



PARECER N° 232/2020/JULG ASJIN/ASJIN
PROCESSO N° 00065.153748/2015-44
INTERESSADO: TOTAL LINHAS AEREAS S.A

PROPOSTA DE DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA – ASJIN

Autos de Infração n°: 00399/2015 e 00400/2015 **Data da Lavratura:** 21/07/2015 (AI n° 00399/2015) e 19/06/2015 (AI n° 00400/2015)

Crédito de Multa n°: 663877185

Infração AI n° 00399/2015: *realização de voos com prazo da MEL vencido*

Infração AI n° 00400/2015: *realização de voos sem que fosse demonstrada a realização e registrada adequadamente a ação de manutenção requerida pelo item 32-13 da MEL*

Enquadramento AI n° 00399/2015: alínea "e" do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei n° 7.565/86), c/c itens 43.9(a)(1) e 43.13(a) e (c) do RBHA 43, c/c itens 121.363, 121.628 e 121.369 do RBAC 121, c/c item 6(b) da revisão 11 do Manual Geral de Manutenção

Enquadramento AI n° 00400/2015: alínea "e" do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei n° 7.565/86), c/c itens 43.9(a)(1) e 43.13(a) e (c) do RBHA 43, c/c itens 121.363, 121.628, 121.369 e 121.709 do RBAC 121

Proponente: Henrique Hiebert - SIAPE 1586959

RELATÓRIO

1. Trata-se de Recurso interposto por TOTAL LINHAS AÉREAS S.A. em face de decisão proferida no Processo Administrativo em epígrafe, onde constam apensados os processos 00065.153739/2015-53 e 00065.153746/2015-55, originados respectivamente dos Autos de Infração n° 00399/2015 (fl. 01 do processo 00065.153739/2015-53) e 00400/2015 (fl. 01 do processo 00065.153746/2015-55), que apresentam a seguinte descrição e capitulação:

Auto de Infração n° 00399/2015

Descrição da ocorrência: Voo irregular, após prazo da MEL vencido.

HISTÓRICO:

Em auditoria realizada na empresa TOTAL LINHAS AÉREAS S.A., entre os dias 13 a 16 de junho de 2011, em Belo Horizonte – MG, foi identificada operação irregular após prazo MEL vencido em aeronave da Total Linhas Aéreas S.A., de acordo com a não conformidade de número 27 do FOP 109 n° 36/2011/DAR/SAR/UR/RIO DE JANEIRO (protocolo 60830.005684/2011-56). Não conformidade n° 27:

“APRS - Conforme MFTL 069695, item 01, de 16/12/2010, a aeronave PT-MTT foi liberada acordo MEL 32-13, Categoria C, e foi apresentada OS 00500827-001 de 27/12/2010 que deu encerramento ao lançamento do item. O procedimento foi considerado insatisfatório, já que a pane era recorrente antes do lançamento no MFTL 069695, com ciência da manutenção, o que deveria ter feito retroagir a data de lançamento do item e, conseqüentemente, o seu prazo de correção definitivo, conforme MFTL 069694 (dia 15/12/2010), 069693 (14/12/2010), 069684 (07/12/2010). Ressalte-se que a pane era recorrente anteriormente à data de 07/12/2010, data da liberação inicial pela MEL.”

O item foi reportado no dia 07/12/2010, através do MFTL 069684. O prazo para correção se encerrou em 17/12/2010. A correção se deu no MFTL 069694, dia 15/12/2010, solicitando verificação em voo (“check in flight”). No MFTL 069695, dia 16/12/2010, o item voltou a ser aberto e nova liberação pela MEL ocorreu. Entretanto, uma vez que a pane se repetiu em menos de 24h do seu encerramento, a data de início para a contagem de correção deveria ter retroagido a 07/12/2010. O prazo máximo para correção continuou 17/12/2010. Logo, os 15 (dezesete) voos que ocorreram entre os dias 18/12/2010 e 24/12/2011, data da correção, foram irregulares. A tabela em anexo informa os referidos voos, totalizando 15 infrações.

Capitulação: Art. 302, III (e) da Lei 7.565/1986 c/c as seções 43.9(a)(1) e 43.13(a) e (c) do RBHA 43 em vigor à época e seções 121.363,121.628 e 121.369 do RBAC 121 c/c MGM, revisão 11,

item 6(b).

[no verso do Auto de Infração consta a seguinte tabela]

#	Aeronave	MFTL	Data	Nº do Voo	Partida	Destino
1.	PR-MTT	075401	18/12/2010	9900	SBPA	SBGR
2.	PR-MTT	075402	21/12/2010	9900	SBPA	SBGR
3.	PR-MTT	075403	21/12/2010	9901	SBGR	SBPA
4.	PR-MTT	075404	22/12/2010	9900	SBPA	SBGR
5.	PR-MTT	075405	Sem voo	Sem voo	Sem voo	Sem voo
6.	PR-MTT	075406	22/12/2010	5681	SBGR	SBCT
7.	PR-MTT	075406	22/12/2010	5681	SBCT	SBFL
8.	PR-MTT	075407	23/12/2010	5680	SBFL	SBCT
9.	PR-MTT	075407	23/12/2010	5680	SBCT	SBGR
10.	PR-MTT	075407	23/12/2010	5681	SBGR	SBCT
11.	PR-MTT	075407	23/12/2010	5681	SBCT	SBFL
12.	PR-MTT	075408	24/12/2010	5680	SBFL	SBCT
13.	PR-MTT	075408	24/12/2010	5680	SBCT	SBGR
14.	PR-MTT	075409	24/12/2010	9909	SBGR	SBCF
15.	PR-MTT	075409	24/12/2010	9910	SBCF	SBSV
16.	PR-MTT	075409	24/12/2010	9911	SBSV	SBFZ

Auto de Infração nº 00400/2015

Descrição da ocorrência: Não foi demonstrada a realização e registrada adequadamente a ação de manutenção requerida pelo item 32-13 da MEL em vigor à época.

HISTÓRICO:

Em análise aos registros coletados durante auditoria realizada na empresa TOTAL LINHAS AÉREAS S.A., entre os dias 13 a 16 de junho de 2011, em Belo Horizonte - MG, e solicitações documentais posteriores, não foi demonstrada a realização de ação de manutenção perante a regulamentação em aeronave da Total Unhas Aéreas SA., relacionada não conformidade de número 27 do FOP 109 nº 36/2011/DAR/\$AR/UR/RIO DE JANEIRO (protocolo 60830.005684/2011-56). Não conformidade nº 27:

"APRS - Conforme MFTL 069695, item 01, de 16/12/2010, a aeronave PT-MTT foi liberada acordo MEL 32-13, Categoria C, e foi apresentada OS 00500827-001 de 27/12/2010 que deu encerramento ao lançamento do item. O procedimento foi considerado Insatisfatório, Já que a pane era recorrente antes do lançamento no MFTL 069695, com ciência da manutenção, o que deveria ter feito retroagir a data de lançamento do Item e, conseqüentemente, o seu prazo de correção definitivo, conforme MFTL 069694 (dia 15/12/2010), 069693 (14/12/2010), 069684 (07/12/2010). Ressalte-se que a pane era recorrente anteriormente à data de 07/12/2010, data da liberação Inicial pela MEL."

Após a análise dos registros (MFTL) dentro do prazo da MEL, foi identificado que não foi registrada a ação de manutenção, item (M), requerida pelo item 32-13 da MEL em vigor à época, e não foi demonstrada sua realização:

32-13	Tail Skid Position Light (Luz de Posição do Tail Skid)	C	1	0	(M) Pode estar inoperante desde que o Tail Skid tenha seu funcionamento verificado uma vez a cada dia de voo
-------	--	---	---	---	--

Assim, os voos, mesmo dentro do prazo MEL, se tomaram irregulares. Logo, os 19 (dezenove) voos que ocorreram entre os dias 18/12/2010 e 24/12/2011, data da correção, foram irregulares. A tabela em anexo Informa os referidos voos, totalizando 19 Infrações.

Capitulação: Art. 302, III (e) da Lei 7.565/1986 c/c as seções 43.9(a)(I) e 43.13(a) e (c) do RBHA 43 em vigor à época e seções 121.363, 121.628, 121.369 e 121.709 do RBAC 121.

[no verso do Auto de Infração consta a seguinte tabela]

#	Aeronave	MFTL	Data	Nº do Voo	Partida	Destino
1.	PR-MTT	69685	Sem voo	Sem voo	Sem voo	Sem voo
2.	PR-MTT	69686	08/12/2010	9900	SBPA	SBGR
3.	PR-MTT	69686	08/12/2010	5681	SBGR	SBCT

4.	PR-MTT	69686	08/12/2010	5681	SBCT	SBFL
5.	PR-MTT	69687	09/12/2010	5680	SBFL	SBCT
6.	PR-MTT	69687	09/12/2010	5680	SBCT	SBGR
7.	PR-MTT	69687	09/12/2010	9901	SBGR	SBPA
8.	PR-MTT	69688	10/12/2010	9900	SBPA	SBGR
9.	PR-MTT	69688	10/12/2010	5681	SBGR	SBCT
10.	PR-MTT	69688	10/12/2010	5681	SBCT	SBFL
11.	PR-MTT	69689	Sem voo	Sem voo	Sem voo	Sem voo
12.	PR-MTT	69690	11/12/2010	5680	SBFL	SBCT
13.	PR-MTT	69690	11/12/2010	5680	SBCT	SBGR
14.	PR-MTT	69690	11/12/2010	9901	SBGR	SBPA
15.	PR-MTT	69691	14/12/2010	9900	SBPA	SBGR
16.	PR-MTT	69691	14/12/2010	5681	SBGR	SBCT
17.	PR-MTT	69691	14/12/2010	5681	SBCT	SBFL
18.	PR-MTT	69692	Sem voo	Sem voo	Sem voo	Sem voo
19.	PR-MTT	69693	15/12/2010	5680	SBFL	SBCT
20.	PR-MTT	69693	15/12/2010	5680	SBCT	SBGR
21.	PR-MTT	69694	15/12/2010	5681	SBGR	SBCT
22.	PR-MTT	69694	15/12/2010	5681	SBCT	SBFL

2. Às fls. 01/04, Relatório de Fiscalização nº 41/2015/GTAR-RJ/GAEM/GGAC/SAR detalha as irregularidades constatadas pela fiscalização, e apresenta como anexo os seguintes documentos:

2.1. cópia da carta da Total Linhas Aéreas S.A. nº GT 1002/14, que apresenta documentos solicitados pela Agência - fl. 05;

2.2. cópia das seguintes páginas do livro de bordo da aeronave PT-MTT: 069684, 069685, 069686, 069687, 069688, 069689, 069690, 069691, 069692, 069693, 069694, 069695, 069696, 069697, 069698, 069699, 069700, 075401, 075402, 075403, 075404, 075405, 075406, 075407, 075408, 075409 e 075410 - fls. 06/32;

2.3. cópia do FOP 109 nº 36/2011/DAR/SAR/UR/RIO DE JANEIRO, que informa à autuada as não conformidades encontradas na auditoria realizada de 13 a 16/06/2010 - fls. 33/36;

2.4. cópia do FOP 123 nº TLA0701-11, através do qual a autuada apresenta respostas às não conformidades encontradas na auditoria realizada de 13 a 16/06/2010 - fls. 37/43;

2.5. cópia de Lista de Presença em treinamento de mecânicos da autuada, realizado em 05/05/2011 - fl. 43v;

2.6. cópia da Ordem de Serviço nº 00500827-001 item 0058, aberta em 16/12/2010 e encerrada em 27/12/2010 - fl. 44;

2.7. cópia do SEGV00 111 nº 0033/2009-GATR/SAR, que registra a aceitação da revisão 11 do Manual Geral de Manutenção da autuada - fl. 45;

2.8. cópia parcial da revisão 11 do Manual Geral de Manutenção da autuada - fls. 46/49;

2.9. cópia do FOP 111 nº 10/2011/DAR/SAR/UR/RIO DE JANEIRO, que registra a aceitação da revisão 12 do Manual Geral de Manutenção da autuada - fl. 50;

2.10. cópia do SEGV00 111 nº 039/OP121/2008, que registra a aprovação da revisão 04 da Lista de Equipamentos Mínimos - MEL "Boeing 727-200" da autuada - fl. 51;

2.11. cópia parcial da revisão 04 da Lista de Equipamentos Mínimos (MEL) "Boeing 727-200" da autuada - fls. 52/56.

3. À fl. 57, Despacho determina a apensação dos processos que originaram os Autos de Infração nº 00399/2015 e 00400/2015 ao presente processo.

4. À fl. 58, "Termo de Juntada por Apensação" do processo 00065.153739/2015-53 ao processo 00065.153748/2015-44.

5. À fl. 59, "Termo de Juntada por Apensação" do processo 00065.153746/2015-55 ao processo 00065.153748/2015-44.

6. De acordo com a fl. 02 dos processos 00065.153739/2015-53 e 00065.153746/2015-55, em 29/07/2015 o interessado foi notificado quanto à lavratura dos Autos de Infração em 29/07/2015, não tendo apresentado defesa, conforme "Certidão de Decurso de Prazo" aposta à fl. 03 de cada processo.

7. Em 12/11/2015, lavrado Despacho que encaminha o processo ao setor competente de primeira instância da Superintendência de Aeronavegabilidade - SAR - fl. 60.

8. Em 06/04/2018, lavrado Termo de Encerramento de Trâmite Físico JPI - GTPA/SAR 1690212, passando o processo a tramitar exclusivamente no Sistema Eletrônico de Informações - SEI.

9. Em 15/05/2018, a autoridade competente, após apontar a ausência de defesa, decide pela aplicação, com a ausência de circunstâncias atenuantes ou agravantes, de 34 (trinta e quatro) multas no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais), totalizando o valor de R\$ 238.000,00 (duzentos e trinta e oito mil reais) - SEI 1704154.

10. Anexado ao processo extrato do Sistema Integrado de Gestão de Créditos - SIGEC com multas aplicadas à autuada, datado de 12/04/2018 - SEI 1717062.

11. Em 15/05/2018, lavrada Notificação de Decisão SEI 1746214.

12. Notificado da decisão em 22/05/2018 (SEI 1746224 e 1867415), o interessado postou seu recurso a esta Agência em 30/05/2018 (SEI 1886255). No documento, contesta a decisão de primeira instância, apresentando as seguintes alegações, acompanhadas das páginas do livro de bordo da aeronave PT-MTT referenciadas:

(...)

A aeronave PT-MTT foi liberada conforme os procedimentos da MEL 32-13 cat "C" (prazo de 10 dias para o reparo, excluindo a data do lançamento no TLB), conforme TLB nº 069684 item 04 do dia 07/12/2010, e o seu vencimento previsto para o dia 17/12/2010. **TLB 069684:**

(...)

No TLB 069694 item 01 foi executado procedimento de manutenção para o item do TLB 069684 e o mesmo permaneceu em aberto (item em Forward). **TLB 069694:**

(...)

No TLB 069695 item 01 o Item foi reportado pela tripulação, e a manutenção erroneamente descreveu que o item foi liberado novamente conforme a MEL. Visto que o item não havia sido encerrado, ou seja, o item ainda estava em aberto e com vencimento previsto para o dia 17/12/2010. **TLB 069695:**

(...)

O item foi lançado novamente em Forward no TLB nº 075407 item 03 do dia 23/12/2010. **TLB 075407:**

(...)

No TLB 075409 item 04 do dia 24/12/2010 o item foi encerrado. **TLB 075409:**

(...)

Após a análise da documentação, verifica-se que a aeronave efetuou dezesseis (16) voos com o item de MEL vencido (e não o número de voos computados no auto de infração),

TLB nº 075401 (02 voos), 075402 (01 voo), 075403 (01 voo), 075404 (01 voo), 075406 (02 voos), 075407 (04 voos), 075408 (02 voos) e 075409 (03 voos).

O erro foi na contabilidade do prazo, devido a liberação novamente do item no TLB 069695 item 01 data 16/12/2010 (para este dia o prazo de vencimento seria 26/12/2010). O mesmo deveria ter sido encerrado no até as 23:59h do dia 17/12/2010.

No presente caso, houve um erro na escrituração dos TLB e não um descumprimento da legislação que poderia acarretar algum prejuízo a ordem pública.

Desta forma, não há o que se falar em descumprimento das normas supra mencionadas, sendo descabida a penalidade imposta.

13. Adicionalmente, o interessado alega que não há neste caso multiplicidade de condutas e infrações a diversos dispositivos legais, e aduzindo o princípio da proporcionalidade, requer a aplicação de uma multa no valor máximo previsto. Dispõe ainda que no artigo 302 do CBA não consta qualquer indicação que a penalidade deve ser multiplicada pelo número de voos realizados pela empresa autuada, e citando o art. 8º da Resolução ANAC nº 25/2008, alega que *"o Auto de Infração deve indicar com exatidão a lei ou ato normativo infringido pelo autuado, possibilitando desta única forma o exercício da defesa. Não basta a tipificação de um determinado ato infracional, mas a correta subsunção do fato à norma, o que, no caso dos autos, não ocorre em relação ao valor da multa aplicada"*.

14. Caso não entenda-se pela aplicação de somente uma multa, solicita que o valor de R\$ 7.000,00 seja multiplicado pelo número de voos em que o item da MEL estava efetivamente vencido, que considera ser 16.

15. Ao fim, requer que o Auto de Infração seja anulado, dada a inexistência de infração por parte da recorrente; alternativamente, requer que seja provido o recurso para reduzir o valor da multa.
16. Junto ao recurso o interessado apresenta os seguintes documentos:
- 16.1. cópia de instrumento de procuração;
 - 16.2. cópia das páginas 069684, 069685, 069686, 069687, 069688, 069689, 069690, 069691, 069692, 069693, 069694, 069695, 069696, 069697, 069698, 069699, 069700 e 075401 da aeronave PT-MTT;
17. Em 30/05/2018, lavrado Despacho JPI - GTPA/SAR 1868309, que encaminha o processo à ASJIN.
18. Em 18/07/2018, lavrado Despacho ASJIN 2031852, que conhece do recurso e determina a distribuição do processo a membro julgador, para análise e deliberação.
19. Em 19/11/2019, lavrado por este servidor Parecer nº 1391/2019/JULG ASJIN/ASJIN (SEI 3730430), que recomenda nova intimação do interessado acerca da decisão de primeira instância, tendo em vista que o primeiro documento de intimação só citava o Auto de Infração nº 00399/2015, enquanto a decisão de primeira instância tratava também do Auto de Infração nº 00400/2015.
20. Em 24/11/2019, lavrado Despacho JULG ASJIN 3744792, que determina à Secretaria da ASJIN nova intimação do interessado acerca da decisão.
21. Em 31/12/2019, com o intuito de novamente notificar o interessado acerca da decisão, lavrado Ofício nº 11477/2019/ASJIN (SEI 3882009).
22. Novamente notificado acerca da decisão de primeira instância em 06/01/2020 (SEI 3918503), o interessado apresentou nova manifestação nesta Agência em 16/01/2020 (SEI 3926964), conforme Recibo Eletrônico de Protocolo ASJIN 3926969.
23. No documento, a recorrente repete as alegações de mérito relativas ao Auto de Infração nº 00399/2015, e admite que embora tenha executado os procedimentos corretos para apurar e corrigir uma possível falha no sistema operacional da aeronave, houve um erro do funcionário responsável por registrar o procedimento. Repete que o erro foi na contabilidade do prazo, devido a nova liberação da pane no item 1 do TLB 069695 em 16/12/2010; apesar de admitir o erro, destaca que o ato administrativo deve observar as normas e princípios constitucionais vigentes e aduz a aplicação do princípio da proporcionalidade. Afirma que a multa não deve prosperar, entendendo que a conduta descrita deve ser configurada como apenas uma infração ao art. 302 do CBA, não havendo no caso uma multiplicidade de condutas e infrações a diversos dispositivos legais. Com relação a este Auto de Infração, o interessado adicionalmente repete alegações já apresentadas na primeira peça recursal.
24. Com relação ao Auto de Infração nº 00400/2015, que trata da falta de registro de manutenção referente ao sistema de *Tail Skid*, dispõe o interessado que os funcionários de manutenção da recorrente não executavam o lançamento no diário de bordo da aeronave por existir uma tarefa do fabricante para verificação diária (*preflight*) do sistema de *Tail Skid*; entende o interessado que com a execução da inspeção de *preflight* e respectivo lançamento da inspeção no livro de bordo, o cheque do sistema estaria executado; dispõe que caso o lançamento fosse realizado como requerido pela ANAC os dados registrados seriam redundantes.
25. O interessado apresenta no corpo do recurso cópia das páginas 069684, 069694 e 069695 do MFTL da aeronave PT-MTT, destacando o conteúdo de reportes e registros de manutenção e respectivas datas; ainda, apresenta orientações do fabricante para realização da inspeção de *preflight* da aeronave, dispondo que todos os procedimentos adotados pela recorrente estavam de acordo com a legislação e recomendações do fabricante, inexistindo qualquer prejuízo ou irregularidade.
26. Caso não sejam acolhidos os argumentos expostos, requer que a multa seja arbitrada em montante razoável e proporcional; reitera que as condutas descritas devem ser configuradas como apenas uma infração ao art. 302 do CBA para cada Auto de Infração. Repete o interessado que não há neste caso uma multiplicidade de condutas e infrações a diversos dispositivos legais e aduz a aplicação do princípio da proporcionalidade. Dispõe novamente que no artigo 302 do CBA não consta qualquer indicação que a penalidade deve ser multiplicada pelo número de voos realizados pela empresa atuada, e citando o art. 8º da Resolução ANAC nº 25/2008, alega que "*o auto de infração deve indicar com exatidão a lei ou ato normativo infringido pelo atuado, possibilitando desta única forma o exercício da defesa. Não basta a tipificação de um determinado ato infracional, mas a correta subsunção do fato à norma, o que, no caso dos autos, não ocorre em relação ao valor da multa aplicada*".
27. Pelo exposto, requer a redução do valor da multa aplicada como sanção, a fim de ser aplicada apenas uma multa no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais); caso não seja esse o entendimento, e considerando-se que o valor da multa oneraria excessivamente a recorrente, requer a redução do valor da

multa aplicado como sanção para o patamar mínimo, no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais).

28. Por fim, requer o afastamento da aplicação da multa, dada a inexistência de infração por parte da recorrente; alternativamente, requer que seja provido o recurso para reduzir-se o valor da multa.

29. Em anexo ao recurso o interessado apresenta:

29.1. cópia de documentação para demonstração de poderes de representação (SEI 3926965);

29.2. cópia das seguintes páginas do "Maintenance / Flight Technical Logbook" - MFTL da aeronave PT-MTT, na sequência apresentada: 069688, 069689, 069690, 069691, 069692, 069684, 069685, 069686, 069687, 069699, 069700, 075401, 069693, 069694, 069695, 069696, 069697 e 069698.

30. É o relatório.

DILIGÊNCIA

31. Importa registrar que a análise das alegações trazidas pelo interessado em recurso (SEI 3926964) suscitaram dúvidas a este analista com relação à existência de todas as irregularidades imputadas pelo Auto de Infração nº 00400/2015, conforme será exposto a seguir.

32. O Auto de Infração nº 00400/2015 imputa à recorrente a realização de 19 voos, ocorridos entre os dias 08/12/2010 e 15/12/2010, sem que fosse registrada e demonstrada a realização da tarefa de manutenção prevista no item 32-13 da MEL da autuada para o modelo Boeing 727-200, item este pelo o qual a aeronave estava liberada para voo naquele período.

33. Conforme consta dos autos (fl. 56), o item 32-13 da MEL da autuada para o modelo Boeing 727-200 previa o seguinte:

32-13	Tail Skid Position Light (Luz de Posição do Tail Skid)	C	1	0	(M) Pode estar inoperante desde que o Tail Skid tenha seu funcionamento verificado uma vez a cada dia de voo
-------	--	---	---	---	--

34. Nota-se que o item permitia que uma pane na luz de posição do *Tail Skid* poderia ser postergada por 10 dias (categoria C), no entanto existia a obrigação de que o funcionamento do *Tail Skid* fosse verificado uma vez a cada dia de voo; ainda, observa-se que não consta da MEL o detalhamento da ação de manutenção que deveria ser tomada para verificação do funcionamento do *Tail Skid* da aeronave.

35. A autuada não apresentou defesa, no entanto em seu recurso, com relação ao Auto de Infração nº 00400/2015, alega que seus funcionários de manutenção não executavam o lançamento no diário de bordo da aeronave por existir uma tarefa do fabricante para verificação diária (*preflight*) do sistema de *Tail Skid*. A recorrente dispõe entender que com a execução da inspeção de *preflight* e respectivo lançamento da inspeção no livro de bordo, o cheque do sistema estaria executado, e que caso o lançamento fosse realizado como requerido pela ANAC, os dados registrados seriam redundantes.

36. A fim de corroborar suas alegações, a recorrente apresenta cópia de orientações do fabricante para realização da inspeção de *preflight* da aeronave, dispondo que todos os procedimentos adotados estavam de acordo com a legislação e recomendações do fabricante, inexistindo qualquer prejuízo ou irregularidade.

37. Segue abaixo recorte apresentado pela recorrente com relação às instruções do fabricante referentes à inspeção de *preflight*:

Preflight do Fabricante

2-04-01 →	Tailskid, fuselage drain mast and drains <input type="checkbox"/> Task Type <input type="checkbox"/> Check	A. Tailskid Checked. A.1 Ground safety pin removed; A.2 Check condition of shoe; A.3 Check shear clip riveted in place; A.4 A sheared clip indicates that the crushable core has been crushed and requires replacement. B. Drain mast and drains clear. B.1 No significant fluid leakage.	32-71-0 38-33-21 51-40-0 Found any discrepancy <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Yes Work Order Item <input type="text"/>	A AMM 32-71-0 – Retractable Tailskid – Inspection / Check B AMM 38-33-00 – Description and Operation – Item 5 AMM 38-33-21 – Waste Water Drain Mast and Heater – Removal / Installation Note: The aircraft does not have toilet / galley in the Main Deck Cargo, according to STC SA179750 and SA179850 (Cargo Configuration). AMM 51-40-0 – Airframe Drainage – Description and Operation. AMM 51-40-11 – External Drainage – Inspection / Check.
-----------	---	---	---	--

Dado Técnico do fabricante para execução da tarefa do Preflight

RETRACTABLE TAILSKID – INSPECTION/CHECK

1. General

A. The tailskid is checked for tip wear and compression of energy absorber. The tailskid should also be checked for structural integrity, security of mounting and bonding wires.

2. Check Tailskid

A. Check indicator clip for security.

NOTE: When energy absorber has been crushed more than 3-1/2 inches (2-1/2 inches of ring spring compression plus 1 inch of crushed cartridge), the indicator clip will have sheared the rivets and indicate need for replacement of energy absorber cartridge (AMM 32-71-71).

B. Check drag link door tip for security of mounting and wear.

(1) Tip must be replaced when its surface has worn to within 0.60 inch of the head of the attach bolts (AMM 32-71-62).

(2) Cracks or missing corners on the tip outboard of the attach bolts are permissible.

(3) Cracks radiating from the boltholes require replacement of the tip.

C. Check uplock and downlock switches for freedom of movement.

D. Check tailskid drag link for security of mounting and bonding wire continuity.

E. Check tailskid structure for cracks, wear, and interference.

F. Check tailskid hydraulic actuator for security of mounting and hydraulic lines and connections for leaks.

G. Check energy absorber inner and outer cylinders for binding and wrinkles.

38. Conforme já disposto no item 34 deste Parecer, o item da MEL não detalha qual procedimento deveria ser seguido para verificação do funcionamento do *Tail Skid*, o que não permite neste momento que se compare se o que estava previsto à época na inspeção de *preflight* da aeronave cobriria a ação de manutenção requerida pelo item 32-13 da MEL.

39. Se a inspeção de *preflight* abranger a inspeção de manutenção requerida pelo item 32-13 da MEL, para análise do feito é importante se observar que de acordo com as páginas do "Maintenance / Flight Technical Logbook" - MFTL juntadas aos autos, existe registro de execução desta inspeção para todos os dias em que a irregularidade foi imputada, com exceção do dia 11/12/2010, conforme demonstra a tabela abaixo:

Data	MFTL	Localização no processo
08/12/2010	069687	fl. 09
09/12/2010	069688	fl. 10
10/12/2010	069690	fl. 12
11/12/2010	registro não encontrado	registro não encontrado
14/12/2010	069693	fl. 15
15/12/2010	069695	fl. 17

40. Dadas as informações dispostas nesse parecer, e em especial as alegações apresentadas

pelo interessado em recurso com relação ao Auto de Infração nº 00400/2015 (SEI 3926964), sugere-se que o presente processo seja convertido em diligência junto à Gerência Técnica de Aeronavegabilidade do Rio de Janeiro - GTAR/RJ, da Superintendência de Aeronavegabilidade, a fim de que este analise as informações dispostas entre os itens 31 e 39 do presente documento e no recurso interposto pelo interessado e responda aos seguintes quesitos:

40.1. a inspeção de *preflight* da aeronave Boeing 727-200 cobre o requisito de manutenção do item 32-13 da MEL da atuada para o modelo Boeing 727-200?

40.2. se a reposta ao item acima for positiva, solicita-se que sejam analisadas as dezenove infrações imputadas pelo Auto de Infração nº 00400/2015, referentes a voos efetuados pela aeronave PT-MTT no período de 08/12/2010 a 15/12/2010, e seja respondido quais deles configuram infrações à legislação.

CONCLUSÃO

41. Pelo exposto, sugiro CONVERTER EM DILIGÊNCIA O PRESENTE PROCESSO, retornando os autos à Secretaria da ASJIN, a fim de que sejam encaminhados à Gerência Técnica de Aeronavegabilidade do Rio de Janeiro - GTAR/RJ, da Superintendência de Aeronavegabilidade, de forma que esta analise toda a documentação juntada aos autos e apresente suas considerações quanto ao requerido pelo item 40 deste parecer e seus subitens.

42. Importante ainda observar o *caput* do art. 1º da Lei nº 9.873/99, a qual estabelece prazo de prescrição para o exercício de ação punitiva pela Administração Pública Federal, direta e indireta.

43. À consideração superior.

HENRIQUE HIEBERT

SIAPE 15869597



Documento assinado eletronicamente por **Henrique Hiebert, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 19/03/2020, às 22:35, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **4154900** e o código CRC **EE68440B**.



DESPACHO

À Secretaria Administrativa de Processos Sancionadores (ASJIN)

Assunto: **Solicitação de Diligência.**

1. Retorno o presente processo à Secretaria da ASJIN, de forma que venha a encaminhar os autos à Gerência Técnica de Aeronavegabilidade do Rio de Janeiro - GTAR/RJ, da Superintendência de Aeronavegabilidade, de forma que esta analise toda a documentação juntada aos autos e apresente suas considerações quanto ao requerido pelo item 40 do Parecer nº 232/2020/JULG ASJIN/ASJIN (SEI 4154900) e seus subitens.
2. O setor competente, caso assim entenda, poderá acrescentar outras informações e considerações que julgar necessárias, bem como anexar outros documentos.
3. Importante, ainda, observar o *caput* e o § 1º do artigo 1º da Lei nº 9.873/99, a qual estabelece prazo de prescrição para o exercício de ação punitiva pela Administração Pública Federal, direta e indireta.
4. À Secretaria para as providências cabíveis.

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 24/03/2020, às 16:36, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **4158138** e o código CRC **068E46F6**.