



**PARECER Nº** 41/2021/CJIN/ASJIN  
**PROCESSO Nº** 00066.006848/2015-72  
**INTERESSADO:** EMBRAER S.A.

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

**AINI:** 00074/2015 **Data da Lavratura:** 19/01/2015

**Crédito de Multa (nº SIGEC):** 663239184.

**Valor de multa:** R\$ 7.000,00 (sete mil reais).

**Infração:** Alteração do projeto de tipo aprovado sem que a modificação tenha sido homologada pela autoridade.

**Enquadramento:** alínea "c" do inciso V do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA).

**Proponente:** Stelio Costa Melo Alberto – SIAPE 1585609 - Portaria ANAC nº 4.161, de 3 de fevereiro de 2021.

**Competência:** Decisão monocrática com fulcro no inciso I do art. 42, da Resolução 472, de 6 de junho de 2018.

## **INTRODUÇÃO**

1. Trata-se de processo administrativo instaurado sob o número em referência, por descumprimento da alínea "c" do inciso V do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA), cujo Auto de Infração nº. 00074/2015 foi lavrado, em 19/01/2015 (fl. 01v do arquivo SEI nº 1364410), com a seguinte descrição:

MARCAS DA AERONAVE

ERJ-190 N/S 19000450

OCORRÊNCIA

DATA

HORA

LOCAL

16/07/2011

N/A

Av. Brigadeiro Faria Lima, 2170, São José dos Campos

Descrição da ocorrência: Alteração do projeto de tipo aprovado sem que a modificação tenha sido homologada pela autoridade.

**HISTÓRICO:** Durante realização de Vistoria Técnica Inicial para emissão de Certificado de Aeronavegabilidade para a aeronave ERJ-190 N/S 19000450, nos dias 25 e 26 de julho de 2011, inspetores da ANAC constataram a instalação dos componentes MLG Locking Stay- Upper Stay (PN 190-70254-007), NLG Upper Torque Link (PN 190-70469-007), NLG Lower Torque Link (PN 190-482-005) e NLG Lower Locking Stay (PN 190-70658-005), os quais se tratam de modificações propostas pela Embraer à Autoridade de Aviação Civil por meio da *Design Change Application* (DCA) 190-032-00164-2007/ANAC, mas que ainda não estavam aprovadas, à época, pela ANAC.

Dessa forma, conclui-se que a empresa alterou o projeto de tipo aprovado da aeronave ERJ-190 N/S 19000450, fabricada em 16/07/2011, ao incorporar modificações sem que as mesmas tivessem sido homologadas pela autoridade.

Capitulação: Art. 302, inciso V, Alínea c do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei 7565/86).

2. Consta o Certificado de Conformidade nº 19000450 (fl. 02 do volume SEI nº 1364410), emitido para a aeronave de nº de série: 19000450, datado de 16/07/2011, assinado por preposto da Embraer, em que é informado:

[...]

Certifico que o avião acima identificado foi fabricado conforme o Projeto de Tipo homologado pelo CTA - Certificado de Homologação de Tipo Número 2005T13, e as normas e especificações da EMBRAER. Os Relatórios de Inspeção, de Testes e demais documentos de comprovação da qualidade estão arquivados na Organização da Qualidade da EMBRAER.

[...]

3. No Ofício nº 273/2011/GGAC/SAR-ANAC (fl. 03 do volume SEI nº 1364410), encaminhado para a empresa Trip Linhas Aéreas S/A é informado:

[...]

**Assunto: Resultado da Vistoria Técnica Inicial da aeronave EMBRAER, modelo ERJ 190-100 LR, reserva de marcas PP-PJO.**

[...]

1. Considerando a vistosa técnica inicial realizada na aeronave Embraer, modelo ERJ 190-100LR, número de série 19000450, reserva de marcas **PP-PJO**, nos dias 25 e 26 de julho de 2011, informo a V.Sa. que a aeronave em tela foi considerada **NÃO-APROVADA**, em face das não-conformidades abaixo relacionadas:

a) Não foi demonstrada a aplicabilidade dos seguintes componentes instalados na aeronave: MLG Locking Stay- Upper Stay (PN 190-70254-007); NLG Upper Torque Link (PN 190-70469-007); NLG Lower Torque Link (PN 190-482-005) e NLG Lower Locking Stay (PN 190-70658-005). Os referidos componentes fazem parte da Design Change Application DCA 190-032-00164- 2007/ANAC - Revisão E emitido em 12/07/2011, que não está aprovada junto à ANAC, e desta forma os PNs e os respectivos limites de vida não constam do Capítulo 4 do MRB do E190;

[...]

## **DEFESA**

4. O interessado foi notificado do Auto de Infração em 22/01/2015, conforme demonstrado em Aviso de Recebimento (AR) (fl. 04 do volume SEI nº 1364410), tendo apresentado Defesa (fls. 05/09 do volume SEI nº 1364410), que foi recebida em 12/02/2015.

5. Afirma que é fato que houve um desvio - não intencional - no processo de classificação da modificação do projeto de tipo da aeronave, o que não é, entretanto, objeto desta autuação. Portanto, considera que faz-se mister entender a real natureza do desvio cometido pela Embraer, que, ressalta que não se enquadra no dispositivo em questão.

6. Informa que os componentes em questão são peças do trem de pouso e que a Embraer alterou o fornecedor destas peças, mantendo as mesmas especificações dos componentes. Descreve que para facilitar a identificação e permitir uma rastreabilidade das peças, o número das peças (*part number* ou "P/N") foi alterado. Entretanto, informa que as características físicas das peças, no entanto, permaneceram as mesmas.

7. Acrescenta que embora não haja nenhuma mudança física no projeto, a alteração da marcação das peças, introduziu novos P/Ns no projeto de tipo das aeronaves ERJ-190 ("EJets").

8. Avalia que a re-identificação destas peças, sob o ponto de vista de engenharia seria desnecessária, pois as peças introduzidas no projeto continuavam sendo idênticas às anteriores, já aprovadas pelas autoridades. A única diferença é que as mesmas passaram a ser produzidas por outro fornecedor.

9. Dispõe que face ao observado, ou seja, que as peças não sofreram modificações físicas e julgamento de engenharia, que é método relevante que deve ser considerado, aplicou os conceitos técnicos para classificar as modificações como pequena modificação (*minor change*), o que definiu o processo de implementação da modificação.

10. Argumenta que considerando o processo de integridade do produto, item de contínua observância, concluiu-se que os critérios observados no julgamento de engenharia, à época da aprovação dessa modificação, que a classificava como pequena modificação, não foram suficientes para observar que as novas partes deveriam ser incluídas também no capítulo de itens de vida limitada do MRB, e que, para tanto deveria ser classificada como uma grande modificação (*major change*), conforme interpretação vigente do requisito definido na seção 21.93 do RBAC 21. Afirmar que caracteriza-se aqui o único desvio, que frisa ser não intencional, realizado nesse processo, ou seja, a classificação equivocada, à luz do procedimento, da modificação do projeto de tipo feito pela organização detentora do Certificado de Tipo.

11. Descreve que as modificações foram implementadas utilizando os processos de controle de modificações aceitos pela ANAC para pequenas modificações, conforme seção 21.95 do RBAC 21. Saliencia que tal processo não remete a um controle menos importante, mas apenas com menor envolvimento da autoridade em comparação com o processo utilizado para grandes modificações. Considera que as alterações não foram implementadas sem critério técnico, que assegura a necessária implementação de alterações em projeto de tipo aprovado, já que, de fato, foram aprovadas por requisito distinto daquele utilizado para a classificação, ou seja, utilizou-se a seção 21.93 do RBAC 21 para classificação e a seção 21.95 do RBAC 21 para aprovação da referida modificação.

12. Informa que quando detectado o desvio não intencional na classificação da modificação supracitada, a Embraer, entendendo a necessidade de incluir os novos P/Ns no capítulo de itens de vida limitada do MRB, iniciou o necessário processo para uma nova modificação do projeto de tipo. Neste caso, sendo classificada como uma grande modificação, visto que alterava a seção de limitações de aeronavegabilidade do MRB, informando que emitiu-se um requerimento para avaliação preliminar da revisão de uma DCA (*Design Change Application*), submetida à apreciação da autoridade pela carta GCF-1335/2010 de 29 de outubro de 2010. Informa que no Anexo 1 da Defesa, seguem os descritivos da DCA que apontam as alterações destes P/Ns.

13. Descreve que por fim a DCA foi devidamente aprovada. Saliencia que, no caso em questão, desde a aprovação da pequena modificação até a aprovação final da DCA supracitada, a ANAC jamais considerou que o caso afetava a segurança de voo, visto que não emitiu nenhuma Diretriz de Aeronavegabilidade, conforme estabelecido no RBAC 39.1, para as peças em pauta, instrumento esse utilizado pela agência para endereçar soluções quando observada uma condição insegura. Portanto, alega que visto que nenhum mecanismo fora utilizado para limitar ou invalidar a aprovação prévia, o projeto anterior, que não continha os P/Ns na seção de limitações de aeronavegabilidade, permanecia, e permanece até hoje, válido e aprovado.

14. Argumenta que o desvio no processo de classificação da modificação foi fato único, visto que se trata de uma única alteração ao projeto de tipo aprovado, o qual, por sua vez, é parte integrante do Certificado de Tipo, segundo o RBAC 21.41. Informa que o Certificado de Tipo é emitido para um projeto e não para cada aeronave produzida, conforme informa que reza o artigo 68 do CBA. Lembra o que está descrito no art. 302, inciso V, alínea c: "***alterar projeto de tipo aprovado, da aeronave ou de outro produto aeronáutico, sem que a modificação tenha sido homologada pela autoridade aeronáutica***", (grifo do interessado). Nota que não há na alínea nenhuma menção à produção das aeronaves

15. Frisa que os artigos 68 e 69 do CBA estabelecem dois certificados distintos: um para projeto - Certificado de Homologação de Tipo, e um para a produção de produtos aeronáuticos - Certificado de Homologação de Empresa. Dispõe que quando da leitura do artigo 302, inciso V, alínea c, CBA, fica claro que a previsão legal não é uma infração cometida no âmbito do Certificado de Homologação de Empresa, mas sim do Certificado de Homologação de Tipo que é único para um determinado projeto. Considerando que na legislação atual é possível o licenciamento do Certificado de Homologação de Tipo para uma organização distinta produzi-lo, fato corriqueiro no ambiente aeronáutico internacional, onde a organização de Projeto é diferente da organização de Produção, considera que existiria o absurdo de autuar uma empresa que fez uma modificação de Projeto sob sua responsabilidade pelo número de aeronaves que a outra empresa produziu. Dessa forma, a infração, que refere-se, na realidade, ao processo de classificação de modificação, não poderia ser atribuída à organização de

produção e, portanto, não pode ser relacionada às aeronaves produzidas, ao contrário do que diz a ANAC no Auto.

16. Alega que a Embraer é uma empresa séria e comprometida com a segurança. Assim, considera que os eventos, ora apresentados, deixam claro que não houve, de fato, ameaça à segurança. Informa que as peças com nova marcação, nas características físicas eram as mesmas que tinham sido aprovadas pela própria ANAC antes da DCA. Portanto, ainda que a modificação que introduziu os P/Ns no projeto de tipo tenha sido feita por meio do processo de aprovação de pequena modificação, alega que os mesmos estavam, sim, aprovados, bem como continuam aprovados pela ANAC. Adicionalmente, destaca que a ANAC acabou aprovando a mencionada DCA.

17. Considerando todos os aspectos acima colocados, afirma que é claro que a infração atribuída à Embraer pelo Auto de Infração nº 00074/2015 não ocorreu.

18. Requer o arquivamento do Auto, visto que afirma que não há que se atribuir tal infração à Embraer.

19. O Anexo 1 da Defesa (fls. 10/13 do volume SEI nº 1364410) lista as alterações associadas à DCA 190-032-00164-2007/ANAC.

20. Consta instrumento particular de procuração (fls. 14/15 do volume SEI nº 1364410)

### **DECISÃO DE PRIMEIRA INSTÂNCIA - DC1**

21. O setor competente, em Decisão motivada (SEI nº 1375624), de 05/01/2018, considerou que a parte autuada incorreu na infração prevista no art. 302, V, c, da Lei nº 7.565/1986, o Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA. No exame de circunstâncias atenuantes, conforme previsão do art. 22, § 1º, da Resolução ANAC nº 25, de 2008, bem como do art. 58, § 1º, da IN ANAC nº 08, de 2008, encontrou configurada a circunstância atenuante III: "a inexistência de aplicação de penalidades no último ano". Quanto às circunstâncias agravantes não encontrou configurada nenhuma das agravantes previstas no art. 22, § 2º, da Resolução ANAC nº 25, de 2008 ou do art. 58, § 2º, da IN ANAC nº 08, de 2008. Em razão da existência de uma circunstância atenuante e de nenhuma agravante, fixou o valor da penalidade de multa no patamar mínimo, isto é, R\$4.000,00 (quatro mil reais).

### **RECURSO**

22. O interessado foi notificado a respeito da decisão de primeira instância em 26/03/2018, conforme demonstrado em Aviso de Recebimento (AR) (SEI nº 1838454), tendo apresentado Recurso (SEI nº 1682991 e SEI nº 1687608), que foi recebido em 04/04/2018.

23. No Recurso, preliminarmente, destaca que a Embraer não concorda com a Decisão em que foi enquadrada no art. 302, inciso v, alínea c do CBA.

24. Reitera alegações apresentadas na Defesa.

25. Acrescenta que a razão para a alteração foi o fortalecimento da cadeia de fornecimento de matérias primas, reduzindo, dessa forma, a exposição da Embraer com fontes únicas de fornecimento. Argumenta que no processo de seleção e procura não houve alteração de especificações técnicas para atender este trabalho, ou seja, todas as procuras de segunda fonte de fornecimento tinham como restrição atender às especificações técnicas previamente aprovadas pela autoridade certificadora, por ocasião da obtenção do certificado de tipo.

26. Informa que no Anexo 1 ao Recurso seguem os descritivos da DCA que apontam as alterações destes P/Ns. Alega que é fato que as alterações citadas não afetam o produto certificado, pois as especificações técnicas e os requisitos continuam sendo cumpridos da mesma forma que pelos *part numbers* aprovados anteriormente pela autoridade certificadora. Todos os critérios primários de certificação foram mantidos, uma vez que não houve alteração nos critérios de forma, função e interface

(*fitting*). Afirma que todas as características de integridade estrutural do produto foram mantidas conforme certificação ou em alguns casos melhoradas em comparação com as peças anteriores, não adicionando nenhum modo de falha à válida análise de segurança da aeronave (*safety assessment*).

27. Argumenta que as modificações foram implementadas utilizando os processos de controle de modificações aprovados para estes casos, o que remete a um controle não menos importante, mas sumarizado em comparação com o processo de modificações maiores. Portanto, considera que as alterações não foram implementadas sem critério técnico que assegura a necessária implementação de alterações em projeto de tipo aprovado e, que de fato, foram aprovadas.

28. Esclarece que, neste caso em particular, o que existiu foi uma falha neste julgamento de engenharia que levou a Embraer a classificar erroneamente uma modificação que introduziu novos *part numbers* no projeto de tipo dos EJets o que levou à aprovação dos mesmos segundo um processo de modificação menor que é processualmente inadequado para esse tipo de modificação, porém não menos seguro. Salienta, ainda, que, de fato, este novo conjunto de P/Ns não introduziu nenhuma mudança física no projeto, tratando-se apenas de uma remarcação dos referidos P/Ns para permitir a rastreabilidade de um novo fornecedor.

29. Destaca que a carta VOP/DQA/GQC 00889/2011, de 23/11/2011, com o assunto "Acompanhamento do RA - ANAC 025/2011" enviada à ANAC ("Carta") serviu de base para a lavratura deste auto. Informa que a Carta foi solicitada pela própria ANAC em reunião de rotina, ocorrida nas dependências da Embraer no dia 22 de novembro de 2011. E que a finalidade da reunião era o acompanhamento dos planos de ação referentes ao Relatório de Acompanhamento RA-025/2011, de 26 de julho de 2011, que fazia parte de um processo de ação corretiva, PP 200818811. Informa que este processo gerou ações para o robustecimento do sistema de monitoramento de incorporação de modificação: todas as solicitações do plano de acompanhamento foram cumpridas e aprovadas pela Agência.

30. Descreve que inicialmente a solicitação da ANAC foi atendida por correio eletrônico. No entanto, a própria ANAC respondeu informando que aguardava "resposta formal", conforme consta em e-mail apresentado no corpo do Recurso.

31. Argumenta que ainda que a modificação que introduziu os P/Ns no projeto de tipo tenha sido feita por meio do processo de aprovação de modificação menor, os mesmos estavam, sim, aprovados pela ANAC. Afirma que a Embraer produziu aeronaves conforme o projeto de tipo aprovado em cumprimento de sua responsabilidade prevista no Regulamento Brasileiro de Aviação Civil ("RBAC") 21.165, inciso b.

32. Ressalta que a ANAC utilizou, para emissão deste Auto, de informação produzida pela Embraer na Carta mencionada acima. Alega que a Embraer entendeu que se tratava de informação relevante para o processo de ação corretiva, PP 200818811. Dispõe que conforme explicado na Defesa, este Plano iniciou-se após aprovação da DCA e a Embraer, sem outros questionamentos, de forma diligente, com boa-fé e no espírito de total cooperação, buscando atuar de forma aberta e coordenada para a prevenção aeronáutica, enviou a Carta para a ANAC.

33. Descreve que não era de conhecimento da Embraer que, de fato, uma investigação "para apuração da suposta infração já estava em curso bem antes da data da referida carta" como consta da Decisão, e que o RA 025/2011, utilizado para registrar "não conformidades" na atividade de acompanhamento do processo produtivo Embraer, exercido à época pela Agência, com vários outros RA's emitidos para esse fim, seria, na verdade, instrumento da investigação. Considera que não é demais lembrar que a Embraer foi surpreendida pela emissão do Auto utilizando-se de tais informações.

34. Alega que esta Autoridade deve ter sempre como parâmetro o princípio do interesse público e a finalidade, conforme legislação. Alega que os processos que são mencionados no Recurso têm o objetivo de garantir a segurança e fato é que a segurança na realidade não foi afetada e o interesse público esteve protegido em todos os momentos.

35. Requer a revogação da Decisão, visto que alega que não há que se atribuir tal infração à Embraer, uma vez que não existiu agravante conforme extensivamente demonstrado acima.

36. Afirma que é claro que a infração atribuída à Embraer pelo Auto de Infração nº 00074/2015 não ocorreu.
37. O Anexo 1 do Recurso lista as alterações associadas à DCA 190-032-00164-2007/ANAC.
38. Consta instrumento particular de procuração (SEI nº 1683001).

### **POSSIBILIDADE DE AGRAVAMENTO DE SANÇÃO**

39. Por intermédio da Decisão Monocrática de Segunda Instância (4241421), restou consignada a possibilidade de agravamento da sanção, tendo em vista a impossibilidade de aplicação de atenuante prevista atualmente no inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018, conforme excerto a seguir:

Parecer 331 (4233473)

#### **51. Análise da aplicação de circunstância atenuante**

51.1. Antes de decidir o feito há uma questão que deve ser tratada por esta Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância. Deve-se verificar a possibilidade de correção da dosimetria da multa aplicada como sanção administrativa ao ato infracional imputado. O Código Brasileiro de Aeronáutica dispõe, em seu art. 295, que a multa será imposta de acordo com a gravidade da infração. Nesse sentido, a Resolução ANAC nº 472/2018, que estabelece providências administrativas decorrentes do exercício das atividades de fiscalização sob competência da ANAC, determina, em seu art. 36, que na dosimetria da aplicação de sanções serão consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes.

51.2. Com relação à dosimetria da penalidade pecuniária para a infração cometida por pessoa jurídica, a previsão da Resolução ANAC nº 25, de 2008 (item "c") "Alterar projeto de tipo aprovado, da aeronave ou de outro produto aeronáutico, sem que a notificação tenha sido homologada pela autoridade aeronáutica" da Tabela V - INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS A FABRICANTES DE AERONAVES E DE OUTROS PRODUTOS AERONÁUTICOS do Anexo II da Resolução ANAC nº 25/2008, item "APT", em vigor à época), relativa à conduta descrita neste processo, é a de aplicação de multa no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais) no patamar mínimo, R\$ 7.000,00 (sete mil reais) no patamar intermediário e R\$ 10.000,00 (dez mil reais) no patamar máximo.

51.3. Em Decisão de Primeira Instância, no exame de circunstâncias atenuantes, conforme previsão do art. 22, § 1º, da Resolução ANAC nº 25, de 2008, bem como do art. 58, § 1º, da IN ANAC nº 08, de 2008, foi considerada configurada a circunstância atenuante III: "a inexistência de aplicação de penalidades no último ano", informando ter sido esta condição constatada no anexo 1397832, no qual foi avaliado não haver registro de infração em intervalo menor de 12 meses da data do cometimento da infração que ora se julga.

51.4. Ocorre que a data da irregularidade julgada no presente processo é a de 16/07/2011. Apesar de ter sido consignado na Decisão de Primeira Instância que não haveria registro de infração em intervalo menor de 12 meses da data do cometimento da infração que ora se julga, observa-se que no extrato do SIGEC constante do arquivo SEI nº 1397832 consta o crédito de multa nº 650527159 para o qual é informado a data da infração em 27/03/2011. Ressalta-se, ainda, que o referido crédito de multa já constava na situação "PG" (Quitado) quando proferida a Decisão de Primeira Instância.

51.5. Desta forma, no caso em tela, entende-se não ser cabível considerar a aplicação da circunstância atenuante prevista atualmente no inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 (anteriormente prevista no inciso III do §1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008 e inciso III do §1º do art. 58 da IN ANAC nº 08/2008), sendo possível que tal circunstância – aplicada pela autoridade competente a decidir em primeira instância – seja afastada na decisão final em segunda instância.

51.6. Assim, ante a possibilidade de decorrer gravame à situação do interessado, em cumprimento com o disposto no parágrafo único do artigo 64 da Lei nº 9.784/1999, entende-se necessário que ele seja cientificado para que venha a formular suas alegações antes da decisão desse Órgão.

Lei nº 9.784/1999

Art. 64. O órgão competente para decidir o recurso poderá confirmar, modificar, anular ou revogar, total ou parcialmente, a decisão recorrida, se a matéria for de sua competência.

Parágrafo único. Se da aplicação do disposto neste artigo puder decorrer gravame à situação do

recorrente, este deverá ser cientificado para que formule suas alegações antes da decisão.

51.7. Deve ser observado, ainda o previsto no §3º do art. 44 da Resolução ANAC nº 472/2018:

Resolução ANAC nº 472/2018

Art. 44. Do julgamento do recurso poderá resultar:

(...)

§ 3º Se do julgamento do recurso puder resultar agravamento da sanção, o recorrente deverá ser intimado para que formule suas alegações antes de proferida a decisão, no prazo de 10 (dez) dias.

(...)

40. O interessado foi notificado por meio do Ofício 10134 (4849459) para que formulasse alegações sobre a possibilidade de agravamento de sanção. **Findo o prazo sem manifestação do interessado, o processo foi encaminhado para a análise.**

41. Vêm os autos para análise.

42. **É o breve Relatório.**

### **FUNDAMENTAÇÃO**

43. ***Quanto à Fundamentação da Matéria*** – Alteração do projeto de tipo aprovado sem que a modificação tenha sido homologada pela autoridade, infração capitulada na alínea "c" do inciso V do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA).

44. O interessado foi autuado porque, conforme apurado pela fiscalização, alterou o projeto de tipo aprovado da aeronave ERJ-190 N/S 19000450, fabricada em 16/07/2011, ao incorporar modificações sem que as mesmas tivessem sido homologadas pela autoridade, conforme a seguinte descrição constante do auto infração:

MARCAS DA AERONAVE

ERJ-190 N/S 19000450

OCORRÊNCIA

DATA                      HORA                      LOCAL

16/07/2011                      N/A                      Av. Brigadeiro Faria Lima, 2170, São José dos Campos

Descrição da ocorrência: Alteração do projeto de tipo aprovado sem que a modificação tenha sido homologada pela autoridade.

HISTÓRICO: Durante realização de Vistoria Técnica Inicial para emissão de Certificado de Aeronavegabilidade para a aeronave ERJ-190 N/S 19000450, nos dias 25 e 26 de julho de 2011, inspetores da ANAC constataram a instalação dos componentes MLG Locking Stay- Upper Stay (PN 190-70254-007), NLG Upper Torque Link (PN 190-70469-007), NLG Lower Torque Link (PN 190-482-005) e NLG Lower Locking Stay (PN 190-70658-005), os quais se tratam de modificações propostas pela Embraer à Autoridade de Aviação Civil por meio da *Design Change Application* (DCA) 190-032-00164-2007/ANAC, mas que ainda não estavam aprovadas, à época, pela ANAC.

Dessa forma, conclui-se que a empresa alterou o projeto de tipo aprovado da aeronave ERJ-190 N/S 19000450, fabricada em 16/07/2011, ao incorporar modificações sem que as mesmas tivessem sido homologadas pela autoridade.

Capitulação: Art. 302, inciso V, Alínea c do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei 7565/86).

45. Diante da infração do processo administrativo em questão, a autuação foi realizada com fundamento na alínea alínea "c" do inciso V do artigo 302 do CBA, que dispõe o seguinte, *in verbis*:

**CBA**

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

[...]

V - infrações imputáveis a fabricantes de aeronaves e de outros produtos aeronáuticos:

[...]

c) alterar projeto de tipo aprovado, da aeronave ou de outro produto aeronáutico, sem que a modificação tenha sido homologada pela autoridade aeronáutica;

[...]

(grifos nossos)

## ANÁLISE.

46. No presente caso, a unidade autuante entendeu pela aplicação de multa no **patamar mínimo**, no valor de **R\$ 4.000,00 (quatro mil reais)**, pela existência de uma circunstância atenuante, qual seja, "a inexistência de aplicação de penalidades no último ano", informando ter sido esta condição constatada no anexo 1397832, no qual foi avaliado não haver registro de infração em intervalo menor de 12 meses da data do cometimento da infração que ora se julga.

47. Como restou demonstrado por meio do Parecer 331 (4233473), a empresa autuada não fazia jus à atenuante aplicada na DC1, conforme excerto a seguir:

51.3. Em Decisão de Primeira Instância, no exame de circunstâncias atenuantes, conforme previsão do art. 22, § 1º, da Resolução ANAC nº 25, de 2008, bem como do art. 58, § 1º, da IN ANAC nº 08, de 2008, foi considerada configurada a circunstância atenuante III: "a inexistência de aplicação de penalidades no último ano", informando ter sido esta condição constatada no anexo 1397832, no qual foi avaliado não haver registro de infração em intervalo menor de 12 meses da data do cometimento da infração que ora se julga.

51.4. Ocorre que a **data da irregularidade julgada no presente processo é a de 16/07/2011**. Apesar de ter sido consignado na Decisão de Primeira Instância que não haveria registro de infração em intervalo menor de 12 meses da data do cometimento da infração que ora se julga, **observa-se que no extrato do SIGEC constante do arquivo SEI nº 1397832 consta o crédito de multa nº 650527159 para o qual é informado a data da infração em 27/03/2011. Ressalta-se, ainda, que o referido crédito de multa já constava na situação "PG" (Quitado) quando proferida a Decisão de Primeira Instância.** (grifos nossos)

51.5. Desta forma, no caso em tela, entende-se não ser cabível considerar a aplicação da circunstância atenuante prevista atualmente no inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 (anteriormente prevista no inciso III do §1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008 e inciso III do §1º do art. 58 da IN ANAC nº 08/2008), sendo possível que tal circunstância – aplicada pela autoridade competente a decidir em primeira instância – seja afastada na decisão final em segunda instância.

48. Ressalta-se que a infração se deu em 16/07/2011 e que o crédito de multa nº 650527159 referente à infração cometida em 27/03/2011 já constava como quitada no momento no qual foi proferida a DC1, impossibilitando assim a atenuante "a inexistência de aplicação de penalidades no último ano".

49. Diante do descrito no Auto de Infração em análise, **resta claro que a empresa autuada alterou projeto de tipo aprovado da aeronave ERJ-190, n/s 19000450 ao incorporar modificações sem que as mesmas tivessem sido homologadas pela autoridade, situação esta que se subsume ao preconizado na alínea "c" do inciso V do art. 302 do CBA.**

50. Como bem apontado no Parecer 331 (4233473) **não incide nenhum atenuante e nenhuma agravante à dosimetria da sanção.** Dessa forma, a empresa deverá ser multada em **R\$ 7.000,00 (sete mil reais)**, valor médio constante da tabela de multas da Resolução ANAC nº 472/2018, código APT, pessoa jurídica.

51. Passa-se agora à avaliação das alegações do recorrente.

52. O recorrente reitera as informações prestadas em sede de defesa, ao confirmar a ocorrência de "desvio não intencional" no processo de classificação da modificação do projeto de tipo de aeronave. Informou ainda que alterou o fornecedor de peças do trem de pouso, mantendo as mesmas especificações dos componentes. Informa que realizou a alteração para reduzir a exposição da Embraer com fontes únicas de fornecimento.



53. No item 13. do Recurso, o interessado afirma a ocorrência de falha por parte da Embraer, conforme citação a seguir:

13. Neste caso em particular, o que existiu foi uma falha neste julgamento de engenharia que levou a Embraer a classificar erroneamente uma modificação que introduziu novos part numbers no projeto de tipo dos EJets o que levou à aprovação dos mesmos segundo um processo de modificação menor que é processualmente inadequado para esse tipo de modificação, porém não menos seguro. Vale salientar ainda que, de fato, este novo conjunto de P/Ns não introduziu nenhuma mudança física no projeto, tratando-se apenas de uma remarcação dos referidos P/Ns para permitir a rastreabilidade de um novo fornecedor.

54. Com fulcro no art. 50, § 1º da Lei nº 9.784/1999, manifesto concordância a análise realizada na Decisão de Primeira Instância - DC1 (1375624), trechos itens 7 - 11, transcritos a seguir:

7. O AI imputa à atuada a "alteração do projeto de tipo aprovado sem que a modificação tenha sido homologada pela autoridade".

8. A atuada emitiu certificado de conformidade para a aeronave de N/S 19000450 com componentes do trem de pouso não constantes no projeto de tipo e sem aprovação de modificação pela ANAC.

9. Inicialmente devemos esclarecer alguns termos: grande e pequena modificação ao projeto de tipo, grande e pequena alteração de aeronave e limitações de aeronavegabilidade:

9.1. Modificações ao projeto de tipo (*changes in type design*): as modificações ao projeto de tipo são reguladas pelo RBAC 21, e podem ser:

9.1.1. Pequenas modificações (*minor changes*): "aquela que não tem apreciável efeito no peso, no balanceamento, na resistência estrutural, na confiabilidade, em características operacionais e em outras características que afetem a aeronavegabilidade do produto." (RBAC 21.93(a)) "Pequenas modificações ao projeto de tipo podem ser aprovadas sob um método aceitável pela ANAC antes que o detentor de um Certificado de Tipo ou de um CST submeta quaisquer dados de substanciação ou de descrição (RBAC 21.95)." (IS 21-004C)

9.1.2. Grandes modificações (*major changes*): "uma modificação no projeto de tipo da aeronave, motor ou hélice que afete apreciavelmente o peso, balanceamento, resistência estrutural, confiabilidade, características operacionais, características de aeronavegabilidade, potência, características de ruído ou emissões." "[...] são aprovadas por meio de um processo de Certificação Suplementar de Tipo (CST) ou, quando a solicitação for feita pelo fabricante ou detentor do Certificado de Tipo da aeronave, através de uma Emenda ao Projeto de Tipo." (IS 21-004C)

9.2. Alterações (*alterations*): As alterações de aeronaves são reguladas pelo RBAC 43, e classificam-se em:

9.2.1. Pequenas alterações (*minor alterations*): "Pequenas alterações em aeronaves não requerem a aprovação de dados técnicos por parte da ANAC, não sendo necessária a aprovação pela GGCP ou pelas demais unidades da ANAC. Pequenas alterações requerem dados aceitáveis pela ANAC e são registradas conforme requisitos do RBAC 43." (IS 21-004C)

9.2.2. Grandes alterações (*major alterations*): "uma alteração não listada na especificação técnica aprovada da aeronave, motor ou hélice e que: c) Pode afetar apreciavelmente o peso, o balanceamento, a resistência estrutural, as características de voo, e de manobrabilidade ou qualquer outra característica ligada à aeronavegabilidade; ou d) Não é executada de acordo com práticas aceitas ou que não pode ser executada usando operações elementares." "A aprovação de uma grande alteração de aeronave ocorre por meio da emissão do formulário SEGV00 001 (F-400-04), com a assinatura do campo 3." (IS 21-004C).

9.3. As Limitações de Aeronavegabilidade são uma seção das IAC definidas pelo detentor do CT e aprovadas pela ANAC (a única parte das IAC que são aprovadas), conforme estabelecido pelo RBAC 21.31(c), e, nesse caso, pelo RBAC 25.1529 e RBAC H25.4 (sublinhado acrescentado):

### **21.31 Projeto de tipo**

O projeto de tipo consiste de:

[...]

(c) seção de limitações de aeronavegabilidade das instruções para aeronavegabilidade continuada, como requerido pelos RBAC 23, 25, 26, 27, 29, 31, 33 e 35, ou como de outra forma requerido pela ANAC, ou, ainda, como especificado nos critérios de aeronavegabilidade aplicáveis para classes especiais de aeronaves de acordo com a seção 21.17(b);

[...]

## 21.41 Certificado de tipo

Considera-se que cada certificado de tipo inclui o projeto de tipo, as limitações operacionais, a especificação de tipo do produto, os RBAC aplicáveis com os quais foi demonstrado cumprimento e quaisquer outras condições ou limitações estabelecidas para o produto de acordo com este regulamento.

## Subpart G – Operating Limitations and Information

[...]

### Operating Limitations

[...]

#### § 25.1529 Instructions for Continued Airworthiness.

The applicant must prepare Instructions for Continued Airworthiness in accordance with appendix H to this part that are acceptable to the Administrator. The instructions may be incomplete at type certification if a program exists to ensure their completion prior to delivery of the first airplane or issuance of a standard certificate of airworthiness, whichever occurs later. [Amdt. 25–54, 45 FR 60173, Sept. 11, 1980]

## Appendix H to Part 25 – Instructions for Continued Airworthiness

[...]

### H25.4 Seção de Limitações de Aeronavegabilidade.

(a) As Instruções de Aeronavegabilidade Continuada devem conter uma seção intitulada Limitações de Aeronavegabilidade, que deve ser segregada e claramente distinguível do resto do documento. Essa seção deve ser definida para:

(1) Cada tempo de modificação ou substituição mandatória, intervalo de inspeção estrutural, e procedimento de inspeção estrutural relacionado aprovado de acordo com a seção 25.571 deste RBAC;

[...]

(b) Se as Instruções de Aeronavegabilidade Continuada consistirem em múltiplos documentos, a seção requerida por este parágrafo deve ser incluída no manual principal. Esta seção deve conter uma instrução legível em um local proeminente onde se lê: “Esta Seção de Limitações de Aeronavegabilidade é aprovada pela ANAC e especifica os requisitos de manutenção de acordo com as seções 43.16 do RBHA 43 e 91.403 do RBHA 91, ou documentos que venham a substituí-los, a menos que um programa alternativo tenha sido aprovado pela ANAC”.

9.3.1. O glossário de termos do site da ANAC define de forma sucinta o que são Limitações de Aeronavegabilidade:

Limitações de aeronavegabilidade:

Definição1 São tarefas de manutenção que afetam o nível mínimo de segurança do produto aeronáutico. Incluem tarefas que visam detectar falhas latentes que, em conjunto com uma ou mais falhas específicas adicionais, podem resultar em uma situação perigosa ou catastrófica. São definidas pelo fabricante durante a certificação de tipo ou suplementar de tipo, e aprovadas pela autoridade de aviação civil, tornando-se de cumprimento obrigatório. As limitações e aeronavegabilidade envolvem prazos ou intervalos máximos de utilização em termos de horas e/ou ciclos ou outro valor mensurável.

Nota adicional1

O que caracteriza uma tarefa como uma limitação de aeronavegabilidade não tem, necessariamente, relação com a complexidade da tarefa.

Nota adicional2

A alteração de uma limitação já publicada requer a prévia aprovação da autoridade, e pode ser acompanhada da emissão de uma Diretriz de Aeronavegabilidade se a nova limitação afetar a segurança.

Contexto

45.14 Identificação de componentes críticos Cada fabricante de uma peça que tenha

tempo de vida limitado, intervalo fixo entre inspeções ou outro procedimento similar especificado nas limitações de aeronavegabilidade contidas no manual de manutenção do fabricante ou nas instruções para aeronavegabilidade continuada deve marcar este componente de modo permanente e legível com um número de peça (ou equivalente) e um número de série (ou equivalente).

[http://www2.anac.gov.br/anacpedia/por\\_por/tr1471.htm](http://www2.anac.gov.br/anacpedia/por_por/tr1471.htm)

10. Definidos os termos, os seguintes questionamentos são pertinentes:

10.1. a substituição do fornecedor dos componentes do trem de pouso caracteriza modificação ou alteração? Grande ou pequena?

10.2. A distinção entre grande modificação e grande alteração é muito mal compreendida; a própria FAA já discorreu sobre o tema: "4-4. *FIELD APPROVALS. The differences between major changes in type design, major alterations or repairs are a source of misunderstanding in the aviation industry. All major changes to type design must be approved using the STC or amended TC procedures. Order 8300.10, Airworthiness Inspector's Handbook, Vol. 2, Chapter 1, Field Approval Process, provides a decision flow chart for the field approval process, and a major alteration job aid containing specific examples of when the FAA will require a proposed modification to be approved as an STC. Both the flow chart and the job aid aim to ensure the field approval process is not used when the applicant either changes a TC's limits or changes many individual features that collectively must be evaluated to assure a changed product complies with its certification basis.*" (Order 8110.4C)

10.1.2. Nesse caso em que as vidas limites de alguns componentes são alteradas e novos componentes com vida limite são adicionados, há alteração das Limitações de Aeronavegabilidade (RBAC H25.4(a)(1)); e como esta seção das IAC é parte do projeto de tipo (RBAC 21.31(c)) e deve ser formalmente aprovada pela ANAC (RBAC H25.4(b)), sua revisão implica haver uma **grande modificação ao projeto de tipo**.

10.2. sendo uma grande modificação ao projeto de tipo (emenda ao CT), sua aprovação pela ANAC é requerida para a emissão da Declaração de Conformidade?

10.2.1. Dentre as prerrogativas de um detentor de COP

## **SUBPARTE G CERTIFICADO DE ORGANIZAÇÃO DE PRODUÇÃO**

### **21.145 Prerrogativas**

(a) O detentor de um certificado de organização de produção pode:

(1) obter um certificado de aeronavegabilidade da aeronave sem comprovações adicionais mediante a apresentação de uma declaração de conformidade na forma e maneira aceitável pela ANAC. Entretanto, a ANAC pode inspecionar a aeronave quanto à conformidade com o projeto de tipo, antes da emissão do referido certificado;

[...]

10.2.2. Sendo uma grande modificação ao projeto de tipo, a declaração de conformidade só é verdadeira em uma das situações: a aeronave está em conformidade com o projeto de tipo aprovado sem a grande modificação ou está em conformidade com o projeto de tipo incluída a grande modificação previamente aprovada pela ANAC. Ou seja, a declaração de conformidade só é válida se a aeronave está em conformidade com projeto(s) aprovado(s) pela ANAC. Como nenhuma hipótese é satisfeita, pois a aeronave em questão estava "conforme" o projeto de tipo aprovado com uma grande modificação não aprovada, a Declaração de Conformidade não era válida.

10.3. a aprovação pela ANAC pode ter sua efetividade retroagida para validar a Declaração de Conformidade?

10.3.1. A regra geral é de vigência do ato administrativo a partir de sua publicação. A retroatividade só seria possível se estivesse explícita no corpo da aprovação, no caso, do ofício; a exceção - a retroatividade - não pode ser implícita. A retroatividade sem previsão expressa é plausível apenas em atos de caráter normativo (RBAC, por exemplo) em benefício da atuada, e ainda assim sua aplicabilidade é discutível e bastante controversa na esfera administrativa.

11. Em síntese, uma substituição de componentes em aeronave que implique revisão das suas limitações de aeronavegabilidade é uma grande modificação ao projeto de tipo (*major change in type design*), devendo ser aprovada pela ANAC. Uma declaração de conformidade para uma

aeronave com tais componentes só pode atestar a conformidade ao CT e à grande modificação aprovada.

55. De acordo com os art. 2º da Resolução nº 25/2008, vigente à época da lavratura do auto de infração, o agente da autoridade da aviação civil, que tiver ciência de infração ou de indício de sua prática é obrigado a promover a sua apuração imediata, mediante a instauração de processo administrativo, assegurado o contraditório e a ampla defesa. O art. 4º da mesma norma prevê que o processo administrativo terá início com a lavratura do Auto de Infração - AI. Vê-se que a autoridade autuante não possuía outra opção, senão a lavratura do A.I. diante da identificação da infração. Dessa forma, deve-se afastar as alegações contidas nos itens 21, 22 e 23 da peça recursal.

56. Por fim, alega o recorrente a inocorrência da infração descrita no AI nº 074/2015.

57. Verifica-se que a peça recursal reitera as alegações contidas na defesa prévia, alegações estas rejeitadas por ocasião da Decisão de Primeira Instância. Registra-se que as alegações do recorrente não foram capazes de comprovar a não ocorrência da infração, muito menos em demonstrar a necessidade de arquivamento do presente PAS.

58. No caso em tela, resta claro que a empresa autuada infringiu o disposto no art. 302, inciso V, alínea c do CBA, pois a Embraer alterou o projeto de tipo aprovado da aeronave ERJ-190 N/S 19000450, fabricada em 16/07/2011, ao incorporar modificações sem que as mesmas tivessem sido homologadas pela ANAC.

59. **Ressalta-se que o interessado não formulou alegações sobre o agravamento da sanção.**

## **DA CONCLUSÃO**

60. Pelo exposto, sugere-se **NEGAR PROVIMENTO** ao Recurso, com sugestão de **agravamento da multa** para o valor de **R\$ 7.000,00 (sete mil reais)** pela irregularidade narrada no AI nº 00074/2015, por infração à alínea "c" do inciso V do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA).

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

**Submete-se ao crivo do decisor.**



Documento assinado eletronicamente por **Stelio Costa Melo Alberto, Técnico(a) em Regulação de Aviação Civil**, em 01/06/2021, às 11:18, 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 **5417138** e o código CRC **2A907BB6**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL  
CJIN - CJIN

**DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 38/2021**

PROCESSO Nº 00066.006848/2015-72

INTERESSADO: EMBRAER S.A.

1. Trata-se recurso em processo administrativo que aplicou sanção de multa em primeira instância identificada no Auto de Infração nº 00074/2015, capitulado na alínea "c" do inciso V do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA).
2. Em análise inicial constante do Parecer 331/2020/JULG ASJIN/ASJIN (SEI 4233473) identificou-se a possibilidade de agravamento da sanção anteriormente aplicada em função do afastamento de circunstância atenuante equivocadamente considerada na decisão anterior.
3. Notificado da possibilidade de agravamento, o interessado não formulou alegações em sua defesa acerca do agravamento da sanção.
4. Analisados todos os elementos constantes dos autos, em especial manifestações do interessado.
5. Foi dada ampla oportunidade de manifestação no feito, respeitados prazos e dialética processual, de modo que preservados ampla defesa e contraditório inerentes ao certame.
6. O parecer que cuidou da análise do caso entendeu pelo agravamento da multa para o valor de **R\$ 7.000,00 (sete mil reais)**.
7. De acordo com a proposta de decisão constante do Parecer 41/2021/CJIN/ASJIN (SEI nº 5417138). Ratifico na integralidade os entendimentos da análise referenciada, adotando-os como meus e tornando-os parte integrante desta decisão, com respaldo nos termos do artigo 50, §1º da Lei nº 9.784/1999.
8. Dosimetria proposta adequada para o caso.
9. Consideradas as atribuições a mim conferidas pelas Portarias nº 751, de 07/03/2017 e 1.518, de 14/05/2018 e, ainda, com lastro no art. 44 da Resolução ANAC nº 472/2008 e competências ditadas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC (Resolução ANAC nº 381/2016), **DECIDO** pela REFORMA da sanção aplicada em primeira instância com o agravamento da multa para o valor de **R\$ 7.000,00 (sete mil reais)** pelas irregularidades narradas no AI nº 00074/2015, capituladas na alínea "c" do inciso V do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA).

À Secretaria.

Notifique-se.

Publique-se.

*Cássio Castro Dias da Silva*

SIAPE 1467237

Presidente da Turma Recursal - Rio de Janeiro



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 01/06/2021, às 15:34, 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 **5417149** e o código CRC **A36E5C4E**.

---

**Referência:** Processo nº 00066.006848/2015-72

SEI nº 5417149

 **SIGEC :: SISTEMA INTEGRADO DE GESTÃO DE CRÉDITOS**  
 Atalhos do Sistema: [Menu Principal](#)

Usuário: [tarcisio.barros](#)

Dados da consulta  Consulta

**Extrato de Lançamentos**

Nome da Entidade: EMBRAER - EMPRESA BRASILEIRA DE AERONAUTICA S.A. Nº ANAC: 30000106887  
 CNPJ/CPF: 07689002000189  CADIN: Não  
 Div. Ativa: Não Tipo Usuário: Integral  UF: SP

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	<a href="#">663239184</a>	00074/2015	00066006848201572	05/08/2021	16/07/2011	R\$ 7 000,00		0,00	0,00		DC2	7 000,00
<b>Totais em 21/06/2021 (em reais):</b>						7 000,00		0,00	0,00			7 000,00

**Legenda do Campo Situação**

- |  |  |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>AD3 - RECURSO ADMITIDO EM 3ª INSTÂNCIA</li> <li>AD3N - RECURSO ADMITIDO EM 3ª INSTÂNCIA SEM EFEITO SUSPENSIVO</li> <li>CA - CANCELADO</li> <li>CAN - CANCELADO</li> <li>CAN-P - PRESCRIÇÃO PUNITIVA</li> <li>CD - CADIN</li> <li>CP - CRÉDITO À PROCURADORIA</li> <li>DA - DÍVIDA ATIVA</li> <li>DC1 - DECIDIDO EM 1ª INSTÂNCIA, MAS AINDA AGUARDANDO CIÊNCIA</li> <li>DC2 - DECIDIDO EM 2ª INSTÂNCIA, MAS AGUARDANDO CIÊNCIA</li> <li>DC3 - DECIDIDO EM 3ª INSTÂNCIA, MAS AGUARDANDO CIÊNCIA</li> <li>DG2 - DILIGÊNCIAS POR INICIATIVA DA 2ª INSTÂNCIA</li> <li>DG3 - DILIGÊNCIAS POR INICIATIVA DA 3ª INSTÂNCIA</li> <li>EF - EXECUÇÃO FISCAL</li> <li>GDE - GARANTIA DA EXECUÇÃO POR DEPÓSITO JUDICIAL</li> <li>GPE - GARANTIA DA EXECUÇÃO POR PENHORA REGULAR E SUFICIENTE</li> <li>IN3 - RECURSO NÃO FOI ADMITIDO A 3ª INSTÂNCIA</li> <li>INR - REVISÃO A PEDIDO OU POR INICIATIVA DA ANAC NÃO FOI ADMITIDA</li> <li>IT2 - PUNIDO PQ RECURSO EM 2ª FOI INTEMPESTIVO</li> <li>IT3 - PUNIDO PQ RECURSO EM 3ª INSTÂNCIA FOI INTEMPESTIVO</li> <li>ITD - RECURSO EM 2ª INSTÂNCIA INTEMPESTIVO, MAS AINDA AGUARDANDO CIÊNCIA DO INFRATOR</li> <li>ITDN - RECURSO EM 2ª INSTÂNCIA INTEMPESTIVO, MAS AINDA AGUARDANDO CIÊNCIA DO INFRATOR, SEM EFEITO SUSPENSIVO</li> <li>ITT - RECURSO EM 3ª INSTÂNCIA INTEMPESTIVO, MAS AINDA AGUARDANDO CIÊNCIA DO INFRATOR</li> <li>PC - PARCELADO</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>PG - QUITADO</li> <li>PGDJ - QUITADO DEPÓSITO JUDICIAL CONVERTIDO EM RE</li> <li>PP - PARCELADO PELA PROCURADORIA</li> <li>PU - PUNIDO</li> <li>PU1 - PUNIDO 1ª INSTÂNCIA</li> <li>PU2 - PUNIDO 2ª INSTÂNCIA</li> <li>PU3 - PUNIDO 3ª INSTÂNCIA</li> <li>RAN - PROCESSO EM REVISÃO POR INICIATIVA DA ANAC</li> <li>RANS - PROCESSO EM REVISÃO POR INICIATIVA DA ANAC</li> <li>RE - RECURSO</li> <li>RE2 - RECURSO DE 2ª INSTÂNCIA</li> <li>RE2N - RECURSO DE 2ª INSTÂNCIA SEM EFEITO SUSPENSI</li> <li>RE3 - RECURSO DE 3ª INSTÂNCIA</li> <li>RE3N - RECURSO DE 3ª INSTÂNCIA SEM EFEITO SUSPENSI</li> <li>REN - RECURSO SEM EFEITO SUSPENSIVO</li> <li>RS - RECURSO SUPERIOR</li> <li>RSN - RECURSO SUPERIOR SEM EFEITO SUSPENSIVO</li> <li>RVS - PROCESSO EM REVISÃO POR INICIATIVA DO INTERE</li> <li>RVSN - PROCESSO EM REVISÃO POR INICIATIVA DO INTER</li> <li>RVT - REVISTO</li> <li>SDE - SUSPENSÃO DA EXIGIBILIDADE POR DEPÓSITO JUDI</li> <li>SDJ - SUSPENSÃO DA EXIGIBILIDADE POR DECISÃO JUDICI</li> <li>SUS-P - PRESCRIÇÃO EXECUTÓRIA</li> <li>SUS-PEX - SUSPENSO POR PRESCRIÇÃO - PARCELAMENT</li> </ul> |
|--|--|

Registro 1 até 1 de 1 registros

Página: [1] [Ir] [Reg]

Tela Inicial  Imprimir  Exportar Excel