 - V.02 da Passaredo (fls. 14/15 do arquivo SEI nº 2122107), que dispõe sobre a abertura, controle e execução de itens de ACR (Ação Corretiva Retardada), em que consta o trecho transcrito a seguir:

MNT 015-11 - V.02

ABERTURA, CONTROLE E EXECUÇÃO DE ITENS DE ACR

(...)

h) Caso a pane seja recorrente o MCC deverá monitorar para que o encerramento seja feito tomando por base a data inicial da pane.

(...)

DEFESA

17. O interessado foi devidamente notificado do AI nº 00135/2015 em 23/11/2015, conforme demonstrado em Aviso de Recebimento (AR) (fls. 16 do arquivo SEI nº 2122107), tendo apresentado Defesa (fls. 18/23 do arquivo SEI nº 2122107), que foi recebida em 14/12/2015.

18. 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 prazo de 10 (dez) dias.

19. Afirma que diversamente do que constou do Auto de Infração a Passaredo cumpre todas as normas previstas no RBHA 121, mormente no que tange à Ação Corretiva Retardada, inexistindo qualquer infração capaz de gerar a multa prevista artigo 302, inciso III, alínea "e" do Código Brasileiro de Aeronáutica.

20. 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.

21. 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.

22. Argumenta que de forma indevida 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.

23. 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 aliado a esse fato, em 01/09/13 foi trocada a bomba elétrica de combustível, solucionando definitivamente o problema.

24. 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.

25. 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.

26. 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 consequente arquivamento do processo administrativo.

27. 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, mormente a subparte G, bem como respeita o procedimento de ação corretiva constante de seu conjunto de manuais, inexistindo qualquer infração capaz de gerar a multa prevista artigo 302, inciso III, alínea "e" do Código Brasileiro de Aeronáutica, bem como aos dispositivos previstos no RBHA 121, subparte G.

28. 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.

29. 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.

30. Requer que seja totalmente acolhida a Defesa, para que seja desconstituído o Auto de Infração com seu consequente arquivamento, afirmando ser inconsistente, haja vista ausência de infringência da Passaredo ao disposto no artigo 302, inciso III, alínea "e" do Código Brasileiro de Aeronáutica, bem como aos dispositivos previstos no RBHA 121, subparte G. 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.

31. Junto a Defesa constam os seguintes documentos:

31.1. Procuração (fls. 24/23 do arquivo SEI nº 2122107);

31.2. Ata de Assembleia Geral extraordinária (fls. 25/26 do arquivo SEI nº 2122107);

31.3. Estatuto Social (fls. 27/37 do arquivo SEI nº 2122107);

31.4. Atestado da ANAC referente à Ata de Assembleia Geral Extraordinária (fl. 38 do arquivo SEI nº 2122107);

31.5. Ofício da Passaredo Ref.: CECARMN 187-13 (fls. 39/40 do arquivo SEI nº 2122107) em que é informado:

(...)

Assunto: RESPOSTA AO OFICIO 1660/2013/DAR/SAR/UR/SAO PAULO

Prezado Senhor,

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.

(...)

- 31.6. Relatório de Voo - Situação Técnica nº 05556 A/10 (fl. 41 do arquivo SEI nº 2122107);
- 31.7. Authorised Release Certificate EASA FORM 1 referente ao componente Electric Pump, Part Number C11VQ0020 e Serial Number 1446 (fl. 42 do arquivo SEI nº 2122107);
- 31.8. Relatório de Voo - Situação Técnica nº 05554 A/10 (fl. 43 do arquivo SEI nº 2122107)
- 31.9. Authorised Release Certificate EASA FORM 1 referente ao componente Electric Pump, Part Number C11VQ0020 e Serial Number 1446 (fl. 44 do arquivo SEI nº 2122107);
- 31.10. Relatório de Voo - Situação Técnica nº 05194 A/10 (fl. 45 do arquivo SEI nº 2122107);
- 31.11. Relatório de Voo - Situação Técnica nº 05551 C/10 (fl. 46 do arquivo SEI nº 2122107).
- 31.12. Histórico de ACR referente à aeronave PR-PDE (fl. 47 do arquivo SEI nº 2122107) 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 | 29/08/2013 | 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 | REPLAGED THE FUEL ELEGT PUMP IAW JIC 28-21-71 RAI 10000, REV.O, DEC,01/12. TEST OK |

DECISÃO DE PRIMEIRA INSTÂNCIA

32. O setor competente de primeira instância, em decisão motivada (SEI nº 2235628), de 21/09/2018, considerou caracterizada a infração descrita no Auto de Infração, em face de prática capitulada no artigo 302, inciso III, alínea "e" do Código Brasileiro de Aeronáutica. Foi aplicada multa no patamar mínimo, no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais).

33. 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

34. O interessado foi notificado em 30/10/2018, conforme demonstrado em AR (SEI nº 2396521), tendo apresentado Recurso (SEI nº 2419403), que foi recebido em 13/11/2018.

35. Reitera alegações apresentadas na defesa.

36. Acrescenta que a recorrente não teve o intuito de não seguir procedimento aceito pela ANAC para determinação do prazo para correção de ação corretiva retardada.

37. 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.

38. 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.

39. 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 o fim de reformar a decisão administrativa proferida no Processo Administrativo em epígrafe.

40. 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.

41. 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

42. Certidão de tempestividade (fl. 17 do arquivo SEI nº 2122107), que informa foi juntada aos autos a defesa do interessado, interposta tempestivamente.
43. DESPACHO 46/2016/GTAR-SP/GAEM/GGAC/SAR (fl. 48 do arquivo SEI nº 2122107) de encaminhamento do processo;
44. Termo de Encerramento de Trâmite Físico (SEI nº 2122110).
45. NOTIFICAÇÃO DE DECISÃO - PAS Nº 344/2018/SAR/JPI - GTPA/SAR-SJC/GTAS/SAR-ANAC (SEI nº 2304023).
46. AR enviado (SEI nº 2304067).
47. Despacho que encaminha o processo (SEI nº 2401190).
48. Extrato de rastreamento do sistemas dos Correios (SEI nº 2426524).
49. Despacho de aferição de tempestividade (SEI nº 2454077).
50. É o relatório.

PRELIMINARES

51. Regularidade Processual

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

51.2. 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

52. **Fundamentação da matéria:** Não seguiu procedimento aceito pela ANAC para determinação do prazo para correção de Ação Corretiva Retardada.

52.1. A infração foi capitulada na alínea "e" do inciso III do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (CBA) c/c Subparte G do RBAC 121 e Manual MGM da empresa, aceito pela ANAC. Além disso, no campo "HISTÓRICO" do Auto de Infração nº 00135/2015 é citada a Subparte G do RBAC 121 sendo feita referência às seções 121.131, 121.133 e 121.135 de tal Subparte.

52.2. Assim, deve ser analisado o enquadramento apontado pela fiscalização para a irregularidade descrita. Desta forma, segue o previsto na alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA.

CBA
Art. 302. A multa será aplicada pela prática das seguintes infrações:
(...)
III - infrações imputáveis à concessionária ou permissionária de serviços aéreos:
(...)
e) não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves;
(...)

52.3. Observa-se que na alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA é prevista a aplicação de multa pela não observação de normas e regulamentos relativos à manutenção e operação de aeronaves. No presente caso, considerando o que foi descrito pela fiscalização, não se vislumbra que a irregularidade descrita seja referente ao descumprimento de normativo de operação de aeronave, mas sim de manutenção, em virtude de que o fato gerador da irregularidade se refere ao fato de não ter sido cumprido o disposto em procedimento de manutenção aceito pela ANAC, que concerne ao prazo para correção de pane despachada na condição de Ação Corretiva Retardada (ACR). Portanto, devem ser identificadas as normas de manutenção que porventura possam ter sido descumpridas.

52.4. Nota-se que no campo "Capitulação" do Auto de Infração a fiscalização aponta a Subparte G do RBAC 121 para o enquadramento da irregularidade, no entanto, sem identificar os requisitos específicos de tal subparte que teriam sido descumpridos. Na versão do RBAC 121 em vigor à época dos fatos a Subparte G é composta pelas seguintes seções:

RBAC 121
SUBPARTE G – REQUISITOS DO SISTEMA DE MANUAIS
121.131 Aplicabilidade
121.133 Elaboração do sistema de manuais
121.135 Conteúdo do sistema de manuais
121.137 Disponibilidade e distribuição do sistema de manuais
121.139 Requisitos do sistema de manuais a bordo de aviões. Operações suplementares
121.141 Manual de voo dos aviões

52.5. Conforme exposto, no campo "HISTÓRICO" do Auto de Infração são mencionadas as seções 121.131, 121.133 e 121.135 da Subparte G do RBAC 121, as quais tem o conteúdo exposto a seguir:

RBAC 121

SUBPARTE G – REQUISITOS DO SISTEMA DE MANUAIS

121.131 – APLICABILIDADE

Esta subparte estabelece requisitos para elaboração e atualização do sistema de manuais para todos os detentores de certificado.

121.133 – ELABORAÇÃO DO SISTEMA DE MANUAIS

- (a) Cada detentor de certificado deve elaborar e submeter à aceitação prévia da ANAC um sistema de manuais para uso e orientação de seu pessoal de solo e de voo na condução de suas atividades.
- (b) Cada revisão de cada manual que integre o sistema de manuais do operador deve ser submetida à aceitação prévia da ANAC, salvo aquelas dispensadas deste ato pelo manual já aceito.
- (c) Para os propósitos desta subparte, o detentor de certificado pode elaborar uma parcela do sistema de manuais contendo instruções e informações de manutenção, no todo ou em parte, sob a forma impressa ou outras formas aceitáveis pela ANAC.

121.135 – CONTEÚDO DO SISTEMA DE MANUAIS

- (a) Cada sistema de manuais requerido por RBAC 121.133 deve:
- (1) conter instruções e informações necessárias ao pessoal envolvido, de modo a permitir que cada pessoa cumpra suas atribuições e responsabilidades com alto grau de segurança;
 - (2) ter uma composição que facilite revisões;
 - (3) ter a data da última revisão em cada uma de suas páginas; e
 - (4) não contrariar nenhuma legislação brasileira vigente e, no caso de operações de bandeira ou suplementares, nenhuma legislação estrangeira aplicável. Não contrariar, ainda, o contido no Certificado de Empresa de Transporte Aéreo e respectivas especificações operativas.
- (b) O manual pode ser composto por dois ou mais volumes separados, podendo conter cópias de publicações originais dos fabricantes dos aviões e componentes, desde que o conjunto contenha todas as informações abaixo, sendo que cada volume deve conter todas as informações concernentes a cada grupo específico de pessoas:
- (1) política geral do detentor de certificado; e
 - (i) uma política específica do detentor de certificado que venha a abranger manobras, ações e procedimentos normais, anormais e de emergência aprovados, previstos nos seu programa de treinamento operacional, os quais incluam aqueles voltados para evitar tesouras de vento em baixa altitude e CFTT – Controlled Flight into Terrain.
 - (2) atribuições e responsabilidades funcionais de cada tripulante, membros apropriados da organização de solo e do pessoal de direção;
 - (3) referências aos Regulamentos e a outros documentos apropriados;
 - (4) despacho de voo e controle operacional, incluindo procedimentos de coordenação de despachos de voo e controle operacional ou procedimentos de acompanhamento de voo, como aplicável;
 - (5) procedimentos de voo em rota, comunicações e navegação, incluindo procedimentos para despacho ou continuação de voo se algum item de equipamento, requerido para um particular tipo de operação, tornar-se inoperante ou inservível em rota, adicionalmente:
 - (i) instruções sobre aceitação e confirmação de autorizações do controle de tráfego aéreo (ATC), particularmente quando dizem respeito a separação com o terreno.
 - (6) para operações domésticas ou de bandeira, informações apropriadas sobre voos em rota, retiradas das especificações operativas, incluindo, para cada rota aprovada, os tipos de aviões autorizados a voá-la, o tipo de operação aprovado como VFR, IFR, diurno, noturno, etc. para a mesma e qualquer outra informação pertinente, adicionalmente:
 - (i) um guia de rota que deve ser utilizado pela tripulação de voo para cada voo.
 - (7) para operações suplementares, informações apropriadas, retiradas das especificações operativas, incluindo a área de operação autorizada, os tipos de aviões autorizados, os tipos de operação aprovados como VFR, IFR, diurno, noturno, etc. e qualquer outra informação pertinente, adicionalmente:
 - (i) um guia de rota que deve ser utilizado pela tripulação de voo para cada voo.
 - (8) informações sobre os aeródromos da especificação operativa, incluindo para cada um:
 - (i) sua localização (para operações domésticas e de bandeira apenas);
 - (ii) sua designação: normal, interino ou de alternativa (para operações domésticas e de bandeira apenas);
 - (iii) os tipos de aviões autorizados a utilizá-lo (para operações domésticas e de bandeira apenas);
 - (iv) procedimentos de aproximação e pouso por instrumentos;
 - (v) mínimos meteorológicos de pouso e decolagem; e
 - (vi) qualquer outra informação julgada pertinente;
 - (9) limitações de certificação e funcionamento do avião, de peso de decolagem, de rota e de pouso;
 - (10) Dados de desempenho para todas as fases de operações ETOPS;
 - (11) procedimentos para familiarizar passageiros com o uso de equipamentos de emergência durante o voo;
 - (12) equipamentos e procedimentos de emergência;
 - (13) método de designação de sucessão da tripulação no comando do voo;
 - (14) procedimentos para determinar a praticabilidade de pistas para pousos e decolagem e para a disseminação das informações pertinentes ao pessoal de operações;
 - (15) procedimentos para operação em gelo, granizo, tempestade, turbulência e outras condições atmosféricas potencialmente perigosas;
 - (16) cada currículo de programa de treinamento requerido incluindo as apropriadas fases de solo, voo e emergência;
 - (17) procedimentos e instruções sobre manutenção, manutenção preventiva e serviços de rampa;
 - (18) tempos limites, ou padrões para determinação de tempo limite para revisões gerais, inspeções e verificações de células, grupos moto propulsores e equipamentos normais e de emergência;
 - (19) procedimentos para reabastecimento dos aviões, eliminação de contaminação de combustível, prevenção de incêndios (incluindo proteção eletrostática) e proteção aos passageiros durante os reabastecimentos;
 - (20) instruções abrangendo as responsabilidades e autoridade dos inspetores nas inspeções de aeronavegabilidade;
 - (21) métodos e procedimentos para manter o peso e o centro de gravidade dos aviões dentro dos limites aprovados;
 - (22) quando aplicável, procedimentos para qualificação de tripulantes e despachantes de voo em rotas e aeródromos;
 - (23) procedimentos para notificação de acidentes e incidentes nos termos da legislação específica do Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SIPAER);
 - (24) Em operações ETOPS de bandeira e suplementares, que não cargueiras, acima de 180 minutos deverá ser elaborado um plano para a continuação de viagem dos passageiros;

(25) procedimentos e instruções que permitam ao pessoal reconhecer artigos perigosos e, se tais artigos tiverem que ser transportados, guardados ou manuseados, procedimentos para:

- (i) aceitação de embarque de artigo perigoso para assegurar embalagem, marcas, etiquetas e documentação de embarque apropriados, assim como compatibilidade de artigos e instruções para seu carregamento, guarda e manuseio;
- (ii) notificação e relatório de incidente com artigo perigoso como requerido pela legislação específica;
- (iii) notificação ao piloto em comando da existência de artigo perigoso a bordo;
- (iv) procedimentos de emergência em voo relativos a artigos perigosos.

(26) o nome e as atribuições do Diretor de Segurança Operacional e do pessoal da administração requerido pelo RBAC 119, e quaisquer outras informações ou instruções relativas ao sistema de segurança operacional da empresa, conforme prescrito no parágrafo (d)(6) do Apêndice Q;

(26) o nome e as atribuições do Diretor de Segurança Operacional e quaisquer outras informações ou instruções relativas ao sistema de segurança operacional da empresa;

(27) deve conter procedimentos operacionais padronizados (SOP) que proporcionem ao pessoal de operações de voo orientações para as operações, em todas as fases de voo, de maneira segura, eficiente, lógica e previsível.

(c) O sistema de manuais só pode conter cópias de publicações originais dos fabricantes dos aviões e equipamentos, como previsto no parágrafo (b) desta seção, se:

- (1) tais cópias atenderem ao previsto no parágrafo (a) desta seção; e
- (2) o original for em português ou em inglês. Se for em inglês, o detentor de certificado deve demonstrar que o pessoal ao qual as cópias serão distribuídas conforme os parágrafos (a)(1) e (2) da seção 121.137 deste regulamento, é capaz de ler e entender, perfeitamente, as instruções nelas contidas.

(d) Cada detentor de certificado deve manter um conjunto completo de seu manual em sua base principal de operação.

(e) Os assuntos citados nesta seção constituem os itens do sistema de manuais do detentor de certificado que não são especificamente requeridos em outras seções deste regulamento, visando completar o conjunto de informações requeridas pelo Apêndice 2, da Parte 1 do Anexo 6 à Convenção de Chicago.

52.6. Vê-se que o conteúdo das seções 121.131, 121.133 e 121.135 do RBAC 121 é muito abrangente e não dispõe especificamente quanto ao procedimento que foi descumprido, tendo em conta o descrito no Auto de Infração nº 00135/2015.

52.7. Analisando cada uma das seções citadas do regulamento, identifica-se que a seção 121.131 do RBAC 121 informa apenas que a Subparte G estabelece requisitos para o sistema de manuais das empresas, mas não são estabelecidos requisitos em tal seção. Desta forma, a mesma não pode ser utilizada para o enquadramento do ato tido como infracional descrito no Auto de Infração nº 00135/2015.

52.8. Quanto à seção 121.133 do RBAC 121 observa-se que a mesma estabelece requisitos para o sistema de manuais, destacando-se que o parágrafo (c) de tal seção aborda a elaboração de instruções e informações de manutenção, no entanto, ainda assim não se pode apontar o descumprimento do previsto no parágrafo (c) da seção 121.133 do RBAC 121, assim como desta seção como um todo, já que a irregularidade descrita não se refere a não ter elaborado eventual procedimento de manutenção, mas sim a não ter cumprido procedimento já estabelecido.

52.9. Além disso, quanto à seção 121.135 do RBAC 121, verifica-se que no parágrafo (a) da mesma são estabelecidos requisitos gerais que o sistema de manuais da empresa deve cumprir, porém como não foi identificado no presente caso que o manual da empresa não cumpria tais requisitos, não caberia o enquadramento no parágrafo (a) da seção 121.135 do RBAC 121.

52.10. Quanto ao parágrafo (b) da seção 121.135 do RBAC 121 o mesmo lista as informações que devem estar contidas no manual da empresa. No entanto, a irregularidade descrita no Auto de Infração nº 00135/2015 não é referente ao manual da empresa não ter qualquer dos procedimentos descritos no parágrafo (b) da seção 121.135 do RBAC 121, não podendo o mesmo também ser utilizado para o enquadramento do ato tido como infracional.

52.11. Adicionalmente, quanto aos parágrafos (c), (d) e (e) da seção 121.135 do RBAC 121 percebe-se que os mesmos estabelecem requisitos que devem ser cumpridos na elaboração dos manuais da empresa. Contudo, a irregularidade descrita não se refere à deficiência do sistema de manuais, mas sim ao descumprimento de procedimento contido no manual da empresa. Desta forma, considero que também não caberia o enquadramento da irregularidades nos parágrafos (c), (d) e (e) da seção 121.135 do RBAC 121.

52.12. Quanto às outras seções contidas na Subparte G do RBAC 121, sendo estas as seções 121.137, 121.139 e 121.141, as mesmas se referem, respectivamente, a requisitos para disponibilidade e distribuição do sistema de manuais, requisitos para manual a bordo de aviões (operações suplementares) e manual de voo dos aviões. Todavia, não se vislumbra que a irregularidade descrita possa ser enquadrada em tais seções da Subparte G do RBAC 121.

52.13. Importante compreender que a irregularidade reportada no AI nº 00135/2015 se refere ao não cumprimento do estabelecido em procedimento da empresa, aceito pela ANAC, para determinação de prazo para correção de Ação Corretiva Retardada. Portanto, a irregularidade não concerne a não ter sido estabelecido procedimento requerido por requisito da Subparte G do RBAC 121. Diante disso, entendo que não cabe o enquadramento do ato tido como infracional na Subparte G do RBAC 121, mas sim em requisito que estabeleça que o procedimento de manutenção contido no manual da empresa deve ser cumprido.

52.14. Diante do exposto, é importante observar o estabelecido no item 121.363(a)(2) do RBAC 121, que dispõe a respeito da responsabilidade pela aeronavegabilidade e da necessidade de execução da manutenção de acordo com o manual da empresa, conforme exposto a seguir.

RBAC 121

121.363 – RESPONSABILIDADE PELA AERONAVEGABILIDADE

(a) Cada detentor de certificado é o responsável primário pela:

- (1) aeronavegabilidade de seus aviões, incluindo células, motores, hélices, equipamentos e partes dos mesmos; e
- (2) execução da manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos em seus aviões, incluindo células, motores, hélices, equipamentos normais e de emergência e partes dos mesmos, de acordo com o seu manual e com as normas dos RBAC.

(...)

(grifo meu)

52.15. Verifica-se no item 121.363(a)(2) do RBAC 121 é estabelecido que o detentor do certificado é o responsável primário pela execução da manutenção de acordo com o seu manual. Assim, na medida em que foi descrito no AI nº 00135/2015 que a ação de manutenção para correção de pane recorrente se deu após o prazo estabelecido no manual da empresa para correção, entende-se que manutenção não se deu de acordo com o manual, cabendo o enquadramento dessa irregularidade no item 121.363(a)(2) do RBAC 121.

52.16. Além disso, pode ser observado o estabelecido no item 43.13(c) do RBAC 43 em vigor à época, conforme apresentado a seguir.

RBAC 43

43.13 Regras de execução (geral)

(...)

(c) Provisões especiais para empresas de transporte aéreo detentoras de certificado de operação segundo os RBAC 121 ou 135 e para operadores segundo o RBHA 129, ou RBAC que venha a substituí-lo, detentores de especificações operativas. Os requisitos desta seção devem ser cumpridos com os métodos, técnicas e práticas contidas no manual de manutenção ou na seção de manutenção do manual de uma empresa de transporte aéreo que opera conforme especificações operativas emitidas segundo os RBAC 121, 135 ou RBHA 129, ou RBAC que venha a substituí-lo, que requeiram programa de controle da qualidade, programa de inspeção estrutural suplementar ou outros requisitos para manutenção continuada de aeronavegabilidade, a menos que seja determinado de outra maneira pela ANAC.

(...)

(grifo meu)

52.17. A seção 43.13 do RBAC 43 estabelece regras de execução de manutenção. O parágrafo (c) da referida seção apresenta provisões especiais para empresas certificadas segundo o RBAC 121, dentre outras. Analisando o que consta do item 43.13(c) do RBAC 43 entende-se as regras de execução de manutenção para empresas certificadas segundo o RBAC 121 devem ser cumpridas de acordo com o estabelecido no manual de manutenção da empresa. Assim, no presente caso também cabe o enquadramento da irregularidade descrita no AI nº 00135/2015 no item 43.13(c) do RBAC 43.

52.18. Portanto, considero que a capitulação disposta no AI nº 00135/2015 pode ser modificada, devendo, assim, a mesma ser convalidada para o previsto na alínea "e" do inciso III do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (CBA) c/c item 121.363(a)(2) do RBAC 121 c/c item 43.13(c) do RBAC 43.

52.19. Verifica-se que há congruência entre a matéria objeto do Auto de Infração e a Decisão de Primeira Instância, diante da irregularidade de não seguir procedimento aceito pela ANAC para determinação do prazo para correção de Ação Corretiva Retardada. No entanto, conforme apontado acima, o enquadramento pode ser alterado e o AI nº 00135/2015 pode ser convalidado.

52.20. Aponto que no caso em tela, a ocorrência tida como infracional no AI nº 00135/2015 suporta ato de convalidação, tendo em vista o disposto no art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018:

Resolução ANAC nº 472/2018

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

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

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

52.21. No presente caso, entendo que a convalidação que deve ser efetuada se enquadra no previsto no §1º do art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018, devendo ser concedido novo prazo de recurso ao atuado para manifestação. Observa-se que o instrumento de convalidação deverá identificar a alteração de enquadramento da conduta do atuado, apontando como dispositivo legal infringido a alínea "e" do inciso III do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (CBA) c/c item 121.363(a)(2) do RBAC 121 c/c item 43.13(c) do RBAC 43.

52.22. Cabe, ainda, mencionar os valores previstos no Anexo II da Resolução ANAC nº 25/2008, em vigor à época, para infração capitulada na alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA (patamar mínimo R\$ 4.000,00 / patamar médio R\$ 7.000,00 / patamar máximo R\$ 10.000,00). Verifica-se, que em decisão de primeira instância, de 21/09/2018, foi confirmado o ato infracional, aplicando a multa capitulada na alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA, no patamar mínimo no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais).

DOSIMETRIA

53. 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.

54. Com relação à dosimetria da penalidade pecuniária para a infração cometida por pessoa jurídica, a previsão da Resolução ANAC nº 25, de 2008 (art. 302, inciso III, alínea "e", da Tabela de Infrações do Anexo II, item "NON", 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.

55. Na Decisão de Primeira Instância, durante o exame de circunstâncias atenuantes, 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 conseqüências 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. No entanto, a análise da defesa do interessado não demonstra que as ações executadas pela empresa tenham sido voluntárias, uma vez que o encerramento de item despachado de acordo com a MEL, para o qual já havia sido ultrapassado o prazo para correção, era uma obrigação do interessado, não havendo característica de voluntariedade nas ações executadas pela empresa.

56. 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).

57. 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.

58. 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)

CONCLUSÃO

59. Pelo exposto, sugiro a CONVALIDAÇÃO DO AUTO DE INFRAÇÃO nº 00135/2015, modificando o enquadramento para passar a constar a alínea "e" do inciso III do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (CBA) c/c item 121.363(a)(2) do RBAC 121 c/c item 43.13(c) do RBAC 43, com base no art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018, de forma que a Secretaria da ASJIN venha a notificar o interessado quanto à convalidação do Auto de Infração para que o mesmo, querendo, venha no prazo de 10 (dez) dias, formular suas alegações, com fundamento no §1º do art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018.

60. Sugiro a NOTIFICAÇÃO ANTE A POSSIBILIDADE DE AGRAVAMENTO DA SANÇÃO para o valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais), em função do afastamento da circunstância atenuante prevista 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.

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

62. **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 03/07/2020, às 16:36, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **4482006** e o código CRC **279B797B**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 501/2020

PROCESSO Nº 00066.051963/2015-00
INTERESSADO: Passaredo Transportes Aéreos

Brasília, 01 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 00135/2015, pela conduta de que não seguiu procedimento aceito pela ANAC para determinação do prazo para correção de Ação Corretiva Retardada.

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 520/2020/JULG ASJIN/ASJIN – SEI nº 4482006], 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 CONVALIDAÇÃO DO AUTO DE INFRAÇÃO nº 00135/2015, modificando o enquadramento para passar a constar a alínea "e" do inciso III do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (CBA) c/c item 121.363(a)(2) do RBAC 121 c/c item 43.13(c) do RBAC 43, com base no art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018, de forma que a Secretaria da ASJIN venha a notificar o interessado quanto à convalidação do Auto de Infração para que o mesmo, querendo, venha no prazo de 10 (dez) dias, formular suas alegações, com fundamento no §1º do art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018.
- pela NOTIFICAÇÃO ANTE A POSSIBILIDADE DE AGRAVAMENTO DA SANÇÃO para o valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais), em função do afastamento da circunstância atenuante prevista 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 03/07/2020, às 18:56, 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 **4491501** e o código CRC **41AF31AB**.

Referência: Processo nº 00066.051963/2015-00

SEI nº 4491501