

Submeto à apreciação de Vossa Senhoria Proposta de DECISÃO ADMINISTRATIVA DE SEGUNDA INSTÂNCIA, nos termos da minuta anexa.

**ANEXO**

**MARCOS PROCESSUAIS**

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Autos de Infração (AI)	Infração	Enquadramento	Data da Infração	Lavratura dos AIs	Notificação dos AIs	Diligência	Resposta à Diligência	Decisão de Primeira Instância (DCI)	Notificação da DCI	Multa aplicada em Primeira Instância	Protocolo do Recurso	Aferição Tempestividade
00065.071117/2015-16	663301183	00133/2015	Registro de manutenção inadequado, não demonstra execução completa da tarefa 52-510-00 para a aeronave PR-VBI.	Art. 302, III, e, do CBAer c/c RBAC 121.369(c).	06/02/2013	06/03/2015	12/03/2015					RS 3.500,00 - Deferiu-se o pedido de 50% sobre o valor médio da multa.		
		00134/2015	Operação da aeronave PR-VBI em tarefa de manutenção 52-510-00 vencida.	Art. 302, III, e, do CBAer c/c RBAC 121.153(a)(2) e 121.367(a) e (c).	2.924 (dois mil novecentos e vinte e quatro) voos realizados no período de 02/03/2013 a 07/05/2013, conforme a tabela do DOC. SEI 1433033, folhas 02-61 do AI 134/2015 (após a fl. 06 do Volume 1 - Parte I)	06/03/2015	12/03/2015	21/02/2018	23/02/2018	09/03/2018	27/03/2018	Aplicaram-se 2.924 (dois mil novecentos e vinte e quatro) vezes a multa no valor de R\$7.000,00 (sete mil reais), perfazendo o total de R\$20.468.000,00 (vinte milhões quatrocentos e sessenta e oito mil reais).	06/04/2018	02/10/2018

Proponente: Rodrigo Camargo Cassimiro – SIAPE 1624880 – Portaria ANAC nº 845, de 13/03/2017 e Stelio Costa Melo Alberto – SIAPE 1585609.

**INTRODUÇÃO**

- Trata-se de processo administrativo sancionador discriminado no quadro acima, que individualiza as materialidades infracionais e retrata os marcos relevantes para o trâmite e regularidade processual.
- Os autos evidenciam - RF n. 4/2015/GTAR-RJ/GAEM/GGAC/SAR - (fls. 01/04v) - que:
  - A GTAR-RJ encaminhou para a VRG Linhas Aéreas S/A o Ofício n. 731/2014/GTAR-RJ/GAEM/GGAC/SAR (00065.050721/2014-10) comunicando a realização de auditoria de acompanhamento de aeronavegabilidade da base principal de manutenção da empresa, no período de 05 a 09 de maio de 2014.
  - Durante a auditoria foi constatada a não-conformidade descrita a seguir, registrada como a não-conformidade número 1 no formulário F-100-36 (Resumo das Não-Conformidades) datado de 09 de maio de 2014:
    - Não foi demonstrado o cumprimento completo da Task Card 52-510-00 registrada no formulário Workorder 300588928, executada na data de 06/02/2013, para a aeronave de marcas PR-VBI. Para o cumprimento da Task Card 52-510-00 é necessário o cumprimento das tarefas de AMM Reference 51-05-01-210 e 52-05-03-211, no entanto, na documentação apresentada juntamente com a Workorder 300588928 não foi evidenciado o cumprimento com as atividades advindas da tarefa de referência 51-05-01-210-801, já que os campos relativos à execução desta tarefa estão marcados como N/A. Portanto, não foi demonstrado o cumprimento completo da Task Card 52-510-00 nos últimos 24 meses ou 4.000 ciclos, o que aconteceu primeiro, conforme previsto no MPD D626A001, já que o registro anterior desta mesma Task Card indica cumprimento na data de 30/09/2011, conforme registro da Workorder 300258651, quando a aeronave PR-VBI totalizava 23.708 ciclos. Durante a auditoria foi apresentada a Workorder 300975948 demonstrando o cumprimento completo da Task Card 52-510-00 para a aeronave PR-VBI.
    - Durante a auditoria foram apresentadas a Workorder 300258651, que informa o cumprimento da Task Card 52-510-00 para a aeronave PR-VBI na data de 30/09/2011, e a Workorder 300588928, que seria relativa à execução desta mesma Task Card para a aeronave PR-VBI na data de 06/02/2013.
    - Na revisão 13 do Programa de Manutenção Aprovado da VRG é possível verificar a existência da tarefa de número 52-510-00. Para esta tarefa o Programa de Manutenção prevê um intervalo de 4.000 ciclos ou 24 meses, no campo "Description" existe uma nota que informa "INTERVAL NOTE: Whichever comes first". Sendo assim, esta tarefa deve ser cumprida para as aeronaves da VRG a cada 4.000 ciclos ou 24 meses, o que vencer primeiro. É possível verificar no Programa de manutenção que a tarefa 52-510-00 está associada na coluna "Boeing Task Card" com a Task Card de número 52-510-00-01.
    - No manual 737 Task Card - D633A109-GOT - do fabricante Boeing é possível verificar o conteúdo previsto para a realização da Task Card 52-510-00-01. Analisando o conteúdo atual desta Task Card constata-se que para a realização da mesma em toda sua completude é necessário realizar a Task 52-05-03-211-805 e a Task 51-05-01-210-809.
    - Ao analisar o registro apresentado pela VRG, referente à execução da Task Card 52-510-00-01 na data de 06/02/2013, foi verificado durante a referida auditoria que nas páginas desta Task Card relativas à execução da Task 51-05-01-210-801 a coluna "MECH", que é destinada ao registro do mecânico que executou a inspeção, foi preenchida apenas com a informação "N/A", ou seja, não foi demonstrado o devido cumprimento da Task 51-05-01-210-801, visto que a tarefa não teve os devidos campos assinados demonstrando a sua execução.
    - Durante a auditoria para sanar esta não-conformidade a VRG apresentou a Workorder 300975948, que demonstra nova execução da Task Card 52-510-00-01 para a aeronave PR-VBI na data de 07/05/2014, nesta ocasião, a empresa demonstrou a execução da tarefa por completo.
    - Após o término da auditoria a GTAR-RJ encaminhou para a VRG o FOP 109 N. 145/2014/GTARRJ/GAEM/GGAC/SAR (00065.061575/2014-58), neste documento a não-conformidade de número 01 tem o texto transcrito abaixo:
 

"Não foi demonstrado o cumprimento completo da Task Card 52-510-00 registrada no formulário Workorder 300588928, executada na data de 06/02/2013, para a aeronave de marcas PR-VBI. Para o cumprimento da Task Card 52-510-00 é necessário o cumprimento das tarefas de AMM Reference 51-05-01-210 e 52-05-03-211, no entanto, na documentação apresentada juntamente com a Work Order n. 300588928 não foi evidenciado o cumprimento com as atividades advindas da tarefa de referência 51-05-01-210-801, já que os campos relativos à execução desta tarefa estão marcados como N/A. Portanto, não foi demonstrado o cumprimento completo da Task Card 52-510-00 nos últimos 24 meses ou 4.000 ciclos, o que aconteceu primeiro, conforme previsto no MPD D626A001, já que o registro anterior desta mesma Task Card indica cumprimento na data de 30/09/2011, conforme registro da Work Order n. 300258651, quando a aeronave PR-VBI totalizava 23.708 ciclos. Durante a auditoria foi apresentada a Work Order n. 300975948 demonstrando o cumprimento completo da Task Card 52-510-00 para a aeronave PR-VBI."
    - É importante observar que no texto da não conformidade número 01 contido no formulário F-100-36 (Resumo das Não-Conformidades), datado de 09 de maio de 2014, e no FOP Ns 145/2014/GTARRJ/GAEM/GGAC/SAR é informado que "... não foi evidenciado o cumprimento com as atividades advindas da tarefa de referência 51-05-01-210-801...", isto porque na ocasião do cumprimento da tarefa 52-510-00 nas datas de 30/09/2011 e 06/02/2013 a Task Card 52-510-00-01 era composta pelas tasks 52-05-03-211-805 e 51-05-01-210-801. Posteriormente, na ocasião de 07/05/2014 quando a tarefa 52-510-00 foi novamente cumprida para a aeronave PR-VBI observa-se que a Task Card 52-510-00-01 já previa como conteúdo a execução das tasks 52-05-03-211-805 e 51-05-01-210-809.
    - Ainda que a não-conformidade tenha tido uma ação de correção durante a auditoria para encerrar a pendência relativa ao não-cumprimento da tarefa, esta foi registrada no referido FOP 109 para que a empresa elaborasse um Plano de Ação Corretiva com objetivo de identificar as causas raízes da não conformidade e propor ações para eliminar ou mitigar estas causas.
    - A VRG respondeu o FOP 109 Ns 145/2014/GTAR-RJ/GAEM/GGAC/SAR por meio do FOP 123 N9 MT10/14-CNFMT/121 (00065.079026/2014-30) e identificou como causa raiz para esta não-conformidade falha na interpretação da Task.
    - 1. REGISTRO INADEQUADO.**
    - O RBAC121, no Item 121.369(c) determina que:
 

Cada detentor de certificado deve estabelecer em seu manual um sistema que permita a conservação e a recuperação das informações sobre serviços executados em seus aviões de uma maneira aceitável pela ANAC e que possua:

(1) a descrição (ou referência a dados aceitáveis pela ANAC) dos trabalhos realizados;

(2) o nome da pessoa que realizou o trabalho, caso essa pessoa tenha executado o trabalho sob regime de contrato de serviços;

(3) o nome ou outra identificação positiva da pessoa que aprovou o trabalho.

XIV - Na revisão 06, revisão em vigor na data de 06/02/2013, do Manual Geral de Manutenção (MGM) da VRG o Anexo IX-2-1 relaciona os manuais operacionais (MO) que estão relacionados ao MGM, dentre estes está o MO-MNT/MM-070 aplicável para orientação para pesquisa e correção dos registros de manutenção. No entanto, o Manual Operacional MO-MNT/MM-003 "Registros de Manutenção", informa no item 9 de controle de revisões que este manual substituiu o MO-MNT/MM-070.

XV - Na revisão 03 deste manual MO-MNT/MM-003, no item 7 de Políticas e Diretrizes, está informado, dentre outras coisas, que:

**"Um registro de manutenção na VRG é considerado válido somente com a identificação positiva das responsabilidades pelo trabalho e aprovação do trabalho (quando aplicável). A identificação positiva é utilizada pela VRG para garantir que uma determinada pessoa efetuou o serviço na aeronave ou componente. A VRG utiliza como identificação positiva o carimbo técnico e assinatura ou visto do colaborador. Na ausência ou indisponibilidade temporária do carimbo técnico, poderá ser utilizado o CANAC ou licença do país de origem (para colaboradores não-convallidados) e o nome de guerra + CFE e a assinatura ou visto do colaborador."**

XVI - Sendo assim, de acordo com o que foi estabelecido no Manual da VRG um registro de manutenção só é considerado válido se houver a identificação positiva do responsável pelo trabalho de maneira a garantir que um determinado serviço foi executado. **Sendo assim, da maneira como foi efetuado o registro na Workorder 300588928, no que se refere à execução da Task 51-05-01-210-801, em que não houve a identificação positiva do executante, visto que o campo "MECH" foi preenchido apenas com a informação "N/A" não é possível garantir a execução desta tarefa na data de 06/02/2013, no entanto, ainda assim na capa da Workorder 300588928, é informado a realização da Taskcard 52-510-00.**

XVII - Diante do exposto, conclui-se que houve infração ao previsto no Artigo 302, inciso III, alínea (e) da Lei N. 7.565, de 19 de dezembro de 1.986 devido à não observação por parte da VRG de regulamento relativo à manutenção de aeronave, visto que houve descumprimento da seção 121.369(c) do RBAC 121, já que o registro da Workorder 300588928, referente à execução da tarefa 52-510-00, no que se refere à execução da Task 51-05-01-210-801, não evidencia a realização da mesma.

### **XXIII - 2. OPERAÇÃO DA AERONAVE SEM EXECUÇÃO COMPLETA DE TAREFA DO PROGRAMA DE MANUTENÇÃO**

XIX - Conforme exposto anteriormente durante a auditoria foi apresentada a Workorder 300258651 relativa ao cumprimento da Taskcard 52-510-00 para a aeronave PR-VBI na data de 30/09/2011, e esta tarefa tem intervalo 24 meses ou 4.000 ciclos, o que ocorrer primeiro, previsto no Programa de Manutenção Aprovado da VRG. A GTAR-RJ enviou o Ofício n. 1625/2014/GTAR-RJ/GAEMGGAC/SAR (00065.103142/2014-87) para a VRG através do qual solicitou, dentre outras coisas, cópia dos seguintes documentos:

a) *Airworthiness Release* referente à *Work Order* 300258651, datada de 30/09/2011 da aeronave de marcas PR-VBI.

b) Via do diário de bordo (Parte I e II) da aeronave de marcas PR-VBI, entre os dias 06/02/2013 e 07/05/2014.

c) Registro do sistema AMOS que informe a data em que a aeronave de marcas PR-VBI acumulou 4.000 ciclos a partir do dia 30/09/2011.

XX - No item (a) do parágrafo 1 do Ofício n. 1625/2014/GTAR-RJ/GAEMGGAC/SAR foi solicitada a cópia do documento de liberação da aeronave para retorno ao serviço da aeronave PR-VBI após a execução da Workorder n. 300258651, na data de 30/09/2011 para que pudesse ser verificado a quantidade de ciclos que a aeronave totalizava nesta data. O referido Ofício foi respondido pela VRG por meio da Carta CA-1472/14-CNFMT (00066.040745/2014-51). Analisando o documento que foi apresentado como resposta ao item (a) do parágrafo 1 do ofício é possível verificar que na data de 30/09/2011 a aeronave PR-VBI totalizava 23.708 ciclos. Sendo assim, a tarefa 52-510-00 venceria para a aeronave PR-VBI quando a mesma totalizasse 27.708 ciclos ou em 30/09/2013, o que acontecesse primeiro.

XXI - **Verifica-se que a Workorder n. 300588928, que não demonstrou o cumprimento completo da tarefa 52-510-00 para a aeronave PR-VBI, é referente à data de 06/02/2013. E no item (c) do parágrafo 1 do Ofício n. 1625/2014/GTAR-RJ/GAEMGGAC/SAR foi solicitado o registro que informasse a data em que a aeronave acumulou 4.000 ciclos a partir de 30/09/2011. Como resposta a este item do Ofício a VRG apresentou tabela demonstrando que na data de 30/09/2011 a aeronave totalizou 23.708 ciclos e que na data de 03/03/2013 a aeronave atingiu o valor de 27.708 ciclos. Considerando que tarefa 52-510-00 tem intervalo de execução previsto no Programa de Manutenção Aprovado da VRG de 24 meses ou 4.000 ciclos, o que ocorrer primeiro e que esta tarefa foi executada para a aeronave PR-VBI na data de 30/09/2011, a tarefa venceria pela data em 30/09/2013, porém antes desse prazo de 24 meses a aeronave atingiu o valor 27.708 ciclos acumulados, fato que ocorreu na data de 03/03/2013, data portanto em que a tarefa venceu.**

XXII - **Como explicitado anteriormente neste relatório, a execução da tarefa 52-510-00 para a aeronave PR-VBI registrada na Workorder 300588928 referente à data de 06/02/2013 não pôde ser considerada uma execução completa da tarefa, pois não houve a identificação positiva demonstrando a realização da task 51-05-01-210-801 (que fazia parte do conteúdo que deveria ter sido cumprido quando da execução da tarefa 52-510-00), pelo contrário os registros apresentam a denominação "N/A" nas colunas que deveriam ter sido assinadas pelo executor. Sendo a denominação "N/A" comumente utilizada para identificar itens que são Não Aplicáveis. Assim, como não foi demonstrado que a tarefa 52-510-00 foi completamente cumprida na data de 06/02/2013 a tarefa venceu, por consequência, na data de 03/03/2013, após a aeronave PR-VBI ter acumulado 27.708 ciclos.**

XXIII - O documento D626A001, que é o *Maintenance Planning Document* (MPD) aplicável à aeronave PR-VBI traz na seção de introdução um texto sobre a adoção de tolerância para o planejamento da execução das tarefas de manutenção:

*"The Task intervals specified in this document may be escalated (increased) 10% in order facilitate and optimize maintenance scheduling in keeping with the operators existing regulations and practices. It is the operator's responsibility to justify an escalation of task intervals and other time limitations to their regulatory authority, based on substantiating, operating and maintenance experience. When task intervals are to be escalated, the operator should carefully evaluate all items subject to escalation to ensure that only qualified items are included in the escalated interval and CMRs remain unchanged. For additional information on task interval escalation for the Structures program, refer to Section 2 - STRUCTURAL MAINTENANCE PROGRAM"*

XXIV - Conforme descrito no texto do MPD, verifica-se que é possível estender o prazo de cumprimento de determinadas tarefas de manutenção, sendo que esta tolerância existe para razões de planejamento, de maneira a facilitar a programação dos operadores. No Programa de Manutenção Aprovado da VRG existe a previsão da tolerância estando descrito que:

*"The maintenance tasks contained in this Maintenance Program may be accomplished at an interval extended up to 10% (ten per cent) of the original interval, but limited to:*

*. 600 Hours, or*

*. 500 Cycles, or*

*. 2 Months.*

*Extensions cannot stack, for example, if the first accomplishment is done with 10% allowed extension from its original interval, the next accomplishment needs to be done prior to 90% of the next interval"*

XXV - **É importante esclarecer que para o caso relatado neste relatório tal tolerância não deve ser considerada, pois conforme já informado, esta tolerância é adotada para efeitos de planejamento de operador para facilitar a programação de cumprimento das tarefas de manutenção. No entanto, no caso do cumprimento da tarefa 52-510-00 do Programa de Manutenção para a aeronave PR-VBI na ocasião de 06/02/2013 a adoção da tolerância não é aplicável e este critério não foi utilizado pela empresa, isto porque a VRG considerou de maneira equivocada a tarefa 52-510-00 como tendo sido realizada para aeronave PR-VBI na referida ocasião, sem que tivesse a identificação positiva nos registros que demonstrasse a execução de todo o conteúdo da tarefa, não podendo portanto a tarefa ter sido considerada como cumprida nesta ocasião. Sendo assim, como não é aplicável a adoção do critério de tolerância para este caso, todos os vãos realizados com a aeronave PR-VBI após o vencimento da tarefa 52-510-00 do Programa de Manutenção Aprovado, tendo ocorrido o vencimento na data de 03/03/2013, após a aeronave PR-VBI ter acumulado 27.708 ciclos, foram realizados em situação técnica irregular, devido a operação da aeronave com tarefa de manutenção vencida, por não ter sido demonstrada a execução completa da referida tarefa.**

XXVI - **Faz-se necessário reforçar que o critério de tolerância previsto no Programa de Manutenção da VRG não é aplicável para o caso em questão, pois conforme previsto no referido Programa "extensions cannot stack, for example, if the first accomplishment is done with 10% allowed extension from its original interval, the next accomplishment needs to be done prior to 90% of the next interval".** Diante do que está estabelecido neste trecho do Programa de Manutenção, caso a empresa tivesse ultrapassado o intervalo de cumprimento da tarefa dentro do limite de tolerância previsto, o valor do intervalo que foi ultrapassado deveria ser descontado no próximo cumprimento da tarefa. Assim, para ser adotado o critério da tolerância quando é ultrapassado o valor/intervalo de referência previsto para a realização de uma tarefa, o prazo que foi ultrapassado deve ser

descontado do intervalo para a execução do próximo cumprimento da mesma tarefa. Diante disso, fica claro que a tolerância não concede prazo adicional para o cumprimento da tarefa, pois nas ocasiões em que é utilizada a tolerância o valor utilizado deve ser descontado no próximo intervalo, não "ganhando" o operador nestes casos mais prazo. Assim, como a VRG para o caso em questão nem estava considerando a tarefa 52-510-00 do Programa de Manutenção Aprovado como vencida para a aeronave PR-VBI durante a auditoria realizada, a empresa não estava aplicando o critério de tolerância para este caso, até mesmo porque já havia sido ultrapassado significativamente o valor de tolerância aplicável a esta tarefa.

XXVII - No item (b) do parágrafo 1 Ofício 1625/2014/GTAR-RJ/GAEM/GGAC/SAR foi solicitado cópia do diário de bordo da aeronave PR-VBI no período de entre os dias 06/02/2013 e 07/05/2014. Após a análise da documentação enviada junto à Carta CA-1472/14-CNFMT (00066.040745/2014-51) para o atendimento do item (b) do Ofício n. 1625/2014/GTAR-RJ/GAEM/GGAC/SAR, foi encaminhado pela GTAR-RJ para a VRG o Ofício n. 200/2015/GTAR-RJ/GAEM/GGAC/SAR (00065.009189/2015-36) solicitando cópias de páginas do diário de bordo da aeronave PR-VBI que ainda estavam pendentes.

XXVIII

- A VRG respondeu ao Ofício n. 200/2015/GTAR-RJ/GAEM/GGAC/SAR com a Carta CA-0105/15-CNFMT (00065.013197/2015-87) e apresentou cópias de páginas que estavam pendentes do diário de bordo da aeronave PR-VBI. No entanto, após a análise das páginas encaminhadas junto à Carta CA-0105/15- CNFMT, foi constatado que ainda havia pendência de envio de páginas do diário de bordo da aeronave PR-VBI, sendo assim, foi enviado o Ofício n. 307/2015/GTAR-RJ/GAEM/GGAC/SAR (00065.016870/2015- 31) solicitando novamente o envio de cópia de páginas do diário de bordo da aeronave PR-VBI. A VRG respondeu o Ofício n. 307/2015/GTAR-RJ/GAEM/GGAC/SAR por meio da Carta CA-0195/15- CNFMT (00066.005894/2015-54) e encaminhou novas cópias de páginas do livro de bordo da aeronave PR-VBI, porém após analisada a documentação encaminhada junto à Carta CA-0195/15-CNFMT, foi observado pela GTAR-RJ que ainda estava pendente o envio de determinadas páginas do livro de bordo da aeronave, por esta razão a GTAR-RJ encaminhou para a VRG o Ofício ns 428/2015/GTARRJ/GAEM/GGAC/SAR (00065.021767/2015-11) solicitando mais uma vez o envio de cópias pendentes de páginas do livro de bordo da aeronave PR-VBI.

XXIX - Após o envio do Ofício n. 428/2015/GTAR-RJ/GAEM/GGAC/SAR, a VRG encaminhou a Carta CA-0250/15- CNFMT (00065.026476/2015-19) solicitando a extensão do prazo para a apresentação das cópias das páginas requeridas do livro de bordo da aeronave PR-VBI. A Carta CA-0250/15-CNFMT foi respondida pelo Ofício n. 519/2015/GTAR-RJ/GAEM/GGAC/SAR (00065.027034/2015-81) e foi concedido o prazo solicitado.

XXX - Finalmente, a VRG encaminhou a Carta CA-0277/15-CNFMT (00065.027963/2015-91) por meio da qual apresentou novas cópias de páginas do livro de bordo da aeronave PR-VBI. E por fim a GTAR-RJ enviou o Ofício n. 536/2015/GTAR-RJ/GAEM/GGAC/SAR (00065.028114/2015-54) comunicando que não era necessária a apresentação de informações adicionais.

XXXI - Após a análise da documentação encaminhada pela VRG com as cópias de páginas do livro de bordo da aeronave PR-VBI constatou-se que determinadas páginas não foram apresentadas, por a empresa ter informado não ter encontrado as páginas ou as mesmas terem sido extraviadas. Porém, ainda para os casos em que não foram apresentadas as páginas foi possível fazer o levantamento dos vôos realizados pela aeronave PR-VBI consultando informações disponíveis no sistema BIMTRA (Banco de Informações de Movimento de Tráfego Aéreo) do DECEA (Departamento de Controle do Espaço Aéreo).

**XXXII - Através dos documentos encaminhados pela VRG foi possível constatar a realização de 2.924 vôos com a aeronave PR-VBI no período de 03/03/2013, após a aeronave PR-VBI ter acumulado 27.708 ciclos, até a data de 07/05/2014, sendo esta a data em que a tarefa 52-510-00 foi novamente executada para a aeronave PR-VBI. Em tabela anexa a este relatório estão listados todos os vôos realizados com a aeronave PR-VBI no período em questão. Para os vôos que foram realizados, mas não foi apresentada cópia da devida página do diário de bordo as colunas "N. do Diário de Bordo (Parte I)" e "Página do Diário de Bordo" foram preenchidas com a informação "Página não apresentada".**

XXXIII

- O requisito 121.367 do RBAC 121 dispõe sobre programas de manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos, estabelecendo que:

Cada detentor de certificado deve estabelecer um programa de inspeções e um programa abrangendo manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos que assegurem que:

(a) a manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos executadas por ele ou por outras pessoas sejam realizadas de acordo com o estipulado em seu manual;

(b) exista pessoal habilitado e instalações e equipamentos adequados para a execução apropriada dos serviços; e

(c) cada avião liberado para vôo esteja aeronavegável e tenha sido adequadamente mantido segundo este regulamento.

XXXIV

- E o requisito 121.153 do RBAC apresenta requisitos gerais de aviões no item (a)(2) está previsto que:

(a) Exceto como previsto no parágrafo (c) desta seção, nenhum detentor de certificado pode operar um avião, a menos que tal avião:

(1) esteja em condições aeronavegáveis e atenda aos requisitos de aeronavegabilidade aplicáveis, inclusive os relacionados com identificação e com equipamentos.

XXXV

**Portanto, a operação da aeronave PR-VBI no período de 03/03/2013, após a aeronave PR-VBI ter acumulado 27.708 ciclos, até a data de 07/05/2014, antes da nova execução completa da tarefa 52-510- 00 do Programa de Manutenção Aprovado, contraria o previsto nos Itens 121.153(a)(2) e 121.367(a)(c) do RBAC 121. A VRG Linhas Aéreas S/A contrariou o previsto na Lei N. 7.565, de 19 de dezembro de 1.986, Artigo 302, inciso III, alínea (e) por não observar regulamento relativo à operação e manutenção de aeronave. A empresa não observou o previsto no requisitos 121.153(a)(2) e 121.367(a)(c) do RBAC 121. Recomendamos a emissão de Auto de Infração comunicando a ocorrência de 2.924 infrações. Anexo a este relatório constam as páginas do diário de Bordo da PR-VBI relativas ao período de 03/03/2013 até 07/05/2014, além disso, consta também anexo tabela com a descrição e contagem dos vôos realizados no período.**

3. Anexaram-se os seguintes documentos:

- 1) Ofício n. 731/2014/GTAR-RJ/GAEM/GGAC/SAR (00065.050721/2014-10) (SEI! 1433440 - fls. 06);
- 2) Formulário F-100-36 (Resumo das Não-Conformidades) datado de 09 de maio de 2014 (SEI! 1433440 - fls. 08/10);
- 3) *Workorder* 300258651 (SEI! 1433440 - fls. 12/15);
- 4) *Workorder* 300588928 (SEI! 1433440 - fls. 17/20);
- 5) Página da revisão 13 do Programa de Manutenção Aprovado que contém a tarefa 52-510-00 (SEI! 1433440 - fls. 22);
- 6) *Boeing Task Card* n. 52-510-00-01 (SEI! 1433440 - fls. 24/27);
- 7) *Workorder* 300975948 (SEI! 1433440 - fls. 29/35);
- 8) FOP 109 NS 145/2014/GTAR-RJ/GAEM/GGAC/SAR (00065.061575/2014-58) (SEI! 1433461 - fls. 37/40);
- 9) FOP 123 N. MT-10/14-CNFMT/121 (00065.079026/2014-30) (SEI! 1433461 - fls. 42/53);
- 10) Anexo IX-2-1 do MGM (SEI! 1433461 - fls. 55/56);
- 11) Cópia do procedimento MO-MNT/MM-003 (SEI! 1433461 - fls. 58/70);
- 12) Ofício n. 1625/2014/GTAR-RJ/GAEM/GGAC/SAR (00065.103142/2014-87) (SEI! 1433461 - fls. 72);
- 13) Carta CA-1472/14-CNFMT (00066.040745/2014-51) (SEI! 1433461 - fls. 74);
- 14) *Certificate Release for Service* que contém a *workorder* n. 300258651 (SEI! 1433461 - fls. 76/77);
- 15) Registros com os valores de ciclos da aeronave PR-VBI nas datas de 30/09/2011 e 03/03/2013 (SEI! 1433461 - fls. 79);
- 16) Página do MPD que traz o texto sobre tolerância para as tarefas (SEI! 1433493 - fls. 81);
- 17) Página do Programa de Manutenção que traz o texto sobre tolerância para as tarefas (SEI! 1433493 - fls. 83);
- 18) Ofício n. 200/2015/GTAR-RJ/GAEM/GGAC/SAR (00065.009189/2015-36) (SEI! 1433493 - fls. 85/86);
- 19) Carta CA-0105/15-CNFMT (00065.013197/2015-87) (SEI! 1433493 - fls. 88);
- 20) Ofício n. 307/2015/GTAR-RJ/GAEM/GGAC/SAR (00065.016870/2015-31) (SEI! 1433493 - fls. 90);

- 21) Carta CA-0195/15-CNFMT (00066.005894/2015-54) (SEI! 1433493 - fls. 92);  
 22) Ofício n. 428/2015/GTAR-RJ/GAEM/GGAC/SAR (00065.021767/2015-11) (SEI! 1433493 - fls. 94/95);  
 23) Carta CA-0250/15-CNFMT (00065.026476/2015-19) (SEI! 1433493 - fls. 97/98);  
 24) Ofício 519/2015/GTAR-RJ/GAEM/GGAC/SAR (00065.027034/2015-81) (SEI! 1433062 - fls. 102);  
 25) Carta CA-0277/15-CNFMT (00065.027963/2015-91) (SEI! 1433062 - fls. 104);  
 26) Ofício n. 536/2015/GTAR-RJ/GAEM/GGAC/SAR (00065.028114/2015-54) (SEI! 1433062 - fls. 106);  
 27) Páginas do Diário de Bordo da aeronave PR-VBI (SEI! 1433062 - fls. 108/199; e SEI! 1433136 - fls. 200/209; e SEI! 1433147 - fls. 302/399; e SEI! 1433159 - fls. 400/499; e SEI! 1433170 - fls. 502/599; e SEI! 1433185 - fls. 600/699; e SEI! 1433203 - fls. 702/799; e SEI! 1433303 - fls. 800/899; e SEI! 1433335 - fls. 902/999; e SEI! 1433356 - fls. 1000/1073; e SEI! 1433388 - fls. 1074/1099; e SEI! 1549628 - fls. 1102/1160; e SEI! 1549638 - fls. 1161/1220; e SEI! 1549658 - fls. 1221/1280; e SEI! 1549685 - fls. 1281/1299; e SEI! 1549769 - fls. 1302/1360; e SEI! 1550220 - fls. 1361/1420; e SEI! 1550250 - fls. 1421/1480; e SEI! 1550329 - fls. 1481/1499; e SEI! 1550339 - fls. 1502/1560; e SEI! 1550361 - fls. 1561/1620; e SEI! 1550369 - fls. 1621/1627)  
 28) Tabela com a contagem dos voos (SEI! 1550369 - fls. 1629/1679 e SEI! 1550385 - fls. 1680/1687).

4. Ato contínuo, lavraram-se os autos de infração, descrevendo-se os fatos assim:

AUTO DE INFRAÇÃO N.	00133/2015 (SEI! 1433033 - fls. 01)	AUTO DE INFRAÇÃO N.	00134/2015 (SEI! 1433033 - Nova fls. 01, após fls. 06)
<b>Ementa</b>	Registro de manutenção inadequado, não demonstra a execução completa da tarefa 52-510-00 para a aeronave PR-VBI.	<b>Ementa</b>	Operação da aeronave PR-VBI em 2.924 voos com a tarefa de manutenção 52-510-00 vencida.
<b>Capitulação</b>	Artigo 302, inciso III, alínea "e", da Lei 7.565/86, c/c RBAC 121, requisitos 121.369 (c).	<b>Capitulação</b>	Artigo 302, inciso III, alínea "e", da Lei 7.565/86, c/c RBAC 121, requisitos 121.153(a)2º e 121.367(a)(c).
<b>HISTÓRICO</b>	A workorder 300588928 é referente ao registro da tarefa 52-510-00 para a aeronave PR-VBI na data de 06/02/2013, foi verificado que nas páginas relativas à execução da Task 51-05-01-210-801 a coluna "MECH", que é destinada ao registro do mecânico que executou a inspeção, foi preenchida apenas com a informação "N/A", ou seja, não foi demonstrado o devido cumprimento da Task 51-05-01-210-801, visto que a tarefa não teve os devidos campos assinados demonstrando a sua execução. No procedimento MO-MNTMM-003 está informado que "um registro de manutenção na VRG é considerado válido somente com a identificação positiva dos responsáveis pelo trabalho e aprovação do trabalho (quando aplicável). A identificação positiva é utilizada pela VRG para garantir que uma determinada pessoa efetuou o serviço na aeronave ou componente. A VRG utiliza como identificação positiva o carimbo técnico + assinatura ou visto do colaborador...". <b>Da maneira como foi efetuado o registro no Workorder 300588928, no que se refere à execução da Task 51-05-01-210-801, em que não houve a identificação positiva do executante, visto que o campo "MECH" foi preenchido apenas com a informação "N/A" não sendo possível garantir a execução desta tarefa na data de 06/02/2013.</b>	<b>HISTÓRICO</b>	A workorder 300588928 é referente ao registro da tarefa 52-510-00 para a aeronave PR-VBI na data de 06/02/2013, foi verificado que nas páginas relativas à execução da Task 51-05-01-210-801 a coluna "MECH", que é destinada ao registro do mecânico que executou a inspeção, foi preenchida apenas com a informação "N/A", ou seja, não foi demonstrado o devido cumprimento da Task 51-05-01-210-801, visto que a tarefa não teve os devidos campos assinados demonstrando a sua execução. Assim, não foi demonstrado que foi realizado o cumprimento completo da tarefa 52-510-00 para a aeronave PR-VBI nesta ocasião. A mesma tarefa havia sido realizada anteriormente para a aeronave PR-VBI na data de 30/09/2011 e teve sua execução registrada na workorder 300258651. A tarefa 52-510-00 tem vencimento pelo Programa de Manutenção Aprovado de 24 meses ou 4.000 ciclos, o que vencer primeiro. <b>Considerando a última execução da tarefa em 30/09/2011, quando a aeronave totalizava 23.708 ciclos, a tarefa venceu em na data de 03/03/2013, após a aeronave PR-VBI totalizar 27.708 ciclos. Portanto, a operação da aeronave PR-VBI no período de 03/03/2013, após a aeronave PR-VBI ter acumulado 27.708 ciclos, até a data de 07/05/2014, antes da nova execução completa da tarefa 52-510-00 (registrada na workorder 300975948) do Programa de Manutenção Aprovado foram realizados em situação técnica irregular devido a operação da aeronave ter ocorrido com tarefa de manutenção vencida, por não ter sido demonstrada a execução completa da referida tarefa. Foram constatadas 2.924 infrações, relativas a 2.924 voos realizados com a aeronave PR-VBI no período de 03/03/2013 até 07/05/2014. A tabela anexa apresenta a relação dos voos.</b>

5. A Interessada apresentou suas Defesas Prévias para ambos os Autos de Infração, manifestando-se, resumidamente, como a seguir:

- Em relação ao **Auto de Infração nº 133/2015**, a autuada requereu o arbitramento sumário de multa em 50%, na forma do artigo 28 da Resolução ANAC nº 472/2018 conforme folhas 3 e seguintes do documento (SEI 1433033).
- Sobre o **Auto de Infração nº 134/2015**, não consta a solicitação de arbitramento sumário de multa em 50%, na forma do artigo 28 da Resolução ANAC nº 472/2018, mas sim o pedido de arquivamento do processo conforme folhas 63 e seguintes do documento (SEI 1433033), em que se alega:

- a) que a tarefa 52-510-00 foi devidamente executada no dia 06 de fevereiro de 2013, dentro do período prescrito pelo fabricante tendo ocorrido mero erro de interpretação por parte do Inspetor que realizou a tarefa ("Técnico"), quanto à necessidade de preenchimento da folha nº 3 do task card ("Task");
- b) que a ausência do registro de assinatura por parte do inspetor da VRG na 3ª página da Task ocorreu somente por conta de um equívoco no preenchimento do referido documento, no sentido de quais campos deveriam ser efetivamente assinados;
- c) que tal equívoco, que é formal e não material, não prejudicou nem interferiu na correta e completa execução da tarefa, apesar do registro equivocadamente;
- d) que a ausência de assinatura por parte do Técnico ocorreu somente por uma falha de interpretação do mesmo em relação à quais campos deveriam ser assinados, não havendo que se falar que o mesmo deixou de executar a tarefa em si;
- e) que apesar de ter ocorrido falha no processo de registro do cumprimento da tarefa, inexistente a hipótese de que referida tarefa não fora materialmente (efetivamente) cumprida ou de que esta Companhia teria permitido que a aeronave PR-VBI operasse com tarefa de manutenção vencida;
- f) que a tarefa 52-510-00 tem como finalidade inspecionar preventivamente o interior da porta de acesso frontal das aeronaves com vistas a identificar, interromper e eventualmente remover qualquer processo de oxidação da porta e de seus pinos, de rigor concluir-se que seria impossível que houvesse qualquer corrosão quando da realização da Task em 06 de fevereiro de 2013, afinal, por ser um processo progressivo de deterioração ocasionado por um processo de corrosão, se houvesse qualquer oxidação no interior da porta de acesso frontal da Aeronave, seria impossível não ser detectado quando da inspeção realizada em 07 de maio de 2014, uma vez que a corrosão nesse meio jamais regressaria;
- g) que em 06/02/2013 não poderia haver qualquer sinal de corrosão no interior da porta ou seus pinos, de forma que não houve qualquer risco para a aeronave, inclusive nos termos do próprio fabricante;
- h) que o Auto de Infração 134/2015 imputa à Companhia a responsabilidade por ter permitido a operação de uma aeronave com tarefa de manutenção vencida, ou seja, sem condição de aeronavegabilidade, contudo, e mesmo que esta D. Agência Reguladora desconsidera o cumprimento da Task em 06 de fevereiro de 2013, o que não é razoável ante os fatos acima expostos, impossível concluir-se que a aeronave não estava em perfeitas condições de aeronavegabilidade já que para que tal condição ocorresse, seria necessário ter sido identificado um processo de corrosão no equipamento, processo esse que não foi identificado no ano de 2014 e que por consequência lógica, não poderia ter sido identificado no ano de 2013;

6. Ato contínuo, procedeu-se à Decisão de Primeira Instância - DC1 (SEI 1464272), que dispôs o seguinte acerca de ambos os Autos de Infração:

- Deferiu-se o pedido de desconto de 50%, conforme solicitado pela autuada para o **auto de infração nº 133/2015**, reduzindo-se o valor da multa de R\$ 7.000,00 (sete mil reais) para de R\$3.500,00 (três mil e quinhentos reais):

*"Deferir-se o requerimento contido na defesa para que seja concedido o desconto previsto no Art. 61, §1º, da Instrução Normativa nº 08, de 06 de junho de 2008 (o "desconto de 50%")."*

***Aplique-se, portanto, a multa no valor de R\$3.500,00 (três mil e quinhentos reais) referente ao AI 00133/2015."***

- Já em relação ao **Auto de Infração nº 134/2015**, aplicou-se 2.924 vezes a multa no valor de R\$7.000,00 (sete mil reais), perfazendo o total de R\$20.468.000,00 (vinte milhões quatrocentos e sessenta e oito mil reais), afirmando-se:

A tarefa objeto deste auto é a CPCP *Basic Task* (task 51-05-01-210-801), parte da Task nº 52-510-00 (fls. 24/27), repetitiva com intervalo de 24 meses ou 4.000 ciclos, o que ocorre primeiro.

Os autos contém registros da tarefa em 30/09/2011, aos 23.708 ciclos (WO 300258651 às fls. 12115-v), em 06/02/2013 (WO 300588928 às fls. 1720v) e em 07/05/2014 aos 31.518 ciclos (WO 300975948).

A execução seguinte ao primeiro registro tinha de ter ocorrido aos 27.708 ciclos (23.708 + 4.000) ou em 30/09/2013, o que ocorreu primeiro. O limite de 27.708 ciclos foi atingido em 03/03/2013 (fl. 79v). A próxima execução da tarefa só viria a ocorrer em 07/05/2014 (WO 300975948).

A tabela abaixo sintetiza as informações relevantes:

Data	Ciclos	Work Order (WO)	Observação
30/09/2011	23.708	300258651	
06/02/2013	-	300588928	Não foi possível encontrar os ciclos
03/03/2013	27.708	-	Limite de ciclos atingido
30/09/2013	-	-	Limite de tempo atingido
07/05/2014	-	300975948	Não foi possível encontrar os ciclos

No período entre o vencimento da tarefa, em 03/03/2013, e a execução seguinte, em 07/05/2014, o avião operou 2.924 vezes (fls. 02/61 do processo 00065.071124/2015-18, SEI 1433033).

#### DA DEFESA AO AI 00134/2015

1. A defesa ao AI 00134/2015 declara que a manutenção da *task* 51-05-01-210-801 foi efetivamente realizada, e apenas houve equívoco no preenchimento dos campos de assinatura pelo mecânico, que assinou somente a folha 02 do documento (fl. 19); isso se corrigiu por haver também a assinatura no documento final de liberação da aeronave (fl. 17).

a) Ocorre que a folha 02 (página 31 do documento 1433440) é referente à *task* 52-05-03-211-805, e não à *task* 51-05-01-210-801 (página 29 do documento 1433440), o que invalida o argumento; em bem dizer, o argumento só comovera que o mecânico julgou pela não aplicabilidade da *task* 51-05-01-210-801, pois apenas nela o preenchimento foi N/A.

b) Ademais, é certo que não houve a identificação positiva demonstrando a realização da *task* 51-05-01-210-801 (que fazia parte do conteúdo que deveria ter sido cumprido quando da execução da tarefa 52-510-00), pelo contrário, os registros apresentam a denominação N/A nas colunas que deveriam ter sido assinadas e carimbadas pelo executor (página 29 do documento 1433440). Sendo público e notório que a denominação N/A é utilizada para identificar itens que são Não Aplicáveis.

c) Assim sendo, é completamente inverossímil crer que o executor da tarefa, ao invés de assinar e carimbar nas colunas, como o fez na *task* 52-05-03-211-805, tenha se equivocado e preenchido com N/A.

d) Por fim, o simples fato de estar registrado que uma tarefa de manutenção mandatória não foi cumprida é suficiente para que a condição da aeronave esteja não aeronavegável.

2. Que o mesmo o servidor que lavrou o AI possui a interpretação de ter sido falha de registro, e não ausência de manutenção, pois também lavrou o AI 00133/2015;

a) Para a caracterização da infração apurada por meio da lavratura do AI 00133/2015 é irrelevante se a tarefa foi efetivamente cumprida ou não.

b) O simples fato de ter sido registrada como N/A uma tarefa mandatória, já caracteriza a infração descrita no AI 00133/2015.

3. Que a inspeção na aeronave em 07/05/2014 confirmou novamente inexistir qualquer indicio de oxidação na porta de acesso frontal; por causalidade, não podia haver oxidação em 06/02/2013, visto que não havia em 07/05/2015, e, portanto, o avião não perdeu sua condição aeronavegável;

a) O fato que configura o cometimento das infrações contidas no AI 00134/2015 é a operação de aeronave sem que tenha sido comprovada a realização de inspeção mandatória.

b) É irrelevante o fato de que, supervenientemente, tenha sido constatado que não havia oxidação nos locais que deveriam ter sido inspecionados no dia 03/03/2013.

c) Seria relevante apenas se, supervenientemente, fosse constatada a existência de corrosão, fato que demonstraria a exposição de risco à integridade das pessoas a bordo da aeronave, fato que poderia ensejar agravamento da sanção aplicável.

4. Que, como a finalidade da norma é a segurança de voo, a ausência de oxidação implica não ter havido impacto à segurança de voo;

a) O fato de não haver indícios de corrosão foi alheio à esfera de atuação da parte autuada. Certo é que, de acordo com o programa de manutenção vigente à época, a parte autuada tinha o dever de realizar a inspeção, entretanto, operou a aeronave enquanto havia registros informando que esta não havia sido executada.

b) Ainda que, em momento posterior, não sejam encontradas evidências de danos concretos decorrentes da negligência da parte autuada, ao deixar de executar ação de manutenção mandatória, a parte autuada contribuiu para a diminuição do nível de segurança de suas operações.

c) Ademais, ainda que não restasse demonstrada a criação de risco em abstrato, vale destacar a sanção administrativa não visa a coibir somente os casos que afetam a segurança de voo diretamente. Por exemplo, o art. 302, VI, k, do CB Aer. tipifica a seguinte infração:

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

[...]

VI - infrações imputáveis a pessoas naturais ou jurídicas não compreendidas nos grupos anteriores;

[...]

k) vender aeronave de sua propriedade, sem a devida comunicação ao Registro Aeronáutico Brasileiro - RAB, ou deixar de atualizar, no RAB, a propriedade de aeronave adquirida;

d) Claramente o bem jurídico tutelado neste exemplo não é "segurança de voo". Posto de forma simples, as sanções administrativas na aviação civil são aquelas previstas nos arts. 299 e 302, do CB Aer., nem mais nem menos, independentemente de envolver a segurança de voo.

5. Que o intervalo da tarefa foi aumentado de 4.000 ciclos 124 meses para 6.600 ciclos 36 meses (o que ocorreu primeiro);

a) Ainda que posteriormente tenha havido mudanças nos critérios de periodicidade da realização da inspeção, não muda o fato de que a aeronave foi operada sem a comprovação de que uma tarefa de manutenção mandatória tenha sido executada.

b) O posterior aumento do intervalo entre as inspeções não pode retroagir à data em que as infrações foram cometidas, do contrário, a segurança jurídica jamais seria atingida.

c) Fato é que o regulado tem o dever de cumprir as normas e os parâmetros de segurança vigentes, assim sendo, ao analisar fatos pretéritos, deve-se ter em mente a situação vigente à época dos fatos, *tempus regit actum*.

6. Que seja aplicada uma multa referente à falha de registro ao invés de 2.924 multas referentes à ausência de comprovação da manutenção.

a) A APRS sem a comprovação de que uma ação de manutenção mandatória tenha sido realizada é uma infração autônoma e foi apurada por meio da lavratura do AI 00133/2015.

b) A operação de aeronave sem a comprovação de que uma ação de manutenção mandatória tenha sido realizada é conduta totalmente independente e foi apurada por meio do AI 00134/2015.

c) Enfim, são condutas diferentes, praticadas em momentos diferentes, não havendo que se falar em *bis in idem*.

#### DO SHORT-TERM ESCALATION

(...)

Enfim, o AMS da parte autuada, em seção específica relativa a tarefas de manutenção estrutural, prevê expressamente que, para as tarefas que requeiram inspeções e aplicação do programa preventivo de controle de corrosão, devem ser cumpridos os intervalos específicos. Ou seja, para tais tarefas, nem mesmo excepcionalmente, pode ser aplicada a *short-term escalation*.

Como a manutenção em questão (*task* 51-05-01-210-801) se trata de CPCP, era expressamente vedado ao operador, em seu AMS, estender o intervalo de execução da tarefa.

Conclui-se, portanto, que no presente caso, a margem para os intervalos prevista no MPD não é aplicável às condutas relatadas no AI 00133/2015 e no AI 00134/2015 por

dois motivos diferentes:

1. A extensão mencionada no "Boeing 737-700/800 Maintenance Program" da VRG Linhas Aéreas S/A (AMS), se refere, apenas, à possibilidade de se cumprir uma tarefa com um deslocamento estratégico ("short-term escalation"), com planejamento antecipado, e que podem ser utilizadas apenas como exceção, e não como regra.
2. o próprio AMS da parte autuada, em seção específica relativa a tarefas de manutenção estrutural, prevê expressamente que, para as tarefas que requerem inspeções e aplicação do programa preventivo de controle de corrosão, devem ser cumpridos os intervalos específicos. Ou seja, para tais tarefas, nem mesmo excepcionalmente, pode ser aplicada a *short-term escalation*.

#### DA TIPIFICAÇÃO

O RBAC 121.369(c) estabelece

##### 121.369 - REQUISITOS DO MANUAL

[...]

(c) Cada detentor de certificado deve estabelecer em seu manual um sistema que permita a conservação e a recuperação das informações sobre serviços executados em seus aviões de uma maneira acessível pela ANAC e que possua:

- (1) a descrição (ou referência a dados aceitáveis pela ANAC) dos trabalhos realizados;
- (2) o nome da pessoa que realizou o trabalho, caso essa pessoa tenha executado o trabalho sob regime de contrato de serviço; e
- (3) o nome ou outra identificação positiva da pessoa que aprovou o trabalho.

O manual da autuada MO-MNT/MM-003, parte integrante do MGM, contém os procedimentos relativos ao registro de manutenção para cumprimento com o RBAC 121.369:

##### 7 Políticas e Diretrizes (Policies and Guidelines)

[...]

Um registro de manutenção na VRG é considerado válido somente com a identificação positiva dos responsáveis pelo trabalho e aprovação do trabalho (quando aplicável). A identificação positiva é utilizada pela VRG para garantir que uma determinada pessoa efetua o serviço na aeronave ou componente. A VRG utiliza como identificação positiva o carimbo técnico + assinatura ou visto do colaborador. Na ausência ou indisponibilidade temporária do carimbo técnico, poderá ser utilizado o CANAC ou licença do país de origem (para colaboradores não-convalecidos) + nome de guerra + CIF + a assinatura ou visto do colaborador.

O registro da *task* 51-05-01-210-801 na WO 300588928 (fls. 19v/20), de 06/02/2013, foi preenchido com N/A ao invés de constar o carimbo e assinatura do executor, ou seja, a parte autuada não se desincumbiu de seu ônus de comprovar que a ação de manutenção foi efetuada, pelo contrário, há documento, emitido pela própria, equivocadamente declarando que a tarefa não deveria ser cumprida.

O RBAC 121.367 dispõe acerca dos programas de manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos:

##### 121.367 PROGRAMAS DE MANUTENÇÃO, MANUTENÇÃO PREVENTIVA, MODIFICAÇÕES E REPAROS

Cada detentor de certificado deve estabelecer um programa de inspeções e um programa abrangendo manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos que assegurem que:

- (a) a manutenção, manutenção preditiva, modificações e reparos executadas por ele ou por outras pessoas sejam realizadas de acordo com o estipulado em seu manual;
- (b) exista pessoal habilitado e instalações e equipamentos adequados para a execução apropriada dos serviços; e
- (c) cada avião, liberado para voo, esteja aeronavegável e tenha sido adequadamente mantido segundo este regulamento.

Portanto, o operador só pode liberar para voo um avião se cumprir seu programa de manutenção aprovado.

A *task* 52-510-00 do programa de manutenção da autuada contém a *task* 51-05-01-210-801, por sua vez tarefa básica do CFCP do avião, que, como visto acima, não está sujeita ao *short-term escalation*.

Como a parte autuada não se desincumbiu de seu ônus de comprovar a execução da *task* 51-05-01-210-801 na WO 300588928, de 06/02/2013, a *task* 52-510-00 só viria a ser cumprida na execução da WO 300975948, em 07/05/2014.

O RBAC 121.153(a) trata da operação do avião e sua aeronavegabilidade:

##### SUBPARTE H REQUISITOS DOS AVIÕES

[...]

##### 121.153 Requisitos de aviões: geral

(a) Exceto como previsto no parágrafo (c) desta seção, nenhum detentor de certificado pode operar um avião, a menos que tal avião:

[...]

(2) esteja em condições aeronavegáveis e atenda aos requisitos de aeronavegabilidade aplicáveis, inclusive os relacionados com identificação e com equipamentos.

[...]

Enfim, houve irregularidade em todos os voos realizados no período entre o vencimento da *task* 52-510-00 se completarem 27.708 ciclos da aeronave) e a realização da WO 300975948, quando aquela foi executada. Ou seja, todos os voos realizados entre os dias 03/03/2013 e 07/05/2014 ocorreram em descumprimento ao programa de manutenção da parte autuada, e, por conseguinte, em descumprimento ao RBAC 121.153(a)(2).

O art. 302, III, e, do CB Aer. reza:

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

[...]

III - infrações imputáveis à concessionária ou permissionária de serviços aéreos:

[...]

e) não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves;

Por todo o exposto, ao operar 2.924 vezes com a *task* 52-510-00 vencida, entre 03/03/2013 e 07/05/2014, a autuada descumpriu o RBAC 121.153(a)(2) e, consequentemente, incorreu 2.924 vezes na infração prevista no art. 302, III, e, do CB Aer. (...)

Consideram-se caracterizadas as infrações descritas no AI 00134/2015, em face de prática capitulada no art. 302, III, e, do CB Aer., isto é: "Art. 302. A multa será aplicada pela prática das seguintes infrações: [...] III - infrações imputáveis à concessionária ou permissionária de serviços aéreos. [...] e) não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves".

Aplicasse, portanto, 2.924 vezes a multa no valor de R\$7.000,00 (sete mil reais), perfazendo o total de R\$20.468.000,00 (vinte milhões quatrocentos e sessenta e oito mil reais) referente ao AI 00134/2015.

7. A notificação da DC1 (SEI 1602778) possui o seguinte conteúdo:

Notificação de Decisão - PAS nº 55/2018/SAR/JPI - GTPA/SAR-SJC/GTAS/SAR-ANAC

São José dos Campos, 09 de março de 2018.

Brasília, sexta-feira, 9 de março de 2018

Prezado Senhor(a) VRG - LINHAS AÉREAS S.A.

Informo a Vossa Senhoria a decisão proferida no Processo Administrativo abaixo discriminado:

**Número da Multa (Processo Administrativo nº):** 663301183 **Auto de Infração nº:** 00133/2015

i. aplicada sanção administrativa de multa, no valor de **R\$7.000,00 (sete mil reais), conforme a Tabela de Infrações do Anexo III da Resolução ANAC nº 25 de 25 de abril de 2008 e alterações (Ver DECISÃO)**, pela prática do disposto no **ART. 302, INCISO III, ALÍNEA E**, da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA) e **RBAC 121.369 (C)**.

ii. multiplicado por 2.924 (dois mil novecentos e vinte e quatro), haja vista o cometimento de 2.924 (duas mil novecentos e vinte e quatro) infrações, resultando num valor total de **RS 20.468.000,00 (vinte milhões quatrocentos e setenta e um mil e quinhentos reais) (SIC)**;

[...]

8. Gerou-se o número de multa SIGEC 663301183, como visto acima, em que se lançou o valor de multa de R\$ 20.471.500,00 (vinte milhões quatrocentos e setenta e um mil e quinhentos reais), vide extrato SIGEC (SEI! 5067006).

9. Por meio do DOC. SEI! 1693427, a autuada interpôs recurso à ASJIN, alegando a necessidade de observação da infração administrativa continuada e apresentando os seguintes pedidos sucessivos:

1) Inicialmente, o afastamento completo da infração com base no ponto (i), a manutenção prevista na *task* 51-05-01-210-801 foi efetivamente realizada, e apenas houve equívoco no preenchimento dos campos de assinatura pelo mecânico, à fl. 3 do *task card*;

2) Caso este não seja o entendimento de V. Sas., que reconheça-se a atenuante do item (ii) para que a pena base seja reduzida para R\$ 4.000,00 (quatro mil reais);

3) Que seja reconhecida a infração administrativa continuada, aplicando-se uma única multa de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais) em caso de acolhimento da atenuante, ou ainda de R\$ 7.000,00 (sete mil reais) em caso de afastamento desta;

4) Por fim, caso não se reconheça a limitação a uma única multa, que se fixe valor razoável para punir a ausência de um carimbo após a realização de um dos passos de uma tarefa que foi, sem dúvida alguma, cumprida de maneira integral.

10. Perante isso, notificou-se a Interessada acerca da decisão em que se lhe concedeu prazo para pagamento da multa decorrente do AI 133/2015 - com 50% de desconto sobre o valor médio da multa - e prazo para apresentar manifestação para a multa decorrente do AI 134/2015 cujo valor fora corrigido.

11. Feito isso, consta que a recorrente pagou a multa do AI 133/2015, com os 50% de desconto, contudo não consta manifestação contra o AI 134/2015, vide Despacho SEI! 5837354:

Em razão do transcurso de prazo sem manifestação do Interessado, acerca da reabertura de prazo para recurso (Ofício 12207 - SEI 5174543), restitui-se o processo à CJIN para prosseguimento da análise e julgamento relacionado ao Auto de Infração 134/2015, SIGEC 663301183.

Ato contínuo, verifica-se o pagamento do crédito de 50% SIGEC 671467216, referente ao

12. Por oportuno, destaca-se que o presente modelo de análise tem respaldo no art. 50, §2º, da Lei 9.784/1999.

13. É o relato.

#### PRELIMINARES

14. Da Regularidade Processual - Considerados os marcos apontados no início dessa análise e o exposto acima, acuso regularidade processual no presente feito. Foram preservados todos os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitados os princípios da Administração Pública, em especial contraditório e ampla defesa.

#### FUNDAMENTAÇÃO - MÉRITO E ANÁLISE DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO

15. Da materialidade infracional - A materialidade infracional encontra-se muito bem demonstrada nos autos, sendo que todos os argumentos da recorrente, apresentados em sede de defesa prévia e reiterados em seu recurso, foram perfeitamente e precisamente rebatidos pela Primeira Instância. De maneira, que ratifica-se aqui todo o lá exposto.

16. Dito isso, reafirma-se que as infrações tratadas aqui, apontadas no AI 134/2015, são diferentes da infração apontada no AI 133/2015, que já teve, inclusive, a multa paga. As infrações sob exame consistem na operação da aeronave PR-VBI em 2.924 voos com a tarefa de manutenção 52-510-000 vencia. **Isso se deu, por não haver registro do cumprimento dessa tarefa de manutenção. A tarefa venceu em 03/03/2013, a partir de quando começaram a ser registradas as infrações.**

17. Assim, confirma-se a ocorrência das infrações.

#### DOSIMETRIA

18. No que tange à dosimetria na aplicação da penalidade, de antemão, afirmo que, no caso concreto, as condutas praticadas pela Interessada devem ser consideradas como **infração administrativa de natureza continuada**, pelo fato de estarmos diante de 2.924 (duas mil novecentas e vinte e quatro) condutas de **natureza idêntica** (mesmo enquadramento e ementa infracional) e que foram apuradas na **mesma oportunidade fiscalizatória** (descritas no mesmo auto de infração), nos termos do art. 37-A da Resolução nº 566, de 12 de junho de 2020.

19. Diante disso, passa-se à análise das circunstâncias atenuantes e agravantes.

20. A penalidade de multa deve ser calculada a partir do valor intermediário constante das tabelas aprovadas em anexo à Resolução nº 25, em vigor desde 28/04/08, observando-se as circunstâncias atenuantes e agravantes existentes.

21. Para o reconhecimento da circunstância atenuante prevista no artigo 22, § 1º, inciso I da Resolução ANAC nº 25/2008 ("o reconhecimento da prática da infração") entende-se que 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, o que não se deu nos autos do processo. Além disso, nos moldes SÚMULA ADMINISTRATIVA ANAC Nº 001/2019, editada pela DIRETORIA desta Agência: *"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".* Portanto, ante às manifestações do Interessado, de que não teria havido infração, vê-se não incidir tal circunstância atenuante.

22. Da mesma forma, entende-se que o Interessado não demonstrou, nos autos, ter adotado voluntariamente qualquer providência eficaz para amenizar as consequências da infração. Repare-se que nenhuma medida que configure um dever pode ser fundamento para a aplicação dessa atenuante, prevista no artigo 22, § 1º, inciso II.

23. **Para a análise da circunstância atenuante prevista no artigo 22, § 1º, inciso III ("a inexistência de aplicação de penalidades no último ano"), é necessária pesquisa para identificar a eventual existência de sanção aplicada ao ente regulado no período de um ano encerrado nas datas dispostas no quadro em epígrafe – que são as datas das infrações ora analisadas.**

24. Em pesquisa no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC, dessa Agência, ficou demonstrado, que **há penalidade anteriormente aplicada ao autuado nessa situação, a exemplo do Processo n. 00066010459201380.**

25. Quanto à existência de circunstância agravante, não se vê, nos autos, qualquer elemento que configure a hipótese prevista no § 2º do artigo 22 da Resolução ANAC nº 25/2008.

26. Ausentes tanto circunstâncias atenuantes quanto agravantes passa-se ao cálculo do valor de multa:

TABELA PARA "FATOR"	Sem atenuante	1 atenuante	2 atenuantes	3 atenuantes
Sem agravantes	1,85	2	2,15	2,3
Ao menos um agravante	1,5	1,65	1,8	1,95
Presença: Risco/Vantagem	1,15	1,3	1,45	1,6

– CÁLCULO DO VALOR DOSADO (R\$)

$$523.117,59 = 7.000,00 \times \sqrt[1,85]{2.924}$$

27. Da sanção a ser aplicada em definitivo - Quanto aos valores das multas aplicadas pela decisão de primeira instância administrativa, diante do esposado neste arrazoado, entendo que cabe sua **REFORMA, reduzindo-se o valor de multa aplicado para as infrações tratadas neste processo de R\$ 20.468.000,00 (vinte milhões quatrocentos e sessenta e oito mil reais) para R\$ 523.117,59 (quinhentos e vinte e três mil, cento e dezessete reais e cinquenta e nove centavos).**

#### CONCLUSÃO

28. Ante o exposto, sugiro **DAR PROVIMENTO PARCIAL** ao Recurso, **REFORMANDO** a decisão exarada pela autoridade competente de primeira instância, no caso do AI 134/2015, com a redução do valor de multa aplicado para **R\$ 523.117,59 (quinhentos e vinte e três mil, cento e dezessete reais e cinquenta e nove centavos)**, em função da aplicação da infração continuada.

29. É o Parecer e Proposta de Decisão.

30. Submete-se ao crivo do decisor.

RODRIGO CAMARGO CASSIMIRO  
Técnico em Regulação de Aviação Civil  
SIAPE 1624880



Documento assinado eletronicamente por **Rodrigo Camargo Cassimiro, Técnico(a) em Regulação de Aviação Civil**, em 14/10/2021, às 14:22, 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 **6287727** e o código CRC **F327BC45**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL  
CJIN - CJIN

**DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 238/2021**

PROCESSO Nº 00065.071117/2015-16

INTERESSADO: VRG LINHAS AEREAS S.A

1. Trata-se de recursos interposto por VRG LINHAS AEREAS S.A, contra a Decisão de Primeira Instância proferida no curso do processo administrativo sancionador em epígrafe, caso em que foi constituído o crédito de multa 663301183, relativo à ocorrência do Auto de Infração 134/2015.
2. Recurso conhecido e **recebido em seu efeito suspensivo** vez que apresentado na vigência do art. 16 da Res. ANAC 25/2008.
3. Analisaram-se todos os elementos constantes dos autos, em especial as manifestações do interessado, dando-se-lhe ampla oportunidade de ingresso no feito, respeitados os prazos e a dialética processual, de modo que preservaram-se a ampla defesa e o contraditório inerentes ao devido processo legal.
4. O parecer que cuidou da análise do caso entendeu pela reforma da decisão, com aplicação do critério de dosimetria da infração continuada. Entendo aderente.
5. Dito isso, manifesto-me de acordo com a proposta de decisão (SEI 6287727), ressaltando, no que diz respeito à Dosimetria, que considero-a adequada para o caso.
6. Consideradas as atribuições a mim conferidas pela **Portarias nº 751, de 07/03/2017, e nº 1.518, de 14/05/2018** e com lastro no art. 42, inciso I da Resolução ANAC nº 472, de 2018 e competências dadas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381/2016, **DECIDO:**
  - **DAR PROVIMENTO PARCIAL ao Recurso, REFORMANDO a multa aplicada pela autoridade competente de primeira instância administrativa em desfavor de VRG LINHAS AEREAS S.A, com a redução do valor de multa aplicado para R\$ 523.117, 59 (quinhentos e vinte e três mil, cento e dezessete reais e cinquenta e nove centavos).**

À Secretaria.

Publique-se.

Notifique-se.

*Cássio Castro Dias da Silva*  
SIAPE 1467237  
Presidente da Turma Recursal – RJ




Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 28/10/2021, às 16:37, 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 **6336598** e o código CRC **805654B9**.



 <b>SIGEC :: SISTEMA INTEGRADO DE GESTÃO DE CRÉDITOS</b> Atalhos do Sistema: <a href="#">Menu Principal</a>	Usuário: <a href="#">tarcisio.barros</a>
---	--

Dados da consulta
  Consulta

### Extrato de Lançamentos

Nome da Entidade: GOL LINHAS AÉREAS S.A

Nº ANAC: 30000027901

CNPJ/CPF: 07575651000159

CADIN: Sim

Div. Ativa: Sim

Tipo Usuário: Integral

UF: RJ

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="#">663301183</a>	00134/2015	00065071117201516	<a href="#">27/12/2021</a>	06/02/2013	R\$ 523 117,59		0,00	0,00		DC2	523 117,59
<b>Totais em 12/11/2021 (em reais):</b>						523 117,59		0,00	0,00			523 117,59

#### Legenda do Campo Situação

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

Registro 1 até 1 de 1 registros

Página: [1] [Ir] [Reg]

Tela Inicial
  Imprimir
  Exportar Excel