



PARECER N° 168/2021/CJIN/ASJIN
PROCESSO N° 00066.052217/2015-25
INTERESSADO: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S/A

PROPOSTA DE DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA – ASJIN

Auto de Infração: 00433/2015 **Data da Lavratura:** 01/07/2015

Infração: *Inobservação de normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves .*

Enquadramento: alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA, c/c os itens 121.133 (a), 121.135 (b)(17) e 121.380 (a)(2)(v), todos do RBAC 121 e c/c o CAPÍTULO 5 do MANUAL GERAL DE MANUTENÇÃO - MGM da empresa.

N° SIGEC: 671.185/21-5

Proponente: Sérgio Luís Pereira Santos - Membro Julgador (SIAPE 2438309 / Portaria ANAC n° 1.921, de 21/10/2009).

1. **INTRODUÇÃO**

Trata-se de processo administrativo instaurado sob o número em referência, em face da empresa **AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S/A.**, CNPJ n° 09.296.295/0001-60, por descumprimento da alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA, c/c os itens 121.133 (a), 121.135 (b)(17) e 121.380 (a)(2)(v), todos do RBAC 121 e c/c o CAPÍTULO 5 do MANUAL GERAL DE MANUTENÇÃO - MGM da empresa, cujo Auto de Infração (AI) n° 00433/2015, lavrado em 01/07/2015 (fl. 01 do SEI! 2113356), com a seguinte descrição, abaixo, *in verbis*:

Auto de Infração n° 00433/2015 (fl. 01 do SEI! 2113356)

(...)

DATA: 29/05/2015 **HORA:** 17:00 **LOCAL:** Sede Administrativa da Azul Linhas Aéreas em Barue

Código da Ementa: NON

Descrição da Ementa: Inobservação de normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves .

HISTÓRICO: Durante auditoria técnica de acompanhamento de aeronavegabilidade na sede administrativa da empresa, de 26 a 29 de maio de 2015, a equipe observou recorrência de não conformidade, estando os mapas de controle de diretrizes de aeronavegabilidade da frota Airbus em formato diferente das frotas ATR e Embraer, ou seja, não sendo obtidos pelo sistema TRAX.

No Plano de Ações Corretivas protocolado em 23 de janeiro de 2015, carta MAN-001/15, a empresa declarou como solução da causa raiz e solução da não conformidade a harmonização do status de ADs para a frota Azul.

Entende-se ocorrer descumprimento dos procedimentos do MGM e da regulamentação aeronáutica em vigor. Apesar de não haver obrigatoriedade de utilização do sistema TRAX, a deficiência na adoção de procedimentos uniformes desse controle pode vir a configurar risco à segurança de voo, com o risco de falhas no controle de diretrizes de aeronavegabilidade.

Ressalta-se a frequência relativamente elevada de emissão de diretrizes de aeronavegabilidade peia EASA para o modelo A330 da Airbus, operado peia Azul, e o aumento da frota de Airbus da Azul. Descumprimento do capítulo 5 do MGM, RBAC 135.179, RBAC 121.380, RBHA

(...)

No RELATÓRIO DE FISCALIZAÇÃO n° 38/2015/GTAR-SP/GAEM/GGAC/SAR, de 01/07/2015 (fl. 02 do SEI! 2113356), a fiscalização desta ANAC aponta, conforme abaixo, *in verbis*:

RELATÓRIO DE FISCALIZAÇÃO n° 38/2015/GTAR-SP/GAEM/GGAC/SAR (fl. 02 do SEI! 2113356)

(...)

DESCRIÇÃO:

Durante auditoria técnica de acompanhamento de aeronavegabilidade na sede administrativa da empresa, de 08 a 10 de dezembro de 2014, realizada por equipe de inspetores de aeronavegabilidade da ANAC, constatou-se a falta de harmonização, dos mapas de controle de diretrizes de aeronavegabilidade para a frota Airbus. Os mesmos encontravam-se dispostos em formato diferente do adotado para os mapas das frotas de Embraer e ATR, ou seja, não eram gerados a partir do sistema TRAX.

No Plano de Ações Corretivas protocolado na ANAC em 23 de janeiro de 2015, protocolo 00066.002865/2015-31, carta MAN-001/15, a empresa declarou como solução da causa raiz: "Alertamos o setor responsável para nas próximas inclusões de frota utilizar os padrões de mapas utilizados pela a empresa". No mesmo documento, como solução da não conformidade, a empresa declarou: "Encaminhamos em anexo a primeira e ultima página do status de ADs da aeronave PR-AIV (AIRBUS) para visualização, comprovando a harmonização do status de ADs para a frota Azul".

Durante a auditoria técnica de acompanhamento de aeronavegabilidade seguinte na sede administrativa da empresa, de 26 a 29 de maio de 2015, a equipe observou recorrência da não conformidade, estando os mapas de controle de diretrizes de aeronavegabilidade da frota Airbus em formato diferente das frotas ATR e Embraer, ou seja, não sendo obtidos pelo sistema TRAX. Observa-se, ainda, ter levado três dias para a apresentação dos mapas de controle, o que gerou questionamentos acerca da constante atualização e disponibilidade dos mesmos.

Entende-se que a empresa descumpriu os procedimentos do MGM e a regulamentação aeronáutica em vigor. Apesar de não haver obrigatoriedade de utilização do sistema TRAX, a deficiência na adoção de procedimentos uniformes desse controle pode vir a configurar risco á segurança de voo, com o risco de falhas no controle de diretrizes de aeronavegabilidade. Ressalta-se a frequência relativamente elevada de emissão de diretrizes de aeronavegabilidade pela EASA para o modelo A330 da Airbus, operado pela Azul, e o aumento da frota de Airbus da Azul. Descumprimento do capítulo 5 do MGM, RBAC 135.179, RBAC 121.380, RBHA 91.417(a)(2) e IS n° 39-001. Recomenda-se a emissão de auto de infração á empresa conforme a Lei n. 7.565 de 19 de dezembro de 1986, Artigo 302, Inciso III, alínea e.

Anexo: partes do Plano de Ações Corretivas, apresentado à ANAC em 23/01/2015.

(...)

A fiscalização desta ANAC apresenta, *ainda*, alguns documentos, *a saber*:

- a) Formulário FOP 123, de 23/01/2015 (fl. 03 do SEI! 2113356);
- b) *E-mail* entre a fiscalização e a interessada, de 23/01/2015 (fl. 04 do SEI! 2113356); e
- c) AIRCRAFT AIRWORTHINESS DIRECTIVE STATUS - PR-AIV (fl. 04v e 05 do SEI! 2113356);

Devidamente notificada, em 17/12/2015, acerca do Auto de Infração (fl. 06 do SEI! 2113356), a empresa interessada apresenta a sua defesa, em 14/12/2015 (fl. 08 do SEI! 2113356), oportunidade em que alega que: (i) os mapas de controle de Diretrizes de Aeronavegabilidade (ADs), mesmo não possuindo o mesmo formato, estavam atualizados não apresentando divergências no controle; e (ii) o MGM, revisão 05, pagina 125, não menciona o formato do controle do mapa de Diretrizes de Aeronavegabilidade (ADs),

entendendo que não houve risco à segurança de voo.

Em 11/10/2018, em motivada decisão de primeira instância (SEI! 2179645), o setor competente afastou os argumentos de defesa, confirmou o ato infracional e aplicou multa, como sanção administrativa, valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais), que é o *patamar médio*, diante da inexistência de circunstâncias atenuantes ou agravantes, por infração capitulada na alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA, c/c o item 121.369 (b)(13) do RBAC 121 e c/c o Capítulo 5 do MGM da empresa.

Notificada, acerca da decisão de primeira instância, em 26/10/2018 (SEI! 2352056 e 2393740), a empresa interessada protocola seu recurso, em 30/10/2018 (SEI! 2377653 e 2377655), oportunidade em que alega que: (i) requer a concessão de efeito suspensivo ao recurso; (ii) a fiscalização no Auto de Infração deixa claro que não há obrigatoriedade em adotar o sistema TRAX, mas dá a entender que ao não o adotar pode vir a ser configurado risco à segurança de voo; (iii) entende que há clara contradição no disposto pela fiscalização no Auto de Infração, pois compeliu indiretamente a recorrente ao uso de um sistema não obrigatório; (iv) reitera alegações apresentadas em defesa, dispondo que no Manual Geral de Manutenção - MGM, em sua revisão 05, não há menção acerca do formato do mapa de controle de Diretrizes de Aeronavegabilidade, de forma que não tem como haver o descumprimento de procedimentos do mesmo; (v) considera que o controle de diretrizes de aeronavegabilidade da Azul estavam sendo praticados conforme estabelecido, não se configurando qualquer risco à segurança de voo; e (vi) a interpretação dada pela fiscalização partiu de pura presunção particular.

Em 23/06/2020, com base no Parecer nº 96/2020/JULG ASJIN/ASJIN (SEI! 4006079), a autoridade competente de segunda instância anula parcialmente a decisão de primeira instância, esta proferida em 11/10/2018, por "*não haver comprovação nos autos de que o Recorrente fora notificado da decisão de convalidação que alterou a capitulação da infração imputada*", decidindo pela manutenção da convalidação efetuada pela mesma (SEI! 4006081). Esta decisão de segunda instância, *ainda*, determina o retorno dos autos à Secretaria da ASJIN, para que fosse providenciada a regular notificação da interessada, com abertura de prazo para sua manifestação quanto ao ato de convalidação efetuado pelo setor competente de primeira instância, com posterior devolução dos autos ao setor competente de primeira instância administrativa para prolação de decisão válida.

Notificada, *quanto à decisão de segunda instância*, em 28/07/2020 (SEI! 4580526 e 4583640), a interessada protocola sua manifestação, em 07/08/2020 (SEI! 4624951 e 4624952), oportunidade em que alega que: (i) por mais que a ANAC tenha alterado o enquadramento legal do Auto de Infração, ainda assim os dispositivos mencionados não fazem com que a situação fática constatada no Relatório de Fiscalização seja considerada infração; e (ii) reitera as suas alegações já formuladas anteriormente e requer o arquivamento do Auto de Infração, afirmando que não violou qualquer norma referente ao procedimento de manutenção adotado.

Em decisão de primeira instância, datada de 26/10/2020 (SEI! 4936568), o decisor decide por nova convalidação do Auto de Infração nº 00433/2015, este passando a vigorar pela alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA, c/c os itens 121.133 (a), 121.135 (b)(17) e 121.380 (a)(2)(v), todos do RBAC 121 e c/c o CAPÍTULO 5 do MANUAL GERAL DE MANUTENÇÃO - MGM da empresa.

Apesar de, *devidamente*, notificada, quanto à nova convalidação realizada (SEI! 5006270 e 5076631), a empresa interessada não apresenta suas considerações (SEI! 5136432);

Em decisão de primeira instância, datada de 03/03/2021 (SEI! 5316659), o setor competente afastou os argumentos de defesa, confirmou o ato infracional e aplicou multa, como sanção administrativa, valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais), que é o *patamar médio*, diante da inexistência de circunstâncias atenuantes ou agravantes, por infração capitulada na alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA, c/c os itens 121.133 (a), 121.135 (b)(17) e 121.380 (a)(2)(v), todos do RBAC 121 e c/c o CAPÍTULO 5 do MANUAL GERAL DE MANUTENÇÃO - MGM da empresa.

Pelo Ofício nº 2444/2021/ASJIN-ANAC, datado de 24/03/2021 (SEI! 5515389), a empresa foi notificada, em 08/04/2021 (SEI! 5575557), oportunidade em que, em 16/04/2021 (SEI! 5605809), apresenta o seu recurso (SEI! 5605808), alegando: (i) requer o efeito suspensivo de seu recurso; (ii) inexistência da infração; e (iii) equívoco no arbitramento da sanção de multa.

Pelo despacho ASJIN, datado de 28/04/2021 (SEI! 5650880), o presente processo foi encaminhado à Relatoria, sendo atribuído a este Relator, em 02/06/2021, às 09h03min.

Dos Outros Atos Processuais Exarados:

- Auto de Infração (AI) nº 00433/2015, de 01/07/2015 (fl. 01 do SEI! 2113356);
- RELATÓRIO DE FISCALIZAÇÃO nº 38/2015/GTAR-SP/GAEM/GGAC/SAR, de 01/07/2015 (fl. 02 do SEI! 2113356);
- Formulário FOP 123, de 23/01/2015 (fl. 03 do SEI! 2113356);
- *E-mail* entre a fiscalização e a interessada, de 23/01/2015 (fl. 04 do SEI! 2113356);
- AIRCRAFT AIRWORTHINESS DIRECTIVE STATUS - PR-AIV (fl. 04v e 05 do SEI! 2113356);
- Notificação da empresa interessada, de 17/12/2015 (fl. 06 do SEI! 2113356);
- Certidão de Tempestividade, datada de 18/01/2016 (fl. 07 do SEI! 2113356);
- Defesa da empresa interessada, de 14/12/2015 (fl. 08 do SEI! 2113356);
- DESPACHO 19/2016/GTAR-SP/GAEM/GGAC/SAR, de 02/02/2016 (fl. 09 do SEI! 2113356);
- Termo de Encerramento de Trâmite Físico, de 15/08/2018 (SEI! 2113358);
- Decisão de primeira instância, de 11/10/2018 (SEI! 2179645);
- Extrato SIGEC, de 31/08/2018 (SEI! 2181066);
- NOTIFICAÇÃO DE DECISÃO - PAS Nº 387/2018/SAR/JPI-GTPA/SAR-SJC/GTAS/SAR-ANAC, de 18/10/2018 (SEI! 2341366);
- Aviso de Recebimento - AR (SEI! 2352056);
- Aviso de Recebimento - AR, de 26/10/2018 (SEI! 2393740);
- Recurso da empresa interessada, de 30/10/2018 (SEI! 2377655);
- Documentos para Representação (SEI! 2377654);
- Recibo Eletrônico de Protocolo, de 30/10/2018 (SEI! 2377655);
- Despacho JPI-SAR, de 30/10/2018 (SEI! 2377678);
- Despacho ASJIN, de 05/12/2018 (SEI! 2489456);
- Parecer nº 96/2020/JULG ASJIN/ASJIN, de 23/06/2019 (SEI! 4006079);
- Decisão Monocrática de Segunda Instância, de 23/06/2020 (SEI! 4006081);
- Extrato SIGEC, de 30/06/2020 (SEI! 4485251);
- Ofício nº 5905/2020/ASJIN-ANAC, de 01/07/2020 (SEI! 4488619);
- Certidão de Intimação Cumprida, de 03/07/2020 (SEI! 4500956);
- Despacho ASJIN, de 27/07/2020 (SEI! 4580517);
- Ofício nº 6753/2020/ASJIN-ANAC, de 27/07/2020 (SEI! 4580526);
- Certidão de Intimação Cumprida, de 28/07/2020 (SEI! 4583640);
- Considerações da empresa interessada, de 07/08/2020 (SEI! 4624951);
- Recibo Eletrônico de Protocolo, de 07/08/2020 (SEI! 4624952);

- Despacho ASJIN, de 11/09/2020 (SEI! 4757711);
- Despacho SAR, de 15/10/2020 (SEI! 4897626);
- Manual Geral de Manutenção - MGM da empresa (SEI! 4936134);
- Decisão de Primeira Instância, de 26/10/2020 (SEI! 4936568);
- Ofício nº 11354/2020/ASJIN-ANAC, de 13/11/2020 (SEI! 5006270);
- Certidão de Intimação Cumprida, de 30/11/2020 (SEI! 5076631);
- Despacho ASJIN, de 18/12/2020 (SEI! 5136432);
- Decisão de Primeira Instância, de 03/03/2021 (SEI! 5316659);
- Extrato SIGEC, de 23/03/2021 (SEI! 5514251);
- Ofício nº 2444/2021/ASJIN-ANAC, de 24/03/2021 (SEI! 5515389);
- Certidão de Intimação Cumprida, de 08/04/2021 (SEI! 5575557);
- Recurso da empresa interessada, de 16/04/2021 (SEI! 5605808);
- Recibo Eletrônico de Protocolo, de 16/04/2021 (SEI! 5605809); e
- Despacho ASJIN, de 28/04/2021 (SEI! 5650880).

É o Relatório.

2. DAS PRELIMINARES

Do Recebimento do Recurso Sem Efeito Suspensivo

Observa-se que o recurso da interessada foi recebido, pela Secretaria da ASJIN, sem efeito suspensivo, com fundamento no vigente art. 38 da Resolução ANAC nº 472/18, abaixo, *in verbis*:

Resolução ANAC nº. 472/18

(...)

Art. 38. Da decisão administrativa que aplicar sanção pecuniária, caberá recurso a ser interposto no prazo de 10 (dez) dias, contados da data da ciência da decisão pelo autuado, no endereço físico ou eletrônico indicado.

§ 1º **O recurso não terá efeito suspensivo**, ressalvada a possibilidade prevista no parágrafo único do art. 61 da Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999. (Redação dada pela Resolução nº 497, de 29.11.2018)

(...)

(grifos nossos)

Como visto, a Administração Pública poderá conceder o efeito suspensivo, desde que haja "receio de prejuízo de difícil ou incerta reparação decorrente da execução", conforme apontado no parágrafo único do art. 61 da Lei nº. 9.784/99, o qual assim dispõe, *in verbis*:

Lei nº. 9.784/99

(...)

Art. 61. Salvo disposição legal em contrário, o recurso não tem efeito suspensivo.

Parágrafo único. **Havendo justo receio de prejuízo de difícil ou incerta reparação decorrente da execução, a autoridade recorrida ou a imediatamente superior poderá, de ofício ou a pedido, dar efeito suspensivo ao recurso.**

(...)

(grifos nossos)

No caso em tela, deve-se apontar que a empresa recorrente não apresenta argumentos plausíveis para a adoção dos quesitos permissivos para a incidência da referida excludente. Como se pode observar, o interessado não demonstrou no presente processo que a sua sujeição imediata à execução da sanção aplicada poderá vir, de alguma forma, a lhe trazer prejuízos de difícil ou incerta reparação.

Da Regularidade Processual:

Devidamente notificada, em 17/12/2015, acerca do Auto de Infração (fl. 06 do SEI! 2113356), a empresa interessada apresenta a sua defesa, em 14/12/2015 (fl. 08 do SEI! 2113356).

Em 11/10/2018, em motivada decisão de primeira instância (SEI! 2179645), o setor competente afastou os argumentos de defesa, confirmou o ato infracional e aplicou multa, como sanção administrativa, valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais), que é o *patamar médio*, diante da inexistência de circunstâncias atenuantes ou agravantes, por infração capitulada na alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA, c/c o item 121.369 (b)(13) do RBAC 121 e c/c o Capítulo 5 do MGM da empresa.

Notificada, acerca da decisão de primeira instância, em 26/10/2018 (SEI! 2352056 e 2393740), a empresa interessada protocola seu recurso, em 30/10/2018 (SEI! 2377653 e 2377655).

Em 23/06/2020, com base no Parecer nº 96/2020/JULG ASJIN/ASJIN (SEI! 4006079), a autoridade competente de segunda instância anula parcialmente a decisão de primeira instância, esta proferida em 11/10/2018, por "*não haver comprovação nos autos de que o Recorrente fora notificado da decisão de convalidação que alterou a capitulação da infração imputada*", decidindo pela manutenção da convalidação efetuada pela mesma (SEI! 4006081). Esta decisão de segunda instância, ainda, determina o retorno dos autos à Secretaria da ASJIN, para que fosse providenciada a regular notificação da interessada, com abertura de prazo para sua manifestação quanto ao ato de convalidação efetuado pelo setor competente de primeira instância, com posterior devolução dos autos setor competente de primeira instância administrativa para prolação de decisão válida.

Notificada, quanto à decisão de segunda instância, em 28/07/2020 (SEI! 4583640), a interessada protocola sua manifestação, em 07/08/2020 (SEI! 4624951 e 4624952).

Em decisão de primeira instância, datada de 26/10/2020 (SEI! 4936568), o decisor decide por nova convalidação do Auto de Infração nº 00433/2015, este passando a vigorar pela alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA, c/c os itens 121.133 (a), 121.135 (b)(17) e 121.380 (a)(2)(v), todos do RBAC 121 e c/c o CAPÍTULO 5 do MANUAL GERAL DE MANUTENÇÃO - MGM da empresa.

Apesar de, *devidamente*, notificada, quanto à nova convalidação realizada (SEI! 5006270 e 5076631), a empresa interessada não apresenta suas considerações (SEI! 5136432);

Em decisão de primeira instância, datada de 03/03/2021 (SEI! 5316659), o setor competente afastou os argumentos de defesa, confirmou o ato infracional e aplicou multa, como sanção administrativa, valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais), que é o *patamar médio*, diante da inexistência de circunstâncias atenuantes ou agravantes, por infração capitulada na alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA, c/c os itens 121.133 (a), 121.135 (b)(17) e 121.380 (a)(2)(v), todos do RBAC 121 e c/c o CAPÍTULO 5 do MANUAL GERAL DE MANUTENÇÃO - MGM da empresa.

Pelo Ofício nº 2444/2021/ASJIN-ANAC, datado de 24/03/2021 (SEI! 5515389), a empresa foi notificada, em 08/04/2021 (SEI! 5575557), oportunidade em que, em 16/04/2021 (SEI! 5605809), apresenta o seu recurso (SEI! 5605808).

Pelo despacho ASJIN, datado de 28/04/2021 (SEI! 5650880), o presente processo foi encaminhado à Relatoria, sendo atribuído a este Relator, em 02/06/2021, às 09h03min.

Sendo assim, deve-se registrar que o presente processo preservou todos os direitos e interesses do interessado, estando, *assim*, dentro dos princípios informadores da Administração Pública.

3. DA FUNDAMENTAÇÃO

Quanto à Fundamentação da Matéria – Inobservação de normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves .

A empresa interessada foi autuada por, *segundo à fiscalização, inobservar normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves .*, contrariando a alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA, c/c os itens 121.133 (a), 121.135 (b)(17) e 121.380 (a)(2)(v), todos do RBAC 121 e c/c o CAPÍTULO 5 do MANUAL GERAL DE MANUTENÇÃO - MGM da empresa, com a seguinte descrição no Auto de Infração (AI) nº 00433/2015, lavrado em 01/07/2015 (fl. 01 do SEI! 2113356), com a seguinte descrição, abaixo, *in verbis*:

Auto de Infração nº 00433/2015 (fl. 01 do SEI! 2113356)

(...)

DATA: 29/05/2015 HORA: 17:00 LOCAL: Sede Administrativa da Azul Linhas Aéreas em Barue

Código da Ementa: NON

Descrição da Ementa: Inobservação de normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves .

HISTÓRICO: Durante auditoria técnica de acompanhamento de aeronavegabilidade na sede administrativa da empresa, de 26 a 29 de maio de 2015, a equipe observou recorrência de não conformidade, estando os mapas de controle de diretrizes de aeronavegabilidade da frota Airbus em formato diferente das frotas ATR e Embraer, ou seja, não sendo obtidos pelo sistema TRAX.

No Plano de Ações Corretivas protocolado em 23 de janeiro de 2015, carta MAN-001/15, a empresa declarou como solução da causa raiz e solução da não conformidade a harmonização do status de ADs para a frota Azul.

Entende-se ocorrer descumprimento dos procedimentos do MGM e da regulamentação aeronáutica em vigor. Apesar de não haver obrigatoriedade de utilização do sistema TRAX, a deficiência na adoção de procedimentos uniformes desse controle pode vir a configurar risco à segurança de voo, com o risco de falhas no controle de diretrizes de aeronavegabilidade.

Ressalta-se a frequência relativamente elevada de emissão de diretrizes de aeronavegabilidade peia EASA para o modelo A330 da Airbus, operado peia Azul, e o aumento da frota de Airbus da Azul. Descumprimento do capítulo 5 do MGM, RBAC 135.179, RBAC 121.380, RBHA 91.417(a)(2) e IS nº 39- 001

Capitulação: capítulo 5 do MGM, RBAC 135.179, RBAC 121.380, RBHA 91.417(a)(2), IS nº 39-001 c/c Artigo 302, Inciso III, alínea e da Lei n. 7.565 de 19 de dezembro de 1986.

(...)

Diante da infração do processo administrativo em questão, a autuação foi realizada tendo em vista o Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 121, que dispõe sobre "REQUISITOS OPERACIONAIS: OPERAÇÕES DOMÉSTICAS DE BANDEIRA E SUPLEMENTARES", o qual apresentava à época da ocorrência imputada a seguinte redação, em especial nos seus itens 121.133(a), 121.135(b)(17) e 121.380(a)(2)(v), conforme abaixo, *in verbis*:

RBAC 121

(...)

121.133 Elaboração do sistema de manuais

(a) Cada detentor de certificado deve elaborar e submeter à aceitação prévia da ANAC um sistema de manuais para uso e orientação de seu pessoal de solo e de voo na condução de suas atividades.

(...)

121.135 Conteúdo do sistema de manuais

(...)

(b) O manual pode ser composto por dois ou mais volumes separados, podendo conter cópias de publicações originais dos fabricantes dos aviões e componentes, desde que o conjunto contenha todas as informações abaixo, sendo que cada volume deve conter todas as informações concernentes a cada grupo específico de pessoas:

(...)

(17) procedimentos e instruções sobre manutenção, manutenção preventiva e serviços de rampa;

(...)

121.380 Requisitos para os registros de manutenção

(a) Cada detentor de certificado deve conservar (usando o sistema especificado no manual requerido por 121.369), os seguintes registros de manutenção durante os períodos especificados no parágrafo (c) desta seção:

(...)

(2) registros contendo as seguintes informações:

(...)

(v) a presente situação de cumprimento das diretrizes de aeronavegabilidade (DA) aplicáveis, incluindo o método de aplicação das mesmas, e, se uma DA envolver ações recorrentes, o tempo e a data da próxima ação requerida;

(...)

Quanto ao caso em tela, deve-se, *ainda*, observar os seguintes trechos do Capítulo 5 do Manual Geral de Manutenção - MGM da empresa, em sua revisão vigente à época da ocorrência (SEI 4936134), conforme abaixo, *in verbis*:

Manual Geral de Manutenção - MGM AZUL

(...)

Capítulo 5 - ENGENHARIA

(...)

Diretrizes de Aeronavegabilidade

(...)

Responsabilidades

(...)

Gerência de Engenharia

- Analisar as DA(s) e documentos relacionados, verificando se são aplicáveis à frota da AZUL, assim como a sua efetividade, para determinar as ações corretivas/preventivas a serem realizadas.
- Inserir os dados das DA(s) aplicáveis no sistema TRAX, assim como produzir os documentos de engenharia necessários ao cumprimento dos requisitos descritos na DA.

Gerência de Planejamento

(...)

- Inserir os registros de execução das DA(s) no sistema TRAX.

(...)

Procedimentos

Publicações Corporativas

(...)

- Faz o “download” das DAs aplicáveis à frota, inserindo-as no sistema TRAX e direcionando o documento ao engenheiro responsável pelo respectivo sistema ATA-100. O engenheiro recebe uma notificação automática do sistema TRAX através de e-mail.

(...)

Gerência de Engenharia

(...)

- Todas as DAs aplicáveis, efetivas ou não, terão um parecer de Engenharia registrado no TRAX.
- Após as DAs terem sido analisadas, a Engenharia elabora os documentos necessários para o cumprimento das mesmas (se aplicável), como por exemplo, “Engineering Controls” (E/C) e “Task Cards” (T/C). Estes documentos são elaborados no sistema

TRAX.

Gerência de Planejamento

(...)

- Registra a execução da DA (E/C e T/C) no sistema TRAX.

(...)

CTM

(...)

- Confere os registros primários de execução da DA com os dados armazenados no sistema TRAX.

(...)

Desta forma, ao se relacionar a ocorrência descrita pelo agente fiscal com o que determinam os dispositivos descritos acima, configura-se o descumprimento da legislação em vigor.

4. **DAS QUESTÕES DE FATO (*QUAESTIO FACTI*)**

No caso em tela, a fiscalização desta ANAC, aponta, expressamente, a inobservação de normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves, conforme relatado no RELATÓRIO DE FISCALIZAÇÃO nº 38/2015/GTAR-SP/GAEM/GGAC/SAR, de 01/07/2015 (fl. 02 do SEI! 2113356), abaixo, in verbis:

RELATÓRIO DE FISCALIZAÇÃO nº 38/2015/GTAR-SP/GAEM/GGAC/SAR (fl. 02 do SEI! 2113356)

(...)

DESCRIÇÃO:

Durante auditoria técnica de acompanhamento de aeronavegabilidade na sede administrativa da empresa, de 08 a 10 de dezembro de 2014, realizada por equipe de inspetores de aeronavegabilidade da ANAC, constatou-se a falta de harmonização, dos mapas de controle de diretrizes de aeronavegabilidade para a frota Airbus. Os mesmos encontravam-se dispostos em formato diferente do adotado para os mapas das frotas de Embraer e ATR, ou seja, não eram gerados a partir do sistema TRAX.

No Plano de Ações Corretivas protocolado na ANAC em 23 de janeiro de 2015, protocolo 00066.002865/2015-31, carta MAN-001/15, a empresa declarou como solução da causa raiz: "Alertamos o setor responsável para nas próximas inclusões de frota utilizar os padrões de mapas utilizados pela a empresa". No mesmo documento, como solução da não conformidade, a empresa declarou: "Encaminhamos em anexo a primeira e última página do status de ADs da aeronave PR-AIV (AIRBUS) para visualização, comprovando a harmonização do status de ADs para a frota Azul".

Durante a auditoria técnica de acompanhamento de aeronavegabilidade seguinte na sede administrativa da empresa, de 26 a 29 de maio de 2015, a equipe observou recorrência da não conformidade, estando os mapas de controle de diretrizes de aeronavegabilidade da frota Airbus em formato diferente das frotas ATR e Embraer, ou seja, não sendo obtidos pelo sistema TRAX. Observa-se, ainda, ter levado três dias para a apresentação dos mapas de controle, o que gerou questionamentos acerca da constante atualização e disponibilidade dos mesmos.

Entende-se que a empresa descumpriu os procedimentos do MGM e a regulamentação aeronáutica em vigor. Apesar de não haver obrigatoriedade de utilização do sistema TRAX, a deficiência na adoção de procedimentos uniformes desse controle pode vir a configurar risco á segurança de voo, com o risco de falhas no controle de diretrizes de aeronavegabilidade. Ressalta-se a frequência relativamente elevada de emissão de diretrizes de aeronavegabilidade pela EASA para o modelo A330 da Airbus, operado pela Azul, e o aumento da frota de Airbus da Azul. Descumprimento do capítulo 5 do MGM, RBAC 135.179, RBAC 121.380, RBHA 91.417(a)(2) e IS nº 39-001. Recomenda-se a emissão de auto de infração á empresa conforme a Lei n. 7.565 de 19 de dezembro de 1986, Artigo 302, Inciso III, alínea e.

Anexo: partes do Plano de Ações Corretivas, apresentado à ANAC em 23/01/2015.

(...)

A fiscalização desta ANAC apresenta, *ainda*, alguns documentos, *a saber*:

- d) Formulário FOP 123, de 23/01/2015 (fl. 03 do SEI! 2113356);
- e) *E-mail* entre a fiscalização e a interessada, de 23/01/2015 (fl. 04 do SEI! 2113356); e
- f) AIRCRAFT AIRWORTHINESS DIRECTIVE STATUS - PR-AIV (fl. 04v e 05 do SEI! 2113356);

5. DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO E DO ENFRENTAMENTO DOS ARGUMENTOS DE DEFESA

Devidamente notificada, em 17/12/2015, acerca do Auto de Infração (fl. 06 do SEI! 2113356), a empresa interessada apresenta a sua defesa, em 14/12/2015 (fl. 08 do SEI! 2113356), oportunidade em que faz as suas considerações.

Quanto aos argumentos trazidos pelo interessado em sede defesa, importante ressaltar que o setor técnico de decisão de primeira instância os enfrentou, *adequadamente*, oportunidade em que pode afastá-los, apresentando os necessários fundamentos de fato e de direito pertinentes ao caso em tela. *Nesse momento*, com fundamento no §1º do art. 50 da Lei nº. 9.784/99, este Relator afirma concordar com tais argumentos apresentados em decisão de primeira instância, datada de 03/03/2021 (SEI! 5316659), *em especial*, conforme apontado, *expressamente*, na referida decisão, abaixo, *in verbis*:

Decisão de Primeira Instância (SEI 5316659)

(...)

2. FUNDAMENTAÇÃO

(...)

2.2. MÉRITO

(...)

2.2.2. Enfrentamento das alegações do interessado

2.2.2.1. Na primeira defesa apresentada, a empresa autuada alega: a) que mesmo que os mapas de controle de Diretrizes de Aeronavegabilidade não possuíssem o formato padrão utilizado, encontravam-se atualizados, sem divergências no controle; b) que a página 125 do Manual Geral de Manutenção em sua revisão 05 não menciona o formato do mapa de controle de diretrizes de aeronavegabilidade; e c) que o formato de controle utilizado não configurou risco à segurança de voo e considera que o processo de controle e execução estão definidos e sendo praticados como definidos.

2.2.2.2. Após a aplicação de multa pelo setor competente de primeira instância, a parte interessado entrou com recurso nesta Agência, alegando o seguinte a respeito do mérito: a) que a fiscalização no Auto de Infração deixa claro que não há obrigatoriedade de se adotar o sistema TRAX, mas dá a entender que ao não o adotar pode vir a ser configurado risco à segurança de voo; b) que há clara contradição no disposto pela fiscalização no Auto de Infração, pois compeliu indiretamente a recorrente ao uso de um sistema não obrigatório. A Azul ainda reitera alegações apresentadas na primeira peça de defesa, dispondo que no Manual Geral de Manutenção - MGM, em sua revisão 05, não há menção acerca do formato do mapa de controle de Diretrizes de Aeronavegabilidade, de forma que não tem como haver o descumprimento de procedimentos do mesmo; considera que o controle de diretrizes de aeronavegabilidade da Azul estavam sendo praticados conforme estabelecido, não se configurando qualquer risco à segurança de voo, e dispõe que a interpretação dada pela fiscalização partiu de pura presunção particular.

2.2.2.3. Conforme disposto no relatório desta decisão, em 23/06/2020, a segunda instância de julgamento anula parcialmente a decisão de primeira instância que havia sido proferida em 11/10/2018, por "*não haver comprovação nos autos de que o Recorrente fora notificado da decisão de convalidação que alterou a capitulação da infração imputada*", e decide pela manutenção da convalidação efetuada pela mesma. Reaberto o prazo para manifestação do interessado, o mesmo apresenta nova peça de defesa, na qual a Azul dispõe que por mais que a ANAC tenha alterado o enquadramento legal do Auto de Infração, ainda assim os dispositivos mencionados não fazem com que a situação fática constatada no Relatório de Fiscalização seja considerada infração. Adicionalmente, o interessado repete alegações já formuladas

anteriormente e requer o arquivamento do Auto de Infração, afirmando que não violou qualquer norma referente ao procedimento de manutenção adotado.

2.2.2.4. Analisando-se todas as alegações apresentadas pela autuada, conclui-se que as mesmas não merecem prosperar: conforme exposto na fundamentação desta decisão, estava previsto no Manual Geral de Manutenção da Azul à época dos fatos a utilização do sistema TRAX para controle de Diretrizes de Aeronavegabilidade aplicáveis à frota, e de acordo com a fundamentação exposta acima, o detentor de certificado deve possuir um manual que contenha procedimentos e instruções sobre manutenção, manutenção preventiva e serviços de rampa para uso e orientação de seu pessoal, sendo que o Capítulo 5 do MGM previa a utilização do sistema TRAX para controle das Diretrizes de Aeronavegabilidade aplicáveis à frota. Ressalta-se que o cerne da questão não está somente no formato do mapa de controle utilizado, mas na necessidade de se utilizar o sistema TRAX, conforme definido no MGM da empresa, tendo a fiscalização comprovado que o mencionado sistema não estava sendo utilizado para a frota Airbus. Assim, as alegações de que mesmo que os mapas de controle de diretrizes de aeronavegabilidade não possuíssem o formato padrão utilizado, eles encontravam-se atualizados e sem divergências de controle e a alegação de que o formato de controle utilizado não configurou risco à segurança de voo não afastam a irregularidade imputada, estando demonstrado que o controle de diretrizes da frota Airbus não estava sendo executados e praticado conforme definido no MGM.

2.2.2.5. Com relação à alegação de que o próprio Auto de Infração dispunha que não existia obrigatoriedade de utilização do sistema TRAX, isso deve ser entendido no sentido de que o RBAC 121 não obriga a utilização deste sistema específico, no entanto, conforme demonstrado nesta decisão, era previsto pelo MGM da empresa a utilização deste sistema específico para controle de diretrizes de aeronavegabilidade das aeronaves da Azul. Neste ponto, deve-se ressaltar que no histórico do Auto de Infração é disposto claramente que os mapas de controle da frota Airbus não estavam sendo obtidos do sistema TRAX, o que configura a infração.

2.2.2.6. Por fim, a alegação da empresa de que por mais que a ANAC tenha alterado o enquadramento legal do Auto de Infração, ainda assim os dispositivos mencionados não fazem com que a situação fática constatada no Relatório de Fiscalização seja considerada infração também não merece prosperar, pois conforme demonstrado na fundamentação desta decisão, existe subsunção da irregularidade imputada pela fiscalização ao enquadramento definido pela convalidação efetuada através da Decisão de Primeira Instância nº 11/2020/CJAC/GNOS/SPO (SEI 4936568), de 26/10/2020.

(...)

(sem grifos no original)

Pelo Ofício nº 2444/2021/ASJIN-ANAC, este datado de 24/03/2021 (SEI! 5515389), a empresa foi notificada, em 08/04/2021 (SEI! 5575557), oportunidade em que, em 16/04/2021 (SEI! 5605809), apresenta o seu recurso (SEI! 5605808), alegando:

(i) requer o efeito suspensivo de seu recurso - Quanto a este requerimento da empresa recorrente, este analista técnico, *em Preliminares a esta análise*, pode apresentar as suas considerações.

(ii) inexistência da infração - Esta alegação da empresa recorrente não pode prosperar, pois, *como visto na fundamentação acima*, o agente fiscal pode materializar, *adequadamente*, o ato tido como infracional, relacionando-o, *corretamente*, com o dispositivo normativo infringido, ficando, *assim*, o agente infrator sujeito ao necessário processo administrativo sancionador em seu desfavor e, *se for o caso, ao final*, à aplicação de sanção administrativa adequada.

(iii) equívoco no arbitramento da sanção de multa - Quanto ao valor da sanção de multa aplicada pelo setor de decisão de primeira instância, este analista técnico, no item "da sanção a ser aplicada em definitivo", poderá tecer outros comentários.

Sendo assim, deve-se apontar que a empresa interessada, *tanto em sede de defesa quanto recursal*, não consegue apontar qualquer excludente quanto ao ato infracional que lhe está sendo imputado no presente

processo.

6. DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

Verificada a regularidade da ação fiscal, temos que verificar a correção do valor da multa aplicada como sanção administrativa ao ato infracional imputado.

Da Norma Vigente à Época dos Fatos:

Quanto ao valor da multa aplicada pela decisão de primeira instância administrativa, importante trazer aos autos o entendimento exposto em parecer da Procuradoria Federal junto à ANAC nº 00154/2015/DDA/PFANAC/PGF/AGU, datado de 01/07/2015, o qual apresenta recomendações quanto à vigência das normas da ANAC. Segundo essa exposição, tal vigência é imediata, inclusive para aplicação nos processos administrativos em curso. Acrescenta ainda que as alterações normativas têm o objetivo de padronizar condutas futuras. Por fim, quanto à dosimetria da sanção, essa Procuradoria recomenda que a aplicação das penalidades seja de acordo com a norma em vigência na data do cometimento do ato infracional.

Embora o parecer supracitado não seja de caráter vinculante, este Relator concorda com a manifestação trazida pela Procuradoria Federal junto à ANAC, acompanhando este entendimento, quanto à interpretação e aplicação de normas administrativo-punitivas no tempo.

Das Condições Atenuantes:

Ressalta-se que o CBA, em seu art. 295, dispõe que a multa será imposta de acordo com a gravidade da infração. *Nesse sentido*, a Resolução ANAC nº. 472, de 06/06/2018, que, *hoje, estabelece providências administrativas decorrentes do exercício das atividades de fiscalização sob competência da ANAC*, no *caput* do seu art. 36, aponta que "[na] dosimetria da aplicação de sanções serão consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes".

Em decisão de primeira instância, não foi reconhecida a existência de nenhuma condição atenuante, conforme previsto nos incisos do §1º do artigo 36 da *hoje vigente* Resolução ANAC. nº 472/18, conforme previsto, *também*, nos incisos do §1º do art. 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº 25/08, abaixo, *in verbis*:

Resolução ANAC nº. 25/08

(...)

CAPÍTULO II - DAS ATENUANTES E AGRAVANTES

Art. 22. Para efeito de aplicação de penalidades serão consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes.

§ 1º São circunstâncias atenuantes:

I - o reconhecimento da prática da infração;

II - a adoção voluntária de providências eficazes para evitar ou amenizar as consequências da infração, antes de proferida a decisão;

III - a inexistência de aplicação de penalidades no último ano.

(...)

(sem grifos no original)

Observa-se que a condição atenuante prevista no inciso I do §1º do art. 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº 25/08, e, *também*, no inciso I do §1º do art. 36 da *hoje vigente* Resolução ANAC nº 472/18 ("reconhecimento da prática da infração"), não pode ser aplicada, na medida em que, *conforme se observa do processamento ora em curso*, o interessado em momento nenhum reconhece o ato infracional cometido.

Entende-se que, quanto à circunstância atenuante prevista no inciso I do §1º do art. 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº 25/08 ("reconhecimento da prática da infração"), o ente regulado deve reconhecer não só a prática do ato, mas também o fato de que essa conduta infringiu norma de competência da Autoridade de Aviação Civil, ou seja, o autuado deve reconhecer, *expressamente*, o cometimento da conduta infracional.

Segundo entendimento desta ASJIN, inexistente a possibilidade da concessão deste tipo de condição atenuante (inciso I), quando o interessado, *durante o processamento em seu desfavor*, apresenta argumento contraditório ao necessário "reconhecimento da prática da infração", como, *por exemplo*: (i) alegação de algum tipo de excludente de sua responsabilidade pelo cometimento do ato infracional; (ii) arguição de inexistência de razoabilidade para a manutenção da sanção aplicada; (iii) requerimento no sentido de afastar a sanção aplicada; e ou (iv) requerimento de anulação do auto de infração e, *consequentemente*, o arquivamento do processo sancionador.

Cumpra mencionar a Súmula Administrativa aprovada pela Diretoria desta Agência, conforme Decisão nº 73, de 24/05/2019, publicada na Seção 1, página 02, do D.O.U., de 30/05/2019, conforme redação abaixo, *in verbis*:

SÚMULA ADMINISTRATIVA ANAC Nº 001/2019

ENUNCIADO: A apresentação pelo autuado de argumentos contraditórios ao "reconhecimento da prática da infração" é incompatível com a aplicação da atenuante prevista no art. 22, § 1º, inciso I, da Resolução nº 25, de 25 de abril de 2008, e no art. 36, § 1º, inciso I, da Resolução nº 472, de 6 de junho de 2018, a menos que se trate de explanação do contexto fático no qual ocorreu a infração ou de questões preliminares processuais.

Sendo assim, como visto, o interessado, *em nenhum momento*, reconhece o cometimento do ato infracional que lhe está sendo imputado no presente processo, buscando, *ao atacar o processo em curso*, excluir a sua responsabilidade administrativa, não se podendo, então, considerar que houve por parte do interessado a materialização da condição atenuante prevista no inciso I do §1º do art. 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº 25/08 ("reconhecimento da prática da infração").

Com relação à aplicação da condição atenuante prevista no inciso II do mesmo dispositivo, com base no fundamento de que a mesma adotou, *voluntariamente*, providências eficazes para evitar ou amenizar as consequências da infração antes de proferida a decisão, não pode prosperar. *Nesse sentido*, há o entendimento nesta ASJIN de que o simples cumprimento, *em momento posterior à autuação*, das obrigações previstas na normatização, *por si só*, não pode ser considerado como uma providência voluntária, nem eficaz, de forma que venha, *de alguma forma*, a amenizar as consequências do ato infracional já consumado. Este tipo de condição atenuante só poderá ser aplicada no caso em que no correspondente processo sancionador constar a necessária materialização de que as ações do interessado tenha, *comprovadamente*, atendido a todos os requisitos da norma, *ou seja*, tenha sido de forma voluntária, não impulsionada pela autuação, e que tenha, *também*, se demonstrado eficaz quanto às consequências da infração cometida, *o que não ocorreu no caso em tela*.

Em verificação de consulta realizada em 27/07/2021, quanto à folha SIGEC do interessado, observa-se a presença de sanção administrativa, esta compreendida dentro do prazo de um ano da aplicação da sanção objeto do presente processo (*por exemplo*, Processo nº 00058.023905/2019-19 - AI nº 008928/2019 - Data da Infração: 19/12/2014 - Pgoto em 30/10/2020). *Dessa forma*, observa-se que tal circunstância não pode ser aplicada, configurando, *no caso em tela*, a ausência da condição atenuante prevista no no inciso III do §1º do art. 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº 25/08, e, *também*, no inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº. 472/18, *hoje vigente*.

Das Condições Agravantes:

No caso em tela, não poderemos aplicar quaisquer das condições agravantes, conforme disposto nos diversos incisos previstos no §2º do art. 36 da *hoje vigente* Resolução ANAC nº. 472/18, e, *também*, no §2º do art. 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº 25/08, conforme abaixo, *in verbis*:

Resolução ANAC nº. 25/08

(...)

Art. 22. Para efeitos de aplicação de penalidades serão consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes.

(...)

§2º São circunstâncias agravantes:

I – a reincidência;

II – a recusa em adotar medidas para reparação dos efeitos da infração;

III – a obtenção, para si ou para outrem, de vantagens resultantes da infração;

IV – exposição ao risco da integridade física de pessoas;

V – a destruição de bens públicos;

VI – o número de reclamações de passageiros registradas em relação ao mesmo fato.

(...)

(sem grifos no original)

Sendo assim, deve-se apontar que não cabe a aplicação de qualquer das condições agravantes, conforme disposto nos diversos incisos previstos no §2º do art. 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº 25/08, e, *também*, no §2º do art. 36 da *hoje vigente* Resolução ANAC nº. 472/18.

Observa-se, *então*, não existir nenhuma circunstância atenuante e nenhuma condição agravante, conforme previstos nos incisos dos §§1º e 2º, ambos do artigo 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº. 25/08.

Destaca-se que, com base no ANEXO II, *pessoa jurídica*, da *então vigente* Resolução ANAC nº 25/08, *em especial*, na alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA, poderá ser imputado em R\$ 4.000,00 (grau mínimo), R\$ 7.000,00 (grau médio) ou R\$ 10.000,00 (grau máximo), *para a infração cometida*.

7. DA SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO

Observa-se que a sanção aplicada pela decisão de primeira instância administrativa foi no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais). Destaca-se que, com base no ANEXO II, *pessoa jurídica*, da *então vigente* Resolução ANAC nº 25/08, *em especial*, na alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA, poderá ser imputado em R\$ 4.000,00 (grau mínimo), R\$ 7.000,00 (grau médio) ou R\$ 10.000,00 (grau máximo), *para a infração cometida*.

Na medida em que não há nenhuma circunstância atenuante (incisos do §1º do art. 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº. 25/08) e nenhuma das condições agravantes (incisos do §2º do art. 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº. 25/08), o valor da sanção a ser aplicada deve ser aplicado no *patamar médio* do previsto, *ou seja*, R\$ 7.000,00 (sete mil reais), este referente ao ato infracional cometido.

Demonstra-se, *assim*, que a aplicação da penalidade ao interessado no feito tem base legal, afastando as alegações apresentadas *em sede recursal*.

8. CONCLUSÃO

Pelo exposto, sugiro **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO** a sanção aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa, **no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais)**, que é o correspondente ao *patamar médio* atribuído à infração cometida.

É o Parecer e Proposta de Decisão. Submete-se ao crivo do decisor.

Rio de Janeiro, 28 de julho de 2021.

SÉRGIO LUÍS PEREIRA SANTOS
Especialista de Regulação em Aviação Civil
SIAPE 2438309



Documento assinado eletronicamente por **SERGIO LUIS PEREIRA SANTOS, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 28/07/2021, às 08:39, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **5899614** e o código CRC **85D5FE02**.

Referência: Processo nº 00066.052217/2015-25

SEI nº 5899614



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
CJIN - CJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 165/2021

PROCESSO Nº 00066.052217/2015-25

INTERESSADO: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S/A

Brasília, 28 de julho de 2021.

1. Trata-se de Recurso Administrativo interposto pela empresa **AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S/A.**, CNPJ nº 09.296.295/0001-60, contra decisão de 1ª Instância da Superintendência de Padrões Operacionais - SPO, proferida dia 03/03/2021, que aplicou multa no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais), *para o ato infracional cometido*, conforme identificadas no Auto de Infração nº 00433/2015, por *inobservar normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves*. A infração foi capitulada na alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA, c/c os itens 121.133 (a), 121.135 (b)(17) e 121.380 (a)(2)(v), todos do RBAC 121 e c/c o CAPÍTULO 5 do MANUAL GERAL DE MANUTENÇÃO - MGM da empresa.

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 168/2021/CJIN/ASJIN – SEI nº 5899614] 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:**

- p o r **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO** a sanção aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa, **no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais)**, que é o correspondente ao *patamar médio* atribuído à infração cometida.

À Secretaria.

Notifique-se.

Publique-se

Cássio Castro Dias da Silva

SIAPE 1467237

Presidente da Turma Recursal do Rio de Janeiro



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 29/07/2021, às 16:32, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **6010611** e o código CRC **6A5C71F9**.