



PARECER N° 452/2020/JULG ASJIN/ASJIN
PROCESSO N° 00067.500586/2017-90
INTERESSADO: JCPM INVESTIMENTOS LTDA

PROPOSTA DE DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA – ASJIN

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

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

Datas das Infrações: 02/07/2016, 08/07/2016, 10/07/2016, 15/07/2016 e 17/07/2016

Auto de infração: 000544/2017

Aeronave: PR-PPM

Crédito de multa: 668134194

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

INTRODUÇÃO

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

(...)

Descrição:

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

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

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

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

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

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

Anexos:

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

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

DESCRIÇÃO DA EMENTA

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

HISTÓRICO

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

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

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

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

CAPITULAÇÃO

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

DADOS COMPLEMENTARES

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

NCIA Nº 01/280716/NURAC-REC/A1746

I - DADOS DA AERONAVE

OPERADOR: JCPM INVESTIMENTOS

MARCAS: PR-PPM

FABRICANTE: BELL

MODELO: 429

NÚMERO DE SÉRIE: 57075

CATEGORIA DE REGISTRO: TPP

NÚMERO DO CA:

21138

II - DESCRIÇÃO DAS IRREGULARIDADES

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

1 - Lubrificação de 1 mês de célula. (Vencimento 29/06/2016)

2 - Inspeção mensal do extintor portátil. (Venc. 29/06/2016)

3 - Teste funcional mensal do ELT. (Venc. 29/06/2016)

4 - Inspeção da Guia de Controle de Corrosão (30/06/2016)

(...)

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

(...)

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

01 Teste funcional de 1 mês do ELT (C406-N) - MM 570-5080.

02 Inspeção mensal do extintor portátil RT-A1200 SN: X-725009.

03 Lubrificação de 01 Mês de Célula - MM BHT 429 Cap. 12 - Tab. 12-5 e 12-6.

04 Lubrificação de 06 Meses de Célula - MM BHT 429 Cap. 12 - Tab. 12-5 e 12-6.

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

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

01 Teste funcional de 1 mês do ELT (C406-N) - MM 570-5060.

02 Inspeção mensal do extintor portátil RT-A1200 SN: X-725009.

03 Lubrificação de 01 Mês de Célula - - MM BHT 429 Cap. 12 - Tab. 12-5 e 12-6.

04 Inspeção de 100 horas / 90 dias de controle de corrosão - CSSD-PSE-87-001.

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

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

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

DEFESA

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(...)

Cmte. Goes,

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

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

inspections.

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

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

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

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

(...)

DECISÃO DE PRIMEIRA INSTÂNCIA

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

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

(três mil e quinhentos reais), como sanção administrativa, por incursão no art. 302, inciso II, alínea “n” da Lei nº 7.565/1986 c/c a seção 91.7 do RBHA 91, por ter operado a aeronave de marcas de nacionalidade e matrícula PR-PPM de maneira irregular no dia 08/07/2016, às 15:46 h, no Aeródromo SNZM, conforme comprovaram os registros de voo no Diário de Bordo nº 08/PR-PPM/16, na pág. 02 e os registros de manutenção na Caderneta de Célula nº 02/PR-PPM/12, na página nº 049/151;

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

Aeródromo SIGR, conforme comprovaram os registros de voo no Diário de Bordo nº 08/PR-PPM/16, na pág. 02 e os registros de manutenção na Caderneta de Célula nº 02/PR-PPM/12, na página nº 049/151;

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

RECURSO

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

33. Apresentou e-mail de representante da Bell Helicopter.

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

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

36. Consta recibo eletrônico de protocolo.

DILIGÊNCIA

37. O setor de segunda instância converteu o processo em Diligência (SEI nº 3499049 e SEI

nº 3511990), em 20/09/2019, solicitando que os seguintes quesitos fossem respondidos/atendidos:

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

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

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

(...)

Cmte. Marcelo,

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

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

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

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

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

Embora o Guia de Controle de Corrosão CSSD-PSE-87-001 é de natureza genérica e não específica para o modelo 429, o guia contém informações valiosas quanto à identificação de corrosão e recomendações como a forma de evitar a corrosão.

(...)

(grifos no original)

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

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

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

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

44. Consta página do sistema da Bell Helicopter referente publicações técnicas aplicáveis ao modelo 429 (SEI nº 3668733), em que dentre as publicações listadas está grifada aquela identificada como "Corrosion Control Guide". E foram apresentadas páginas do manual CSSD-PSE-87-001.

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

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

(...)

2. Respostas aos quesitos 1 e 2:

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

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

pressure is in the operable (green) range; that the lockpin and tamper seal is in place, and that the operating instructions are clearly visible. If the inspection reveals a deficiency in any of these conditions, corrective action must be taken".

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

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

3. Respostas ao quesito 3:

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

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

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

(...)

MANIFESTAÇÃO APÓS DILIGÊNCIA

47. O Ofício nº 10304/2019/ASJIN-ANAC (SEI nº 3730282) encaminha ao interessado os documentos juntados em razão da Diligência realizada. O interessado foi notificado acerca de tal Ofício em 20/11/2019, conforme demonstrado em AR (SEI nº 3831827).

48. Apresentou manifestação (SEI nº 3789783), que foi recebida em 02/12/2019.

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

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

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

dá quando integra o capítulo 4 ou 5 dos manuais de manutenção da aeronave. Quanto a este item, aponta que se faz necessário mais um esclarecimento, a lubrificação mencionada não é item de aeronavegabilidade, pois se trata de lubrificação de acessório para apoio em solo - *ground handling wheels* – são as rodas portáteis utilizadas para movimentar a aeronave em solo.

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

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

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

NOTIFICAÇÃO SOBRE A POSSIBILIDADE DE AGRAVAMENTO DA SANÇÃO

55. O setor de segunda instância decidiu (SEI nº 3978136 e SEI nº 3996526), em 05/02/2020, pela NOTIFICAÇÃO do interessado ante a POSSIBILIDADE DE AGRAVAMENTO da sanção para o valor de R\$ 91.000,00 (noventa e um mil reais), equivalente a aplicação por 13 vezes do valor R\$ 7.000,00 (sete mil reais), de forma que o mesmo, querendo, viesse no prazo de 10 (dez) dias, formular suas alegações, cumprindo, assim, o disposto no parágrafo único do artigo 64 da Lei nº 9.784/99 e no §3º do art. 44 da Resolução ANAC nº 472/2018, em função de que no caso da sanção ser confirmada deve ser aplicado os valores previstos no Anexo II da Resolução ANAC nº 25/2008 por se tratar de pessoa jurídica a figura do interessado.

56. O Ofício nº 1195/2020/ASJIN-ANAC (SEI nº 4017404) informa ao interessado sobre a possibilidade de agravamento da penalidade aplicada.

MANIFESTAÇÃO APÓS A NOTIFICAÇÃO SOBRE A POSSIBILIDADE DE AGRAVAMENTO

57. O interessado foi notificado a respeito da possibilidade de agravamento da sanção em 13/02/2020, conforme demonstrado em AR (SEI nº 4108258), tendo apresentado nova manifestação (SEI nº 4071968), que foi recebida em 26/02/2020.

58. Reitera o pedido de nulidade da diligência e nova determinação de diligência junto ao Senhor Superintendente de Aeronavegabilidade dessa Agência. Informa que o pedido se deve ao fato de que o servidor responsável pela condução da diligência foi o mesmo que realizou a autuação, tornando os efeitos da diligência inócuos, e por certo nulos. Afirma estarem carregados dos mesmos vícios e com a mesma interpretação, deixando os Senhores Julgadores sem um novo e terceiro entendimento do tema, que é bastante complexo.

59. Repisa que a conclusão equivocada do servidor dessa Agência teve início em uma anotação desatualizada e que não se constitui em qualquer registro de manutenção requerido pelas normas da aviação civil brasileira, pois trata do comumente conhecido entre os operadores de MICA – Mapa Informativo de Controle de Aeronavegabilidade.

60. Reitera alegações apresentadas anteriormente.

61. Informa que em sede de defesa argui que as inspeções indicadas como vencidas, ainda que estivessem, não compõem o conjunto de limitações de aeronavegabilidade, pois nenhuma delas integram o capítulo 4 do manual de manutenção (BHT-429- MM-01) publicado pelo fabricante da aeronave e aprovado pela autoridade certificadora de origem (CANADÁ) e recepcionado pela Autoridade de Aviação Civil Brasileira – ANAC.

62. Alega que a decisão de 1ª Instância não merece prosperar, pois considera que não se coaduna com os ditames regulamentares da aviação civil brasileira.

63. Referencia o que preconiza o RBHA 91 em sua seção 91.409 parágrafos (a) e (b), que constituem a regra geral de aeronavegabilidade continuada, porém o parágrafo (c) apresenta as exceções a regra geral e em seu item 4, específico para helicópteros. Acrescenta que por sua vez o parágrafo (e) da mesma seção 91.409, determina a condição para operação de helicópteros a turbina. Cita o disposto no item (f)(3) da seção 91.409 do RBHA 91.

64. Cita a seção 43.16 do RBAC 43, que trata das limitações de aeronavegabilidade e afirma que resta saber quais são as limitações de aeronavegabilidade e onde estão previstas.

65. Dispõe que no documento de especificação do tipo, ou seja, da aeronave propriamente dita quais eram ou onde deveriam ser listadas as tais limitações. Desta feita, afirma que a GGCP ao certificar o Helicóptero Bell 429, especificou na Nota 3 da ER ER-2010T09- 02 que as limitações de aeronavegabilidade ou, a aeronavegabilidade continuada, são a vida útil aprovada, a inspeção obrigatória e outros procedimentos suplementares aprovados estão listados no Capítulo 4, Seção de Limitação da Aeronavegabilidade do manual de manutenção BHT-429-MM-01, citando o conteúdo da referida Nota.

66. Diante ao exposto e com a determinação precisa de quais são as limitações de aeronavegabilidade (inspeções obrigatórias), requer: que a decisão de 1ª Instância seja totalmente anulada, por não guardar correspondência regulamentar com os procedimentos de aeronavegabilidade descritos pela Autoridade de Aviação Civil, conforme demonstrado acima; reiterar todos os pedidos formulados na impugnação; igualmente reitera todos os pedidos formulados nas razões do recurso; e reitera todos os argumentos das razões do recurso, em especial, *Ad cautelam*, caso não entendam pela nulidade que a sanção aplicada seja contra a conduta, seja única, multa singular acompanhando a jurisprudência para a infração continuada, que está pacificada pelo Superior Tribunal de Justiça, e é o que determina o Inciso VII, artigo 50, da Lei 9.784/99.

67. Consta o Type Certificate Data Sheet nº ER-2010T09 (SEI nº 4071969), emitido pela ANAC para Bell Helicopters 429.

OUTROS ATOS PROCESSUAIS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

77. Recibo eletrônico de protocolo (SEI nº 407197) referente à manifestação enviada pelo interessado após ter sido notificado a respeito da possibilidade de agravamento da sanção.
78. Despacho de retorno à relatoria (SEI nº 4110277).
79. É o relatório.

PRELIMINARES

80. Regularidade Processual

- 80.1. O interessado foi devidamente notificado acerca da infração imputada, tendo apresentado Defesa. Foi notificado da Decisão de Primeira Instância, apresentando Recurso.
- 80.2. Após ser notificado do Ofício nº 344/2019/REC/NURAC/GTREG/GEOP/SFI-ANAC, o interessado apresenta resposta ao mesmo, na qual apresenta novas considerações.
- 80.3. Posteriormente, o interessado foi notificado a respeito dos documento juntados, em função da Diligência realizada, tendo apresentado manifestação.
- 80.4. Na sequência o interessado foi notificado a respeito da possibilidade de agravamento da sanção, apresentando manifestação.
- 80.5. Desta forma, aponto a regularidade processual do presente processo, a qual preservou todos os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitou, também, aos princípios da Administração Pública, estando, assim, pronto para, agora, receber uma decisão de segunda instância administrativa.

MÉRITO

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

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

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

CBA

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

(...)

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

(...)

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

(...)

81.3. Observa-se que na alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA é prevista a aplicação de multa em situação em que se infringe norma que afete a segurança de voo. Desta forma, cabe analisar se as normas mencionadas no Auto de Infração são afetadas à segurança de voo. Portanto, segue o que consta do item 91.7 do RBHA 91:

RBHA 91

91.7 - AERONAVEGABILIDADE DE AERONAVE CIVIL

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

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

(grifo meu)

81.4. Verifica-se que no item 91.7(a) do RBHA 91 é estabelecido que a aeronave não pode ser operada, a menos que esteja em condições aeronavegáveis. Importante destacar que a condição de aeronavegabilidade de uma aeronave diz respeito diretamente à segurança da operação da mesma.

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

RBHA 91

91.409 - INSPEÇÕES

(...)

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

(...)

81.6. Observa-se que no item 91.409 (i) do RBHA 91 se estabelece a necessidade de cumprimento do que é requerido no programa de manutenção recomendado pelo detentor do certificado de tipo para operação da aeronave. Neste sentido, é importante informar que o programa de manutenção referido deve apresentar instruções para a aeronavegabilidade continuada das aeronaves, estabelecendo informações tais como a frequência e as atividades de manutenção que devem ser realizadas. Assim, tal normativo também afeta diretamente a segurança da aeronave.

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

82. **Alegações do interessado e enfrentamento dos argumentos de defesa.**

82.1. Na defesa informa que a fiscalização dessa Agência concluiu que a aeronave estava sendo operada com inspeções vencidas, porém alega que esta conclusão não se coaduna com a verdade, pois o entendimento da fiscalização teve início em uma anotação desatualizada e que não se constitui em qualquer registro de manutenção requerido pelas normas da aviação civil brasileira e, terminou em uma conclusão equivocada.

82.2. Contudo, o interessado argumenta que a aeronave não estava sendo operada com inspeções vencidas, no entanto, não apresenta comprovações de suas alegações. Neste sentido, é relevante destacar que a mera alegação do interessado destituída da necessária prova não tem o condão de afastar a presunção de veracidade que favorece o ato da Administração. A autuação é ato administrativo que possui em seu favor presunção de legitimidade e veracidade e cabe ao interessado a demonstração dos fatos que alega, nos termos do art. 36 da Lei 9.784/1999, que regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal:

Lei 9.784/1999

Art. 36 Cabe ao interessado a prova dos fatos que tenha alegado, sem prejuízo do dever atribuído ao órgão competente para a instrução e do disposto do art. 37 desta lei.

82.3. Destarte, como o interessado não comprova que não tenha incorrido no atos infracionais descritos pela fiscalização, não se pode afastar a sanção imposta.

82.4. Complementa que descreve o autuante, "*Segundo o MAPA DE CONTROLE DE INSPEÇÕES...*", diante disso avalia ser esta a anotação que deu origem ao entendimento do fiscal, considera que todas as premissas iniciais são falsas/desatualizadas e que, portanto as conclusões que o

levaram a emitir a Notificação de Condição Irregular de Aeronave (NCIA) com prazo para antes do próximo voo, também são falsas/equivocadas.

82.5. No entanto, não prospera a alegação de que o que teria dado causa à ocorrência dos atos infracionais seria o que constava do mapa de controle de inspeções, isto porque tanto o Relatório de Fiscalização, assim como o Auto de Infração, deixam claro que inicialmente se identificou um possível vencimento das tarefas de manutenção a partir do registro secundário, constante do mapa que estava a bordo da aeronave, entretanto, na sequência a fiscalização esclarece que foram verificados os registros primários da aeronave. Destaca-se, ainda, que após a análise dos registros primários de manutenção pela fiscalização esta identificou datas de vencimentos das tarefas de manutenção diferentes daquelas que restavam apontadas no mapa de controle de inspeções. Assim, demonstra-se que as conclusões apresentadas pela fiscalização não tiveram como fonte de consulta e análise apenas o que indicava o registro secundário. Ademais, o interessado não apresenta comprovações que possam afastar completamente o que foi reportado pela fiscalização em função da constatação de operação da aeronave em que condições não aeronavegáveis, decorrentes do vencimento de tarefas de manutenção.

82.6. Acrescenta que a própria emissão da NCIA para antes do próximo voo, por si só, já constituiu uma exacerbação do agente, impondo ao administrado despesas desnecessárias com a realização de inspeções que não estão previstas nos programas de manutenção do detentor do certificado de tipo ou antecipando a prevista. Quanto a esta alegação cabe esclarecer que uma Notificação de Condição Irregular de Aeronave (NCIA) é medida de caráter cautelar, que visa preservar a segurança de voo a partir da constatação de irregularidade em uma aeronave. No caso em questão, analisando a NCIA constante dos autos é possível observar que a fiscalização descreve as irregularidades identificadas na aeronave PR-PPM, estabelecendo o praxe de correção de "antes do próximo voo", ou seja, a aeronave não poderia ser operada antes das correções das irregularidades descritas e nesta condição o Certificado de Aeronavegabilidade da aeronave encontrava-se suspenso. Além disso, observa-se na NCIA que na mesma data em que a mesma foi emitida pela fiscalização foi preenchido e assinado o campo referente à Declaração de Responsabilidade constante da NCIA, que informa que as irregularidades apontadas foram corrigidas. Assim sendo, não há qualquer evidência nos autos que quando comunicado das irregularidades descritas na NCIA o interessado tenha demonstrado para a fiscalização que não era necessário efetuar a correção das irregularidades descritas, ao contrário, a correção das irregularidades foi prontamente providenciada.

82.7. Cita o previsto na letra "c" da seção 1.11.1 do capítulo 1 do MPR 100/SAR - rev 05 e dispõe que não houve qualquer constatação, vez que em fiscalização de campo o fiscal não dispõe de recursos, como biblioteca técnica do modelo da aeronave e nem dos registros primários ou secundários de manutenção da aeronave. Afirma que o que houve foi uma conclusão equivocada sobre o vencimento das inspeções. Registra que nenhuma das não conformidades relatadas pelo fiscal, ainda que estivessem vencidas, seriam suficientemente robustas para ensejar a emissão de uma NCIA com prazo para antes do próximo voo. Quanto a estas alegações, deve ser considerado que, no que tange aos recursos disponíveis para a fiscalização, é importante destacar que o próprio mapa de inspeções a bordo da aeronave, registro secundário de manutenção que tem como função demonstrar o controle e os vencimentos das tarefas de manutenção requeridos, já apontava para um possível vencimento das inspeções. Ademais, após a análise dos registros primários de manutenção a fiscalização identificou data de vencimento diferente daquela constante dos mapas de inspeções. Quanto à alegação de falta de acesso aos manuais técnicos da aeronave, tanto o operador junto à organização de manutenção contratada pode dispor de acesso aos manuais técnicos requeridos. Considerando que as tarefas identificadas como vencidas foram cumpridas pela organização de manutenção, o interessado poderia prontamente demonstrar, se fosse o caso, para a fiscalização que as tarefas não eram previstas nas publicações técnicas aplicáveis.

82.8. Esclarece que após o comandante da aeronave se recusar a firmar a NCIA, por discordar da conclusão do INSPAC, a impugnante, sem discutir o mérito, decidiu cumprir, no mesmo dia da fiscalização e emissão da NCIA, com as inspeções apontadas pelo INSPAC como vencidas, só e somente só, para ver a liberação imediata da aeronave para voo. Contudo, caso tivesse as comprovações de que as irregularidades descritas não eram aplicáveis à aeronave, bastaria que o interessado tivesse apresentado tais comprovações para a fiscalização.

82.9. Esclarece, ainda, que o Mapa, quando da vigência da IAC 3108 - INSTRUÇÕES PARA O CONTROLE GERAL DE AERONAVEGABILIDADE DAS AERONAVES CIVIS BRASILEIRAS, constituía-se em um documento de porte obrigatório e classificado como registro secundário de manutenção. Relata que devido à sua longa existência, os aeronautas e os proprietários de aeronaves acostumaram-se com a sua praticidade, e as organizações de manutenção, por sua vez, passaram a utilizar o Mapa como item de referência comercial. No entanto, é importante verificar que o mapa de controle de inspeções funciona como um registro secundário que indica os próximos vencimentos das atividades de manutenção que devem ser executadas. Importante destacar que a própria caderneta de manutenção da aeronave tem páginas dedicadas para os registros secundários. Adicionalmente, analisando os autos, verifica-se que a fiscalização apenas utilizou o mapa de inspeções como um ponto de partida, mas as irregularidades não foram descritas apenas em função do que constava no mapa de inspeções. Após o mapa indicar as tarefas como vencidas a fiscalização apurou e identificou, inclusive, datas de vencimento diferentes daquelas identificadas no mapa de controle de inspeções.

82.10. Descreve que dadas as diversas solicitações dos clientes por terem as informações consolidadas no Mapa, estas passaram a incluir "inspeções" não obrigatórias e até não previstas nos Mapas, a fim de obter a fidelização do cliente à organização. No entanto, o interessado apresenta tais alegações, mas não apresenta comprovações de que as inspeções não eram obrigatórias.

82.11. Cita que conforme autoriza o item 3 da letra "f" da seção 91.409 do RBHA 91, a impugnante optou por manter sua aeronave segundo o programa de manutenção recomendado pelo fabricante, daí está obrigado apenas a cumprir com as inspeções constantes do programa selecionado e aquelas especificadas em regulamentos dessa Agência. No entanto, o interessado não demonstra que as inspeções não eram requeridas no programa recomendado pelo fabricante.

82.12. Dispõe que com a utilização dos manuais mencionados no Auto de Infração, se pode extrair que nenhuma das inspeções relatadas pelo INSPAC está prevista no programa de manutenção recomendado pelo detentor do certificado de tipo para o modelo da aeronave e que, desta feita, não há que se falar em voo com inspeção vencida e muito menos em infração ao Código Brasileiro de Aeronáutica. No entanto, o interessado não apresenta tais comprovações.

82.13. No que tange à não conformidade referente à lubrificação mensal de célula, registra que não é possível encontrar na literatura técnica do fabricante qualquer inspeção com este título. Informa que acredita que o autuante deseja referir-se à lubrificação mensal de um equipamento de solo, qual seja, as rodas de reboque, que comunica que foram incluídas pela oficina Helipark no referido Mapa. Esclarece que a inspeção está contemplada no manual de manutenção do detentor do certificado de tipo para o modelo BELL 429, na seção 12.47 - MISCELLANEOUS COMPONENTS SERVICING GROUND HANDLING WHEELS do capítulo 12. Afirma que para o item ser considerado como requisito de aeronavegabilidade é necessário que esteja incluso no capítulo 5, vez ser este o único aprovado pela ANAC no manual de manutenção do detentor do certificado de tipo. Considera que como está no capítulo 12, não constitui requisito de aeronavegabilidade. Informa, que, conforme as páginas 58 a 60 do referido manual, o item é um componente de apoio em solo e, ainda que estivesse vencida sua lubrificação, não constitui óbice à operação da aeronave e muito menos motivo para autuação.

82.14. Quanto à alegação de que não se encontra na literatura técnica do fabricante tarefa de manutenção com o título de "lubrificação mensal de célula", é importante observar que nos registros de manutenção constantes da página nº 049 e 050 da caderneta de célula nº 02/PR-PPM/2012, é registrada a execução do serviço denominado como "Lubrificação de 01 Mês de Célula - MM BHT 429 Cap. 12 - Tab. 12-5 e 12-6", além disso no mapa de controle de inspeções que estava a bordo da aeronave era listada a inspeção "Lubrificação de 01 Mês de Célula", assim verifica-se que a nomenclatura utilizada pela fiscalização foi totalmente aderente ao que já constava nos registros de manutenção da aeronave, não podendo prosperar qualquer alegação do interessado de não se identificar a qual tarefa de manutenção a fiscalização se refere.

82.15. Importante destacar que o próprio interessado confirma em sua defesa que a referida lubrificação mensal de célula está prevista no manual de manutenção do detentor do certificado de tipo da aeronave, na seção 12.47 - MISCELLANEOUS COMPONENTS SERVICING GROUND

HANDLING WHEELS do capítulo 12, não havendo qualquer dúvida, neste caso, de que a tarefa era prevista pelo detentor do certificado de tipo da aeronave.

82.16. Quanto à alegação de que para o item ser considerado como requisito de aeronavegabilidade é necessário que esteja incluso no capítulo 5, vez ser este o único aprovado pela ANAC no manual de manutenção do detentor do certificado de tipo, e que considera que como está no capítulo 12, não constitui requisito de aeronavegabilidade, é importante considerar a que se referem às instruções para aeronavegabilidade continuada que devem ser estabelecidas pelo detentor do certificado de tipo da aeronave. No caso em questão verifica-se que a aeronave PR-PPM é fabricada pela Bell Helicopter e é do modelo 429. Analisando o Type Certificate Data Sheet N° ER-2010T09 verifica-se que base de certificação do projeto da aeronave é o RBAC 27. Importante destacar que o RBAC 27 apresenta no Appendix A os requisitos referentes às instruções para aeronavegabilidade continuada que devem ser desenvolvidas pelo fabricante da aeronave. A seguir são destacados trechos do item A27.3 do Appendix A do RBAC 27 que dispõe a respeito do conteúdo das instruções para aeronavegabilidade continuada.

RBAC 27

Appendix A to Part 27—Instructions for Continued Airworthiness

(...)

A27.3 Content.

The contents of the manual or manuals must be prepared in the English language. The Instructions for Continued Airworthiness must contain the following manuals or sections, as appropriate, and information:

(...)

(a) Rotorcraft maintenance manual or section. (1) Introduction information that includes an explanation of the rotorcraft's features and data to the extent necessary for maintenance or preventive maintenance.

(...)

(4) **Servicing information that covers details regarding** servicing points, capacities of tanks, reservoirs, types of fluids to be used, pressures applicable to the various systems, location of access panels for inspection and servicing, **locations of lubrication points, the lubricants to be used**, equipment required for servicing, tow instructions and limitations, mooring, jacking, and leveling information.

(b) **Maintenance instructions. (1) Scheduling information for each part of the rotorcraft** and its engines, auxiliary power units, rotors, accessories, instruments and equipment **that provides the recommended periods at which they should be** cleaned, inspected, adjusted, tested, and **lubricated**, and the degree of inspection, the applicable wear tolerances, and work recommended at these periods. However, the applicant may refer to an accessory, instrument, or equipment manufacturer as the source of this information if the applicant shows the item has an exceptionally high degree of complexity requiring specialized maintenance techniques, test equipment, or expertise. The recommended overhaul periods and necessary cross references to the Airworthiness Limitations section of the manual must also be included. In addition, the applicant must include an inspection program that includes the frequency and extent of the inspections necessary to provide for the continued airworthiness of the rotorcraft.

(...)

(grifo meu)

82.17. Observa-se do disposto no item A27.3(a)(4) do Appendix A do RBAC 27 que a seção de '*servicing*', que estabelece informações relativas à lubrificação, dentre outras coisas, faz parte das instruções de aeronavegabilidade continuada que devem ser estabelecidas pelo detentor do certificado de tipo da aeronave. Importante destacar que o referido Capítulo 12 que o interessado questiona quanto ao fato da tarefa de lubrificação ser prevista no mesmo, e por esta razão o mesmo entende que a tarefa não seria de caráter obrigatório, é justamente o capítulo do manual de manutenção da aeronave que se destina a apresentar os procedimentos de '*servicing*'. Informação esta que pode ser confirmada em consulta ao manual de manutenção da aeronave. Portanto, a referida tarefa de lubrificação mensal de célula é uma instrução de aeronavegabilidade continuada, estabelecida pelo detentor do certificado de tipo da aeronave,

que deve ser seguida pelo operador, na medida em que o mesmo não demonstrou ter programada de manutenção aprovado junto à ANAC, devendo, assim, seguir o programa recomendado pelo fabricante, conforme previsto no item 91.409(i) do RBHA 91. Importante, ainda, destacar que no item A27.3(b) do Appendix A do RBAC 27 é estabelecido que nas instruções para aeronavegabilidade continuada o detentor do certificado de tipo deve estabelecer instruções para a manutenção estabelecendo, dentre outras informações, a programação para lubrificação.

82.18. Cumpre também esclarecer a que se refere o capítulo mencionado como "aprovado" pelo interessado, devendo ser observado que o que consta do item A27.4 do Appendix A do RBAC 27, conforme apresentado a seguir.

RBAC 27

Appendix A to Part 27—Instructions for Continued Airworthiness

(...)

A27.4 Airworthiness Limitations section. The Instructions for Continued Airworthiness must contain a section, titled Airworthiness Limitations that is segregated and clearly distinguishable from the rest of the document. This section must set forth each mandatory replacement time, structural inspection interval, and related structural inspection procedure approved under §27.571. If the Instructions for Continued Airworthiness consist of multiple documents, the section required by this paragraph must be included in the principal manual. This section must contain a legible statement in a prominent location that reads: "The Airworthiness Limitations section is FAA approved and specifies inspections and other maintenance required under §§43.16 and 91.403 of the Federal Aviation Regulations unless an alternative program has been FAA approved."

82.19. Observa-se pela definição contida na regulamentação que a seção de Limitações de Aeronavegabilidade do manual do detentor de certificado de tipo deve ser aprovada pela autoridade do país de projeto da aeronave. No entanto, o fato de dever constar dentre as instruções para a aeronavegabilidade continuada da aeronave seção aprovada que estabelece as Limitações de Aeronavegabilidade, não afasta a necessidade do operador cumprir com as instruções para aeronavegabilidade recomendadas pelo fabricante da aeronave, que estabelecem, dentre outras coisas, os intervalos para realização das atividades de manutenção, uma vez que o interessado não demonstra que tinha uma programa de manutenção aprovado, cabendo, assim o cumprimento por parte do mesmo do que era recomendado pelo fabricante.

82.20. Ainda quanto à alegação de que para o item ser considerado como requisito de aeronavegabilidade é necessário que esteja incluso no capítulo 5, vez ser este o único aprovado pela ANAC no manual de manutenção do detentor do certificado de tipo, é importante informar que em consulta ao manual de manutenção da aeronave é possível verificar que o capítulo do manual que foi aprovado e que estabelece as Limitações de Aeronavegabilidade é o Capítulo 4 e não o Capítulo 5 como informado pelo interessado. Além disso, apenas como referência é importante considerar que no Capítulo 5 do referido manual dentre as tarefas estabelecidas com periodicidades de 1 mês existe tarefa que se destina justamente à verificação se todas as tarefas de lubrificação requeridas foram realizadas, remetendo o manual para o cumprimento de acordo com o estabelecido no Capítulo 12 do mesmo, que, conforme já exposto, estabelece tarefa de lubrificação com frequência de 1 mês.

82.21. O interessado considera, ainda, que o item é um componente de apoio em solo e, ainda que estivesse vencida sua lubrificação, não constitui óbice à operação da aeronave e muito menos motivo para autuação. No entanto, independentemente da função que o componente tem na operação da aeronave o operador deve cumprir com o que é estabelecido no programa de manutenção recomendado pelo fabricante.

82.22. Sobre lubrificação mensal do extintor, registra que não é possível encontrar na literatura técnica do fabricante, seja da aeronave ou do extintor, qualquer inspeção com este título. Quanto ao este questionamento referente à nomenclatura utilizada pela fiscalização para se referir à tarefa relativa ao extintor portátil, analisando o que consta do campo "Histórico" do Auto de Infração identifica-se que, de fato, inicialmente, quando se remete ao que consta no mapa de controle de inspeções a fiscalização utiliza

a nomenclatura "*lubrificação mensal do extintor portátil*". No entanto, em seguida quando se refere aos registros de manutenção constantes da caderneta de célula da aeronave a fiscalização já se refere à "*Inspeção mensal do extintor portátil*". Além disso, na NCIA emitida para a aeronave a inspeção do extintor também foi referenciada de maneira correta. Assim, identifica-se que o equívoco inicial da nomenclatura de tal inspeção contido no Auto de Infração não causou qualquer prejuízo ao interessado, na medida em que o mesmo pôde identificar plenamente a que inspeção a fiscalização se referia, visto que na sequência do próprio Auto de Infração a inspeção em questão é referenciada de maneira correta, assim como são mencionados registros de manutenção que descrevem a inspeção de maneira adequada e clara, além da NCIA constante dos autos que também permite a identificação da tarefa.

82.23. Informa que para não se omitir e buscar uma rápida solução ao caso, tentou elucidar a questão, acreditando tratar-se de uma inspeção visual prevista pelo produtor do extintor portátil e dispensada pelo detentor do certificado de tipo ao elaborar seu plano de manutenção. Informa que a inspeção que o autuante deseja referir-se, salvo melhor especificação, trata-se de uma inspeção visual prevista pelo produtor do extintor portátil e como em seu próprio manual, constituído de uma única folha, assevera que não é necessário pessoal qualificado para sua execução. No entanto, a este respeito deve se considerar que independentemente do nível de complexidade de uma tarefa de manutenção a mesma deve ser executada conforme previsto. Portanto, ainda que seja uma inspeção visual do extintor de incêndio a mesma deve ser realizada.

82.24. Observa que o extintor portátil é item normalizado e portanto possui diversas aplicações, inclusive pode ser empregado em ambiente de extrema contaminação por partículas pesadas e poeira. Afirma que como não pode o produtor do extintor portátil eximir-se de publicar um manual de operação e manutenção, faz a publicação de um manual genérico e conservador. Acrescenta que o detentor do certificado de tipo, como é o único responsável pelo projeto, ao selecionar os itens normalizados para integrarem seu projeto, determina como e quando são inspecionados estes itens, determinação inclusa no seu manual de manutenção e que se sobrepõe ao plano de manutenção do produtor do item normalizado. Informa que a inspeção está contemplada no manual de manutenção do detentor do certificado de tipo para o modelo BELL 429, mas desta vez na seção 26.15 - INSPECTION do capítulo 26 PORTABLE FIRE EXTINGUISHER — FIRE PROTECTION. Alega que para o item ser considerado como requisito de aeronavegabilidade, é necessário que esteja incluso no capítulo 5, vez ser este o único aprovado pela ANAC no manual de manutenção do detentor do certificado de tipo. Portanto, conclui que como está no capítulo 26, não constitui requisito de aeronavegabilidade.

82.25. No entanto, cabe esclarecer a que se destinam os capítulos do manual de manutenção da aeronave. Os capítulos 4 e 5 estabelecem o planejamento das atividades de manutenção, o capítulo 4 apresenta as Limitações de Aeronavegabilidade e o Capítulo 5 apresenta inspeções que também fazem parte das Instruções para Aeronavegabilidade Continuada, conforme já exposto neste Parecer. Estes dois capítulos, que estabelecem o planejamento das atividades de manutenção, não apresentam procedimentos com o passo a passo de como as tarefas devem ser cumpridas, assim como não contém uma descrição detalhada dos sistemas da aeronave a que cada tarefa se refere. Assim, os capítulos 4 e 5 fazem referência ao capítulo do manual em que será descrito como uma determinada tarefa deve ser executada. Portanto, o fato do interessado trazer aos autos o que consta do capítulo 26, apresentando a descrição de como deve ser realizada a inspeção do extintor de incêndio não configura que tal inspeção não era prevista no planejamento de manutenção recomendado pelo fabricante da aeronave. Importante esclarecer que o capítulo 26 do manual de manutenção é aquele que se destina ao detalhamento das instruções de aeronavegabilidade continuada relativas ao sistema de proteção contra fogo da aeronave. Desta forma, o procedimento descrevendo a maneira como uma inspeção de um extintor de incêndio deve ser realizada estará mesmo contido no capítulo 26 do manual de manutenção.

82.26. Destarte, é importante lembrar que o Auto de Infração emitido pela fiscalização tem presunção de veracidade, cabendo ao interessado trazer as comprovações, se for o caso, para desconstituir o que foi relatado pela fiscalização. Entretanto, o fato de demonstrar que existe procedimento de inspeção do extintor de incêndio portátil no capítulo 26 do manual de manutenção, apenas reforçaria a tese de que existe inspeção prevista para o mesmo. Tão somente para aclarar a questão, esclarece-se que se for realizada busca no capítulo 5 atualmente em vigor do manual de manutenção da aeronave, identifica-se

tarefa de inspeção do extintor de incêndio portátil com frequência de 1 mês, para a qual o manual justamente remete para a tarefa prevista no capítulo 26 do mesmo, que apresenta o procedimento para execução da referida inspeção.

82.27. Ainda quanto ao extintor de incêndio, informa que conforme as páginas 13 a 15 do referido manual, ainda que estivesse vencida sua lubrificação não constituiria óbice à operação da aeronave e muito menos motivo para autuação. Cita nota do item 26-15 do manual de manutenção da aeronave, apresentando tradução que informa que "*Os seguintes critérios de inspeção estão primariamente destinados quando a parte ou componente foi removido do helicóptero. Para acomodar todos os requisitos de inspeção, os critérios aplicáveis também podem ser usados quando a peça ou componente está instalado no helicóptero.*". Argumenta que a inspeção é requerida quando o item é removido do helicóptero.

82.28. Quanto a esta alegações, cabe lembrar que já foi esclarecido que a inspeção referente ao extintor de incêndio não se trata de uma lubrificação, mas sim de inspeção do mesmo. Ademais, não se identificou no manual a informação mencionada pelo interessado que a não realização da inspeção prevista não constituiria óbice à operação da aeronave.

82.29. Com relação à nota constante do item 26-15 do manual de manutenção, mencionada pelo interessado, a mesma apenas esclarece as condições em que a inspeção deve ser realizada, sendo informado que a inspeção foi idealizada com o componente removido da aeronave, inclusive o manual apresenta o procedimento de remoção do extintor no item imediatamente anterior àquele que apresenta o procedimento de inspeção. No entanto, o fato do procedimento de inspeção prever a remoção para inspeção do extintor, apesar de não vedar a inspeção com o extintor instalado, não estabelece que a inspeção não deve ser realizada quando o extintor estiver instalado na aeronave, até porque o manual em questão é o manual de manutenção da aeronave, que apresenta procedimentos relativos à inspeção da própria aeronave, assim como de componentes instalados na mesma. Quanto a menção ao termo "may" o mesmo dispõe apenas ao procedimento que permite a execução da inspeção requerida com o extintor instalado. Importante destacar que o procedimento apresentado pelo interessado se refere ao como fazer a inspeção e não se destina a demonstrar se a mesma é ou não requerida. Tendo em conta o exposto, o interessado não demonstra que a inspeção mensal do extintor de incêndio não era requerida e não deveria ser realizada com frequência mensal.

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

82.31. Com relação às alegações acima, relacionadas com a irregularidade descrita referente ao vencimento da inspeção do Transmissor Localizador de Emergência (ELT) instalado na aeronave, é importante esclarecer que a seção 91.207 do RBHA 91 não dispensa que inspeções requeridas deixem de ser executadas. Analisando o que consta da seção 91.207 do RBHA 91, verifica-se que, de fato, tal seção estabelece a necessidade do ELT para operações de aviões. Contudo, tal item do regulamento não dispõe que helicópteros que tenham ELT instalado não precisam cumprir com os requisitos de manutenção aplicáveis. Assim, o interessado não apresenta comprovações que possam afastar o que foi reportado pela fiscalização no que se refere ao vencimento da inspeção do ELT.

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

controle de corrosão em seus helicópteros. Acrescenta que constitui uma publicação própria e independente do programa de manutenção do modelo do helicóptero - BHT - CSSD-PSE-87-001, o que avalia que desobriga o operador ao seu cumprimento. No entanto, a justificativa apresentada pelo interessado não é suficiente para demonstrar que não é requerido o cumprimento com o estabelecido no guia de controle de corrosão emitido pelo fabricante da aeronave, posto que o fato de ser um manual separado não afeta a aplicabilidade ou não de uma recomendação do fabricante. Neste sentido, é importante atualmente o próprio programa de manutenção recomendado é apresentado no sistema de publicações técnicas da fabricante como uma publicação separada do manual de manutenção, na medida em que existe um manual denominado "Maintenance Planning Information", que apresenta os capítulos 4 e 5 com o planejamentos das tarefas de manutenção, enquanto que existe a publicação "Maintenance Manual", do qual constam os outros capítulo com as ATAs específicas relativas aos sistemas da aeronave. Desta forma, esclarece-se que o determina se uma publicação técnica do fabricante é aplicável a um produto aeronáutico não é o fato daquele manual ser disponibilizado em separado ou em conjunto com outras publicações técnicas. Em consulta às publicações técnicas da Bell Helicopter existem várias outras publicações que são independentes do programa de manutenção, assim com do manual de manutenção, que são aplicáveis à aeronave.

82.33. Para consubstanciar o seu entendimento, colaciona trecho de e-mail enviado por representante técnico da BELL HELICOPTERS - detentora do certificado de tipo, onde informa que fica claro que o cumprimento do guia não é mandatório e mais, que o programa de inspeções do modelo já cobre as tarefas para controle de corrosão.

(...)

Cmte. Goes,

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

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

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

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

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

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

(...)

82.34. No entanto, o que consta do e-mail apresentado pelo interessado não é suficiente para demonstrar que não ocorreu o vencimento da inspeção prevista no guia de controle de corrosão do fabricante com frequência de realização a cada 100h/90 dias, posto que o que foi reportado no e-mail do representante do fabricante corrobora com o que consta na introdução do manual em questão, no sentido do operador desenvolver o seu próprio programa de controle de corrosão de acordo com o ambiente em que opera, entretanto, como o operador não demonstra que tinha qualquer programa aprovado em tal sentido, cabe ao mesmo seguir o que é recomendado pelo detentor do certificado de tipo. Ademais, o fato do representante do fabricante reportar que no capítulo 5 do manual de manutenção não existe uma ficha/checklist específica para verificação do controle de corrosão não isenta o operador de cumprir com o que está estabelecido no guia de controle de corrosão elaborado pelo fabricante.

82.35. Alega que tal situação também não constitui óbice à operação da aeronave e muito menos motivo para autuação, pois não constitui requisito de aeronavegabilidade. No entanto, não pode prosperar tal alegação do interessado, posto que o não cumprimento de instruções para aeronavegabilidade continuada, estabelecidas pelo detentor do certificado de tipo, traz como consequência a operação da aeronave em situação não aeronavegável, por não se poder garantir a segurança da operação.

82.36. Afirma que a aeronave não foi operada com inspeções vencidas. Considerando ter a comprovação da inaplicabilidade das inspeções apontadas como vencidas, requer o acolhimento da impugnação e o arquivamento do processo administrativo. Afirma que em momento algum feriu os preceitos da Lei nº 7.565/86 (Código Brasileiro de Aeronáutica) ou de qualquer regulamento, em especial a seção 91.409(i) do RBHA 91, que versa sobre os intervalos de inspeção, conseqüentemente, também não feriu o preceito da seção 91.7 do mesmo RBHA 91. No entanto, não se pode confirmar as informações do interessado, na medida em que o mesmo não comprova que as inspeções relatadas pela fiscalização não estavam vencidas, não se podendo acolher o requerimento para arquivamento do processo. Com base no que foi relatado pela fiscalização, restou demonstrado que se incorreu em infrações previstas na alínea "n" do inciso III do art. 302 do CBA, em função de ter sido reportado pela fiscalização a ocorrência de operações da aeronave PR-PPM com tarefas de manutenção recomendada pelo fabricante vencidas, acarretando no descumprimento do previsto no item 91.409(i) do RBHA 91, tendo como consequência também o descumprimento do previsto no item 91.7(a) do RBHA 91.

82.37. No recurso aborda a tempestividade da defesa, informando que apresentou tempestivamente sua defesa, diferentemente do firmado no item 4 do Relatório da Decisão de Primeira Instância. Observa que o prazo para apresentação da defesa expiraria no dia 15 de junho de 2017, contudo, foi feriado nacional de *Corpus Christi* e conseqüentemente o vencimento foi prorrogado automaticamente para o dia 16 de junho de 2017. Informa que a defesa foi protocolizado no dia 16 de junho de 2017, conforme contrafé anexa, quando foi gerado o processo nº 00067.500935/2017-73 pelo protocolo de Recife e neste mesmo dia anexado a estes autos. Argumenta que ao verificar os documentos apensados e comparar com a contrafé (anexa), observou que há discrepância entre as datas apostadas de recebimento, enquanto na contrafé consta às 16h 55min do dia 16 de junho de 2017, o apensado (nº 00067.500935/2017-73) ostenta às 09h 44min do dia 20 de junho de 2017. Quanto a estas alegações do interessado cabe esclarecer que o que foi reportado não causou qualquer prejuízo para o mesmo, posto que a sua Defesa apresentada foi recebida, bem como apreciada em sede de primeira instância, sendo analisada antes de ser proferida a Decisão. Desta forma, restaram preservados os direitos do interessado no que tange à ampla defesa e ao contraditório. Além disso, em sede de segunda instância, a Defesa apresenta pelo interessado também está sendo analisada, assim como todas as peças de defesa interpostas pelo mesmo.

82.38. Aborda as circunstâncias atenuantes, informando que observa que o analista de primeira instância comete grave erro ao analisar atenuantes e agravantes para imposição da pena. Comunica que no item 2.4 – Conclusão das Razões da Decisão, no 4º parágrafo afirma não haver penalidades imposta à recorrente no último ano. Contudo, no 6º parágrafo declara não haver atenuantes nem agravantes, o que não corresponde a verdade. Alega que além de injusta, por não ter cometido infração alguma, a punição imposta se torna duplamente injusta por não ter observado a atenuante presente. Quanto a esta alegação, esclarece-se que a análise a respeito da possível aplicação de circunstâncias atenuantes e agravantes será apresentada quando do exame da dosimetria da sanção.

82.39. Alega que considerando a especificidade do tema, que por vezes causa dúvidas em diversos profissionais de aeronavegabilidade com larga experiência e, ainda, as análises apostadas nas razões da decisão, requer que seja solicitado à SAR (Superintendência de Aeronavegabilidade) a emissão de parecer técnico contemplando a obrigatoriedade e a periodicidade de cada uma das inspeções supostamente vencidas e mencionadas nestes autos para maior clareza dos julgadores. No entanto, no curso do presente processo administrativo já foi realizada Diligência encaminhada ao setor técnico de fiscalização, que apresentou esclarecimentos adicionais, bem como registros de manutenção adicionais. Importante reiterar o que já foi exposto a respeito da presunção de veracidade quanto ao ato da administração. Neste momento, não se vislumbra que outra Superintendência da ANAC tenha que emitir parecer técnico quanto ao que consta no autos, considerando que já consta proferida a Decisão de Primeira Instância. Além disso, caberia ao interessado apresentar comprovações que pudessem desconstituir o que foi relatado pela fiscalização. Contudo, as alegações do interessado não comprovam que a aeronave não tenha sido operada com inspeções vencidas.

82.40. Assevera que, conforme autoriza o item 3 da letra “f” da seção 91.409 do RBHA 91, optou por manter sua aeronave segundo o programa de manutenção recomendado pelo fabricante, daí está obrigada apenas a cumprir com as inspeções constantes do programa selecionado e aquelas especificadas em regulamentos dessa Agência. Alega que nenhuma das inspeções relatadas pelo servidor está prevista no programa de manutenção recomendado pelo fabricante da aeronave, desta feita, considera que não há que se falar em voo com inspeção vencida e muito menos em infração ao Código Brasileiro de Aeronáutica. No entanto, o interessado não comprova que as inspeções que a fiscalização reportou como vencida não são recomendadas pelo fabricante da aeronave. O interessado não apresenta qualquer informação emitida pelo fabricante que demonstre que as inspeções não eram recomendadas na frequência reportada pela fiscalização.

82.41. Discorre sobre o direito de sancionar, abordando o princípio da Segurança Jurídica, informando que o mesmo tem como objetivo proteger e preservar as justas expectativas das pessoas. Alega que daí surge a imperiosa necessidade da decisão dessa Agência ser orientada e motivada na legalidade, que remete, dentre outras, à obrigação de cumprimento das normas aplicáveis e ao acompanhamento da jurisprudência. Neste sentido, cita o art. 17 da Resolução ANAC nº 472/2018, informando que depreende-se que o real objetivo da norma, qual seja, determinar, punir e corrigir as condutas, tanto é, que se preocupou explicitamente em determinar ao agente público que individualizasse objetivamente todas as condutas a serem perquiridas e em nada se ateu aos atos. Afirma que da descrição da suposta infração na peça inaugural, tem-se claramente que a conduta, se houvesse ocorrido, seria permitir operação de aeronave sem que ela esteja em condições aeronavegáveis, o que conseqüentemente, avalia que ensejará a aplicação de uma única sanção, pois como entende a Jurisprudência e também órgãos dessa Agência, está de frente com a figura jurídica da “infração continuada”. Afirma que se justifica a aplicação de uma única sanção para uma única conduta, duas condutas duas sanções e assim por diante e não como entendeu o analista de primeira instância, ou seja, aplicação de multa proporcional aos 13 voos que teriam sido realizados com supostas inspeções vencidas. Afirma que revendo decisões da Junta Recursal dessa Agência, que informa que já se pronunciou diversas vezes acerca da aplicabilidade do princípio da “infração continuada”, citando o Processo nº 618.735/08-8 de 29/06/2010. Esclarece que utilizando-se desse parecer, proferiu, o então Gerente Técnico de Assessoramento, da Superintendência de Aeronavegabilidade, Decisão, em sede da análise das defesas apresentadas aos processos administrativos sancionadores números 00066.024484/2013-41, 00065.024224/2013-75, 00066.24230/2013-22, 00066.24241/2013-11, 00066.24248/2013-24, 00066.24278/2013-31, 00066.24306/2013-10, 00066.024307/2013-64, 00066.024313/2013-11, 00066.024436/2013-52, 00066.024450/2013-56, 00066.024456/2013-23, 00066.024462/2013-81, 00066.024462/2013-81, 00066.024465/2013-14, 00066.024464/2013-70, 00066.024474/2013-13, 00066.024476/2013-02 e 00066.024481/2013-15, no qual considera que discorreu brilhantemente sobre o tema, com a menção de vasta jurisprudência a qual justifica a conduta continuada nas sanções administrativas e decidiu sabiamente em reunir os diversos processos em um único e lavrar uma única multa (número 650479155). Afirma que o referido decisor destaca o previsto no artigo 50 da Lei 9.784/99, citando o inciso VII do mesmo artigo. Argumenta que a inobservância de jurisprudência em sede de Decisão

administrativa deve imperiosamente ser motivada com fatos e fundamentos jurídicos. Aduz que caso se tenha o entendimento que não se deve reformar a decisão de primeira instância, deverá ser motivada a decisão, vez que considera que deixará de ser aplicada a jurisprudência firmada sobre a questão. Ressalta, ainda, que o que se persegue é a conduta, informando que a motivação deverá recair sobre esta, ficando o ato em segundo plano. Transcreve trechos de decisão de primeira instância dos processos citados. Avalia que não há dúvidas que os pressupostos de identidade e circunstâncias mencionados estão presentes no caso em tela. Afirma que resta incontroversa a interpretação da aplicação da multa singular a partir da observação de infração continuada. Verifica que o caso em tela possui todas as características e encontra-se em consonância com a jurisprudência que reconhece pacificamente a transferência da ficção do crime continuado à esfera do direito administrativo sancionador, conforme decisões do Superior Tribunal de Justiça. Diante de todo o exposto, verifica face a legislação vigente e a jurisprudência firmada, a impossibilidade de se descrever mais de uma conduta delitativa administrativa no caso em tela. Conclui que só há que se falar em uma única sanção administrativa englobando todo o mencionado período.

82.42. Quanto à menção da decisão ser orientada e motivada na legalidade, não se vislumbra vício de legalidade na Decisão de Primeira Instância, no que se refere à individualização das condutas identificadas.

82.43. Com relação à menção ao art. 17 da Resolução ANAC nº 472/2018, que estabelece que havendo a prática de 2 ou mais infrações relacionadas a um mesmo contexto fático ou cuja prova de uma possa influir na prova de outra(s), será lavrado um único auto de infração por pessoa física ou jurídica, individualizando-se todas as condutas e normas infringidas, no presente caso deve ser observado o estabelecido no §2º do art. 10 da Resolução ANAC nº 25/2008, por ser esta a norma em vigor na data de lavratura do Auto de Infração. Quanto a esta questão, não se vislumbra prejuízo para o interessado, na medida em que o AI nº 000544/2017 informa que a aeronave voou de maneira irregular informando as datas das operações tidas como irregulares e descrevendo que as operações irregulares se deram conforme registros do Diário de Bordo da aeronave. Assim, é claramente possível a individualização das 13 condutas a serem perquiridas, uma vez que os registros das operações irregulares constam das páginas de Diário de Bordo juntadas aos autos, cabendo, ainda, destacar que o Diário de Bordo é documento do operador da aeronave, ao qual o mesmo tem pleno acesso.

82.44. Quanto à alegação de que na descrição da infração na peça inaugural, tem-se que a conduta seria permitir a operação de aeronave sem que ela esteja em condições aeronavegáveis, deve ser observado que isto é o que consta do campo "DESCRIÇÃO DA EMENTA" do Auto de Infração. No entanto, a descrição da ementa não se refere à descrição de cada ato infracional específico, mas sim ao tipo infracional que está sendo analisado. Em contrapartida, no campo "HISTÓRICO" do Auto de Infração fica claro que não se trata de uma única infração, na medida em que são reportadas as datas em que as operações irregulares se deram. Em que pese não terem sido listados todos os 13 voos no Auto de Infração, o mesmo faz referência expressa ao Diário de Bordo, do qual se obtém de forma inequívoca os atos infracionais a serem apurados, não havendo qualquer prejuízo ao interessado em função do mesmo ter acesso ao Diário de Bordo da aeronave, além dos documentos constarem dos autos.

82.45. Adicionalmente, demonstra-se adequada a proporcionalidade da aplicação da sanção pelo setor de primeira instância, em função das irregularidades identificadas serem referentes à operação da aeronave sem que esta estivesse em condições aeronavegáveis, assim a cada vez que a aeronave é operada, ou seja, a cada vez que é realizado um voo, se configura a realização de um ato infracional independente e distinto dos voos anteriores e posteriores da aeronave.

82.46. No que tange aos argumentos relativos à aplicabilidade da infração continuada, observe-se que tal instituto, presente no direito criminal, não encontra aplicabilidade nos processos administrativos sancionadores desta agência, uma vez que não se acha previsto nas normas de âmbito deste ente público. A administração pública é regida pelo princípio da legalidade estrita, que prevê sua atuação totalmente adstrita às prescrições legais. Desse modo, a administração só pode agir se houver um comando legal nesse sentido. A obediência ao princípio da legalidade está consagrada no direito pátrio, encontrando-se comando expresso dela no *caput* do art. 37 da Constituição Federal e no *caput* do art. 2º da Lei nº 9.784/99. Dessa forma, resta clara a inaplicabilidade da infração continuada, já que esta

não se encontra legalmente prevista no âmbito desta agência e a administração está limitada ao cumprimento estrito do que estiver previamente determinado ou autorizado por lei. Destaque-se, ainda, que no direito criminal a aplicação do instituto do crime continuado depende de que alguns critérios, estabelecidos e elencados no dispositivo legal que prevê a incidência do instituto, art. 71 do Código Penal, sejam preenchidos. Como inexistente previsão legal para aplicação desse instituto aos processos administrativos sancionadores desta agência, também não existem critérios para sua configuração. Assim, não está definido o que seria continuidade infracional no âmbito das normas de aviação civil. Diante desse panorama, tem-se que, ao aplicar o referido instituto ao presente caso, estar-se-ia afrontando, além do princípio da legalidade, também o da isonomia, pois se daria tratamento distinto aos regulados.

82.47. Corroborando com o que foi exposto, deve ser observado ainda o estabelecido nos § 2º e 3º do art. 10 da Resolução ANAC nº 25/2008, que registra expressamente que mesmo diante de duas ou mais infrações num mesmo contexto probatório – e diante da apuração conjunta dos fatos, deverá a Administração considerá-las de forma individualizada, inclusive no tocante aos critérios de imposição de penalidades e dosimetria:

Resolução ANAC nº 25/2008

Art. 10. Constatada, pelo agente da autoridade de aviação civil, a existência de indícios da prática de infração, será lavrado Auto de Infração e instaurado processo administrativo. (Redação dada pela Resolução nº 306, de 25.2.2014)

(...)

§ 2º Havendo indícios da prática de duas ou mais infrações relacionadas a um mesmo contexto probatório ou cuja prova de uma possa influir na prova de outra(s), será lavrado um único Auto de Infração, para a apuração conjunta dos fatos conexos, mediante a individualização objetiva de todas as condutas a serem perquiridas e das normas infringidas. (Redação dada pela Resolução nº 306, de 25.2.2014)

§ 3º Na hipótese do parágrafo anterior, a apuração conjunta dos fatos não implicará a utilização de critério de dosimetria distinto do estabelecido no Título III para a imposição de penalidades, devendo os atos decisórios que cominar em sanções, aplicá-las, de forma individualizada, pela prática de cada uma das infrações cometidas. (Redação dada pela Resolução nº 306, de 25.2.2014)

82.48. Atualmente, na Resolução ANAC nº 472/2018 está previsto que:

Resolução ANAC nº 472/2018

(...)

Art. 17. Havendo a prática de 2 (duas) ou mais infrações relacionadas a um mesmo contexto fático ou cuja prova de uma possa influir na prova de outra(s), será lavrado um único auto de infração por pessoa física ou jurídica, individualizando-se todas as condutas e normas infringidas.

(...)

Art. 32. A decisão de primeira instância conterà motivação explícita, clara e congruente, abordando as alegações do autuado, indicando os fatos e fundamentos jurídicos pertinentes, podendo consistir em declaração de concordância com fundamentos de anteriores pareceres, informações, decisões ou propostas, que, neste caso, serão parte integrante do ato.

§ 1º Na hipótese de prática de 2 (duas) ou mais infrações relacionadas, prevista no art. 17 desta Resolução, a apuração conjunta dos fatos não implicará a utilização de critério de dosimetria distinto do estabelecido na Seção IX do Capítulo II do Título III desta Resolução para a imposição de sanções.

§ 2º As decisões que cominarem sanções deverão discriminar a prática de cada uma das infrações cometidas, salvo se caracterizada infração continuada conforme normativo específico.

(...)

82.49. Neste mesmo sentido, verifica-se que o raciocínio exposto também é corroborado pela Resolução ANAC nº 472/2018. Importante observar que no §2º do art. 32 da Resolução ANAC nº 472/2018 é prevista a possibilidade de caracterização da infração continuada conforme normativo específico, entretanto, não foi instituído normativo neste sentido no âmbito da ANAC.

82.50. Dessa forma, não se vislumbra possibilidade de o argumento da defesa prosperar, uma vez

que a norma que dispõe sobre o processo administrativo para a apuração de infrações e aplicação de penalidades, no âmbito da Agência, explicita a necessidade de tratativa individualizada de cada uma das condutas infracionais.

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

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

82.53. Contudo, não se pode confirmar a alegação do interessado de que o Guia de Controle de Corrosão seria um documento de caráter não obrigatório em função do mesmo não ser referenciado nos capítulos 4 e 5 do manual manutenção, cabendo reiterar que apenas o capítulo 4 é aprovado, na medida em que o mesmo contém as Limitações de Aeronavegabilidade estabelecidas para a aeronave do modelo Bell 429. Ainda assim, as outras Instruções para Aeroavegabilidade Continuada estabelecidas pelo detentor do certificado de tipo devem ser seguidas pelo interessado, ainda que as mesmas sejam recomendadas, mas não conste a aprovação da autoridade de projeto, tais como aquelas contidas no capítulo 5 e outros capítulos do manual de manutenção, assim como em outras publicações técnicas do fabricante da aeronave. Desta forma, tal argumento não é suficiente para demonstrar que não seria necessário cumprir com o estabelecido no guia de controle de corrosão recomendado pelo fabricante.

82.54. Quanto ao que consta de e-mail enviado por representante do fabricante, o mesmo também não demonstra que o guia de controle de corrosão não precisaria ser seguida, considerando tanto o que consta do referido e-mail, assim como o que consta do referido guia que apresenta a recomendação de se estabelecer um programa de controle de corrosão.

82.55. Informa que o representante do fabricante esclarece que o programa de controle de corrosão da aeronave modelo BELL 429 está incorporado ao programa de manutenção básico pelos métodos de MSG-3. No entanto, o interessado não demonstra quais seriam as tarefas previstas no programa de manutenção que cobririam o vencimento das tarefas previstas na inspeção do guia de controle de corrosão com intervalo a cada 100h/3 meses, que a fiscalização reportou estar vencida.

82.56. Acrescenta que o referido guia (CSSDPSE-87-001) é genérico e não específico para a aeronave modelo BELL 429. No entanto, o fato de uma publicação ser aplicável a mais de um modelo de aeronave do mesmo fabricante não faz com que a mesma deixe de ser aplicável a um modelo específico.

82.57. Destaca que na assinatura do responsável por ter enviado referido e-mail há em letras maiúsculas a seguinte informação: "BELL HELICOPTER PROPRIETARY INFORMATION", caracterizando que o representante se manifesta em nome da BELL HELICOPTER e nunca em nome próprio. Entretanto, não se está a questionar que a informação encaminhada pelo interessado não tenha sido enviada por representante da Bell, no entanto, o interessado não demonstrou que as tarefas não estavam vencidas. O interessado não demonstrou também quais tarefas do programa de manutenção que dariam respaldo a não execução das tarefas do guia de controle de corrosão, que a fiscalização informou

que estava vencida. Além disso, o interessado não demonstra que o guia de controle de corrosão não se aplicava ao mesmo em função das características de suas operações. Assim, não se pode afastar o que foi reportado pela fiscalização.

82.58. Avalia que o fato de haver um registro primário da tarefa de manutenção nos assentamentos de manutenção da aeronave, não torna a tarefa obrigatória. Entende que o Sr. Presidente da Turma Recursal do Rio de Janeiro equivocou-se ao requerer o registro primário da referida tarefa como forma de esclarecer inequivocamente a questão. Considera que para um esclarecimento inequívoco, é necessária a comprovação de que a referida inspeção de "100 hours or 90 days corrosion inspection guide" integre o plano de manutenção aprovado e constante do capítulo 5 do manual de manutenção do modelo da aeronave. Quanto à alegação de que o fato de haver o registro de cumprimento não torna a tarefa obrigatória, até se pode concordar com a mesma. Entretanto, a fiscalização desta Agência avaliou a inspeção como sendo de caráter obrigatório, reportando a mesma como vencida e em decorrência disso considerou que a operação desta aeronave ocorreu de maneira irregular. Desta forma, cabe ao interessado comprovar que não precisava cumprir a dita inspeção, considerado todo o exposto a respeito do previsto na legislação aplicável.

82.59. Além disso, quanto à menção de que o Decisor de Segunda Instância se equivocou ao requerer registro primário de execução da tarefa, deve ser observado que no art. 40 da Resolução ANAC nº 472/2018 é previsto que quando da análise do Recurso, a autoridade competente para decidir o processo poderá, em momento anterior à decisão, determinar a efetivação de diligências para complementação da instrução, com vistas à elucidação da matéria objeto de apuração. Assim, não se vislumbra qualquer irregularidade na diligência realizada ao se solicitar a juntada de registro de manutenção, de maneira a promover a complementação da instrução processual.

82.60. Adicionalmente, quanto à alegação de que a inspeção teria que estar contida no capítulo 5 do manual de manutenção, entendo que a mesma já foi devidamente enfrentada neste Parecer.

82.61. Na manifestação apresentada após ser informado a respeito da juntada de documentos em função da Diligência realizada, o interessado registra que o servidor responsável pela assinatura no documento de análise da diligência é o mesmo que realizou a autuação. O que em tese, ao seu ver, torna a análise de 2ª instância nula, pois deixa de haver a "terceira" interpretação para orientar os julgadores. No entanto, não se vislumbra qualquer irregularidade no fato do servidor que respondeu a diligência ser o mesmo que lavrou o Auto de Infração, devendo ser acrescentado que a norma que estabelece as providências administrativas decorrentes do exercício das atividades de fiscalização sob competência da ANAC, sendo esta a Resolução ANAC nº 472/2018, não estabelece qualquer vedação neste sentido. Ademais, cabe ressaltar que na visão desta analista, no presente caso, é adequado que o servidor que realizou a autuação apresente esclarecimentos adicionais sobre o tema, na medida em que, possivelmente, o mesmo teria mais informações, assim como um melhor entendimento do processo em relação a outros servidores que não participaram da ação de fiscalização. Por fim, é importante ressaltar que no curso do presente processo o interessado teve os seus direitos garantidos, sendo notificado de todos os atos de seu interesse, ocasiões em que pôde se manifestar livremente, não havendo qualquer prejuízo ao direito de defesa do interessado.

82.62. Alega que analisando os termos do documento Despacho (SEI/ANAC - 3644471 – Despacho) se verifica que o setor encarregado de diligenciar, ao responder os itens 1 e 2, em momento algum aponta para o programa de manutenção recomendado pelo detentor do projeto de tipo da aeronave, apontando para os genéricos manuais dos fabricantes, sendo do extintor, publicação técnica IMR2312 (SEI 3656094) e do ELT a publicação técnica 570-5060 (SEI 3656187), publicações estas não invocadas pelo programa de manutenção recomendado pelo detentor de tipo da aeronave em questão. Ressalta que ainda que tenha aplicação no meio aeronáutico, estes produtos podem ser empregados em outros ramos da economia. Logo, seus fabricantes por questão legal, são obrigados a desenvolver o programa de manutenção específico. Neste ponto, ainda que se possa concordar com esta visão colocada pelo interessado, deve ser considerado que no tange ao vencimento das tarefas de lubrificação mensal de componente da aeronave, prevista no programa recomendado pelo fabricante, assim como para o guia de controle de corrosão, quando da resposta da diligência o setor técnico de fiscalização se reporta a

documentos do fabricante da aeronave. Portanto, ainda que fossem afastadas as irregularidades referentes ao vencimentos das tarefas relacionadas com inspeção do extintor de incêndio portátil e do teste de funcionamento do ELT, isto não seria suficiente para afastar a condição de operação irregular da aeronave em função do vencimento das outras tarefas descritas e previstas em Instruções de Aeronavegabilidade Continuada emitidas pelo detentor do certificado de tipo da aeronave. Ademais, o interessado não comprova que as tarefas relativas ao extintor e ao ELT não constavam no programa de manutenção recomendado pelo detentor do certificado de tipo.

82.63. Acrescenta que da mesma forma, ao responder o quesito da lubrificação de 01 mês de célula, referencia as tabelas 12-5/12- 6 do Manual de Manutenção da aeronave - MM BHT-429-MM-1, mas não especifica o capítulo em que está inserido, pois a obrigatoriedade da inspeção se dá quando integra o capítulo 4 ou 5 dos manuais de manutenção da aeronave. Quanto a este item, aponta que se faz necessário mais um esclarecimento, a lubrificação mencionada não é item de aeronavegabilidade, pois se trata de lubrificação de acessório para apoio em solo - *ground handling wheels* – são as rodas portáteis utilizadas para movimentar a aeronave em solo. Quanto a estas alegações, as mesmas já foram enfrentadas neste parecer.

82.64. Quanto ao quesito 3 da diligência, entende que teve sua formulação equivocada. Dispõe que o fato de um operador já ter realizado a inspeção em momento anterior, ainda que sob um guia emitido pelo fabricante da aeronave, não representa que esteja obrigado a repetir a inspeção. No entanto, conforme já esclarecido na ocasião em que foi realizada a diligência se entendeu necessário que fossem juntados registros de manutenção adicionais com vistas à complementação da instrução processual, não havendo qualquer irregularidade em tal procedimento.

82.65. Entende que o responsável pelo julgamento deve recorrer à área técnica e solicitar a demonstração que o Guia de Controle de Corrosão - CSSD-PSE-87-001, está inserido no capítulo 04 ou 5 do MM BHT-429-MM ou que pelo menos seja invocado por um dos capítulos para se tornar obrigatório. Para, somente assim, produzir o esclarecimento inequívoco quanto à obrigatoriedade de cumprimento do Guia de Controle de Corrosão - CSSD-PSE-87-001. No entanto, no momento, não se vislumbra que haja necessidade de realização de diligências adicionais.

82.66. Na manifestação apresentada após a notificação acerca da possibilidade de agravamento da sanção, o interessado reitera o pedido de nulidade da diligência e nova determinação de diligência junto ao Senhor Superintendente de Aeronavegabilidade dessa Agência. Informa que o pedido se deve ao fato de que o servidor responsável pela condução da diligência foi o mesmo que realizou a autuação, tornando os efeitos da diligência inócuos, e por certo nulos. Afirma estarem carreados dos mesmos vícios e com a mesma interpretação, deixando os Senhores Julgadores sem um novo e terceiro entendimento do tema, que é bastante complexo. No entanto, considerando o que já foi exposto não se vislumbra qualquer irregularidade na diligência realizada, assim como na resposta da mesma, tendo, ainda, o interessado sido notificado a respeito dos documentos juntados aos autos em função da diligência realizada. Ademais, o interessado se manifesta de maneira reiterada no sentido de requerer a realização de diligência adicional, porém o mesmo não se mostra diligente no sentido de apresentar comprovações de que as tarefas de manutenção reportadas pela fiscalização como vencidas não eram requeridas, considerando o previsto na legislação.

82.67. Repisa que a conclusão equivocada do servidor dessa Agência teve início em uma anotação desatualizada e que não se constitui em qualquer registro de manutenção requerido pelas normas da aviação civil brasileira, pois trata do comumente conhecido entre os operadores de MICA – Mapa Informativo de Controle de Aeronavegabilidade. No entanto, tal alegação já foi devidamente enfrentada e afastada neste parecer, sendo esclarecido que de acordo com o que consta dos autos é possível verificar que as conclusões apresentadas pela fiscalização podem ter partido do que constava do mapa de controle de inspeções da aeronave, mas não se basearam apenas em tal documento, visto que dos autos constam registros de manutenção, assim como são mencionadas publicações técnicas pertinentes.

82.68. Informa que em sede de defesa argui que as inspeções indicadas como vencidas, ainda que estivessem, não compõem o conjunto de limitações de aeronavegabilidade, pois nenhuma delas integram o capítulo 4 do manual de manutenção (BHT-429- MM-01) publicado pelo fabricante da aeronave e

aprovado pela autoridade certificadora de origem (CANADÁ) e recepcionado pela Autoridade de Aviação Civil Brasileira – ANAC. Neste ponto, pode se concordar com o interessado, de fato, não restou demonstrado que qualquer das tarefas de manutenção reportadas como vencidas integre o capítulo 4 do manual de manutenção, que é aprovado e apresenta as Limitações de Aeronavegabilidade estabelecidas para a aeronave. No entanto, neste Parecer já foi esclarecido que as Instruções para Aeronavegabilidade Continuada não se limitam ao estabelecido na seção de Limitações de Aeronavegabilidade. Desta forma, uma aeronave sendo operada segundo o RBHA 91 que não tem programa de manutenção aprovado deve seguir aquilo que é recomendado pelo detentor do certificado.

82.69. Alega que a decisão de 1ª Instância não merece prosperar, pois considera que não se coaduna com os ditames regulamentares da aviação civil brasileira. No entanto, não se vislumbra que a Decisão de Primeira Instância deva ser anulada.

82.70. Referencia o que preconiza o RBHA 91 em sua seção 91.409 parágrafos (a) e (b), que constituem a regra geral de aeronavegabilidade continuada, porém o parágrafo (c) apresenta as exceções à regra geral e em seu item 4, específico para helicópteros. Acrescenta que por sua vez o parágrafo (e), da mesma seção 91.409, determina a condição para operação de helicópteros a turbina. Com relação às menções feitas aos itens da seção 91.409 do RBHA 91, verifica-se que no parágrafo (e) da mesma seção do regulamento é estabelecida a necessidade de realização das tarefas de manutenção de acordo com o programa selecionado conforme o parágrafo (f) daquela seção, podendo o operador de um helicóptero com motor a turbina poder optar pelo uso das provisões de inspeção do 91.409(a), (b), (c) ou (d) em lugar da opção de inspeção contida em 91.409(f). O interessado menciona, ainda, o previsto no item 91.409(c) do RBHA 91, que estabelece que os parágrafos (a) e (b) da mesma seção não se aplicam para aeronave de asas rotativas com motor a turbina quando o operador optar por inspecionar a aeronave de acordo com o parágrafo (e) desta seção. O parágrafo (f) da seção 91.409 do RBHA 91 dispõe sobre a seleção de programa para a inspeção da aeronave, sendo que no presente caso, verifica-se que se optou pelo programa de inspeções recomendado pelo fabricante, em virtude de não ter sido demonstrado que foi aprovado programa de manutenção específico para o operador da aeronave. Desta forma, em decorrência do exposto se aplica o previsto no parágrafo (i) da seção 91.409 do RBHA 91.

82.71. Cita a seção 43.16 do RBAC 43, que trata das limitações de aeronavegabilidade e afirma que resta saber quais são as limitações de aeronavegabilidade e onde estão previstas. No entanto, é importante observar que o estabelecido na referida seção do RBAC 43 se reporta a regras de execução para execução de atividade de manutenção especificada na seção de Limitações de Aeronavegabilidade. No entanto, tal seção do regulamento não dispõe a respeito de regras de execução pertinentes a outras atividades de manutenção previstas nas Instruções para Aeronavegabilidade Continuada estabelecidas pelo detentor do certificado de tipo.

82.72. Dispõe que no documento de especificação do tipo, ou seja, da aeronave propriamente dita quais eram ou onde deveriam ser listadas as tais limitações. Desta feita, a GGCP ao certificar o Helicóptero Bell 429, especificou na Nota 3 da ER ER-2010T09- 02 que as limitações de aeronavegabilidade ou, a aeronavegabilidade continuada, são a vida útil aprovada, a inspeção obrigatória e outros procedimentos suplementares aprovados estão listados no Capítulo 4, Seção de Limitação da Aeronavegabilidade do manual de manutenção BHT-429-MM-01, citando o conteúdo da referida Nota. No entanto, a necessidade de cumprimento do requerido na seção de Limitações de Aeronavegabilidade não afasta a necessidade de cumprimento de outras recomendações emitidas pelo detentor do certificado de tipo, na medida em que o operador deve cumprir com o programa recomendado pelo fabricante.

83. Diante ao exposto e com a determinação precisa de quais são as limitações de aeronavegabilidade (inspeções obrigatórias), requer: que a decisão de 1ª Instância seja totalmente anulada, por não guardar correspondência regulamentar com os procedimentos de aeronavegabilidade descritos pela Autoridade de Aviação Civil, conforme demonstrado acima; reiterar todos os pedidos formulados na impugnação; igualmente reitera todos os pedidos formulados nas razões do recurso; e reitera todos os argumentos das razões do recurso, em especial, *Ad cautelam*, caso não entendam pela nulidade que a sanção aplicada seja contra a conduta, seja única, multa singular acompanhando a jurisprudência para a infração continuada, que está pacificada pelo Superior Tribunal de Justiça, e é o que determina o Inciso

VII, artigo 50, da Lei 9.784/99. No entanto, por todo o exposto, não se pode atender aos requerimentos do interessado, não cabendo que a Decisão de Primeira seja anulada, assim como não cabe a aplicação de uma única multa no caso em questão.

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

DO ENQUADRAMENTO E DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

85. Pelo exposto, houve, de fato, violação à legislação, com a prática de infração cuja autuação no AI nº 000544/2017 está fundamentada alínea "n" do inciso II do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (CBA) c/c itens 91.7(a) e 91.409(i) do RBHA 91, restando analisar a adequação do valor da multa aplicada, que, segundo o que dispõe o CBA, deve refletir a gravidade da infração (Lei nº 7.565/86, art. 295).

86. Nesse contexto, é válido observar que o valor da multa imposta pela autoridade competente – R\$ 3.500,00 (três mil e quinhentos reais) para cada um dos 13 atos infracionais, perfazendo um montante de multa no valor total de R\$45.500,00 (Quarenta e cinco mil e quinhentos reais), não foi fixado dentro dos limites previstos na Resolução nº 25/2008, em vigor à época, para a capitulação da infração na alínea "n" do art. 302 do CBA, Lei nº 7.565, de 19/12/1986, para pessoa jurídica.

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

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

89. Circunstâncias Atenuantes

89.1. Não considero possível aplicar as circunstâncias atenuantes previstas nos incisos I e II do §2º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018.

89.2. Com relação à circunstância atenuante prevista no inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018, considero que a mesma deve ser aplicada em função do que é demonstrado no extrato do SIGEC, constante do documento SEI nº 4421509. Observa-se que no extrato do SIGEC além do crédito de multa em julgamento consta apenas o crédito de multa nº 664659180, decorrente do Auto de Infração nº 004738/2018 e do processo SEI nº 00067.000808/2018-50. Importante destacar que no SIGEC o campo "Data Infração" não consta preenchido para o crédito de multa nº 664659180, porém em consulta ao AI nº 004738/2018 constata-se que a data da infração reportada no mesmo é de 02/02/2018, posterior às datas das infrações em julgamento no presente processo o que permite a aplicação da circunstância atenuante prevista no inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018.

90. Circunstâncias Agravantes

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

91. **Sanção a Ser Aplicada em Definitivo**

91.1. Dessa forma, considerando nos autos a existência de uma circunstância atenuante e inexistência de circunstâncias agravantes, a multa deve ser aplicada em seu grau mínimo, no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais) para cada uma das 13 infrações, totalizando o valor de R\$ 52.000,00 (cinquenta e dois mil reais).

CONCLUSÃO

92. Pelo exposto, sugiro NEGAR PROVIMENTO ao recurso, AGRAVANDO-SE a multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa para o valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais) para cada uma das 13 infrações, totalizando o valor de R\$ 52.000,00 (cinquenta e dois mil reais).

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

94. **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 10/06/2020, às 11:15, 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 **4413073** e o código CRC **7D98E461**.

 SIGEC :: SISTEMA INTEGRADO DE GESTÃO DE CRÉDITOS Atalhos do Sistema Menu Principal		Usuário: daniella.silva
Dados da consulta	Consulta	

Extrato de Lançamentos

Nome da Entidade: JCPM INVESTIMENTOS LTDA **Nº ANAC:** 30000424315
CNPJ/CPF: 04545220000151 **CADIN:** Não
Div. Ativa: Não **Tipo Usuário:** Integral **UF:**
End. Sede: **Bairro:** **Município:**
CEP:

Créditos Inscritos no CADIN

Não Existem Créditos inscritos no CADIN para este Número ANAC

Receita	Nº Processo	Nº Auto Infração	Processo SEI	Data Vencimento	Data Infração	Valor Original	Data do Pagamento	Valor Pago	Valor Utilizado	Chave	Situação	Valor Débito (R\$)
2081	664659180	004738/2018	00067000808201850	24/08/2018		R\$ 3 500,00	27/07/2018	3 500,00	3 500,00		PG0	0,00
2081	668134194	000544/2017	00067500586201790	23/08/2019	02/07/2016	R\$ 45 500,00		0,00	0,00		RE2N	56 523,54
Totais em 09/06/2020 (em reais):						49 000,00		3 500,00	3 500,00			56 523,54

Legenda do Campo Situação

AD3 - RECURSO ADMITIDO EM 3ª INSTÂNCIA
 AD3N - RECURSO ADMITIDO EM 3ª INSTÂNCIA SEM EFEITO SUSPENSIVO
 CA - CANCELADO
 CAN - CANCELADO
 CAN-P - CANCELADO POR PRESCRIÇÃO
 CD - CADIN
 CP - CRÉDITO À PROCURADORIA
 DA - DÍVIDA ATIVA
 DC1 - DECIDIDO EM 1ª INSTÂNCIA, MAS AINDA AGUARDANDO CIÊNCIA
 DC2 - DECIDIDO EM 2ª INSTÂNCIA, MAS AGUARDANDO CIÊNCIA
 DC3 - DECIDIDO EM 3ª INSTÂNCIA, MAS AGUARDANDO CIÊNCIA
 DG2 - DILIGÊNCIAS POR INICIATIVA DA 2ª INSTÂNCIA
 DG3 - DILIGÊNCIAS POR INICIATIVA DA 3ª INSTÂNCIA
 EF - EXECUÇÃO FISCAL
 GDE - GARANTIA DA EXECUÇÃO POR DEPÓSITO JUDICIAL
 GPE - GARANTIA DA EXECUÇÃO POR PENHORA REGULAR E SUFICIENTE
 IN3 - RECURSO NÃO FOI ADMITIDO A 3ª INSTÂNCIA
 INR - REVISÃO A PEDIDO OU POR INICIATIVA DA ANAC NÃO FOI ADMITIDA
 IT2 - PUNIDO PQ RECURSO EM 2ª FOI INTEMPESTIVO
 IT3 - PUNIDO PQ RECURSO EM 3ª INSTÂNCIA FOI INTEMPESTIVO
 ITD - RECURSO EM 2ª INSTÂNCIA INTEMPESTIVO, MAS AINDA AGUARDANDO CIÊNCIA DO INFRATOR
 ITDN - RECURSO EM 2ª INSTÂNCIA INTEMPESTIVO, MAS AINDA AGUARDANDO CIÊNCIA DO INFRATOR, SEM EFEITO SUSPENSIVO
 ITT - RECURSO EM 3ª INSTÂNCIA INTEMPESTIVO, MAS AINDA AGUARDANDO CIÊNCIA DO INFRATOR
 PC - PARCELADO
 PG - QUITADO
 PGDJ - QUITADO DEPÓSITO JUDICIAL CONVERTIDO EM REI
 PP - PARCELADO PELA PROCURADORIA
 PU - PUNIDO
 PU1 - PUNIDO 1ª INSTÂNCIA
 PU2 - PUNIDO 2ª INSTÂNCIA
 PU3 - PUNIDO 3ª INSTÂNCIA
 RAN - PROCESSO EM REVISÃO POR INICIATIVA DA ANAC
 RANS - PROCESSO EM REVISÃO POR INICIATIVA DA ANAC
 RE - RECURSO
 RE2 - RECURSO DE 2ª INSTÂNCIA
 RE2N - RECURSO DE 2ª INSTÂNCIA SEM EFEITO SUSPENSIVO
 RE3 - RECURSO DE 3ª INSTÂNCIA
 RE3N - RECURSO DE 3ª INSTÂNCIA SEM EFEITO SUSPENSIVO
 REN - RECURSO SEM EFEITO SUSPENSIVO
 RS - RECURSO SUPERIOR
 RSN - RECURSO SUPERIOR SEM EFEITO SUSPENSIVO
 RVS - PROCESSO EM REVISÃO POR INICIATIVA DO INTERE
 RVSN - PROCESSO EM REVISÃO POR INICIATIVA DO INTERE
 RVT - REVISTO
 SDE - SUSPENSÃO DA EXIGIBILIDADE POR DEPÓSITO JUDIC
 SDJ - SUSPENSÃO DA EXIGIBILIDADE POR DECISÃO JUDICI
 SUS-P - SUSPENSO POR PRESCRIÇÃO
 SUS-PEX - SUSPENSO POR PRESCRIÇÃO - PARCELAMENTC

Registro 1 até 2 de 2 registros

Página: [1] [Ir] [Reg]

Tela Inicial

Imprimir

Exportar Excel



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 446/2020

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

Brasília, 10 de junho de 2020.

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

2. Por celeridade processual e, com fundamento no artigo 50, §1º, da Lei nº 9.784/1999, ratifico os argumentos trazidos na proposta de decisão [Parecer 452/2020/JULG ASJIN/ASJIN – SEI nº 4413073], 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:**

- **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso interposto por JCPM INVESTIMENTOS LTDA, CNPJ 04545220000151, ao entendimento de que restaram configuradas as práticas das infrações descritas no Auto de Infração nº 000544/2017, capituladas na alínea "n" do inciso II do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (CBA) c/c itens 91.7 e 91.409(i) do RBHA 91, **AGRAVANDO** a multa aplicada em primeira instância administrativa no valor de para o valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais) para cada uma das 13 infrações, totalizando o valor de R\$ **52.000,00 (cinquenta e dois mil reais)**, pela prática de permitir operação de aeronave sem que ela esteja em condições aeronavegáveis, referente ao Processo Administrativo Sancionador nº 00067.500586/2017-90 e ao crédito de multa 668134194.

À Secretaria.

Notifique-se.

Cássio Castro Dias da Silva
SIAPE 1467237
Presidente da Turma Recursal do Rio de Janeiro



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 16/06/2020, às 18:12, 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 **4422302** e o código CRC **1C0A311D**.

Referência: Processo nº 00067.500586/2017-90

SEI nº 4422302