

VOTO
PROCESSO: 00065.152799/2015-59
INTERESSADO: TOTAL LINHAS AEREAS S.A
DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA – ASJIN
509ª SESSÃO DE JULGAMENTO DA ASJIN
Tabela 1 - Autos de Infração tratados neste voto

Auto de Infração	Valor da multa	Número da multa	Infração
00273/2015	R\$ 14.000,00	664071180	execução de manutenção deficiente por não ter sido demonstrado que foram seguidas recomendações do fabricante, incluindo a inversão de componentes entre os dois sistemas da aeronave de maneira a comprometer a segurança da operação
00274/2015	R\$ 7.000,00	664072189	operação da aeronave sem solucionar ou postergar solução de pane reportada no trecho anterior
00275/2015	R\$ 7.000,00	664073187	operação da aeronave sem solucionar ou postergar solução de pane reportada no trecho anterior

Relator e Membro Julgador ASJIN: Henrique Hiebert - SIAPE 1586959
1. RELATÓRIO

1.1. Trata-se de Recurso interposto por TOTAL LINHAS AÉREAS S.A. em face de decisão proferida pela Superintendência de Aeronavegabilidade - SAR relativa ao processo administrativo em epígrafe, ao qual foram apensados os processos inaugurados pelos Autos de Infração nº 00273/2015 (fl. 01 do processo 00065.152825/2015-49), 00274/2015 (fl. 01 do processo 00065.152827/2015-38) e 00275/2015 (fl. 01 do processo 00065.152829/2015-27).

1.2. Os Autos de Infração apresentam a seguinte descrição e capitulação:

Auto de Infração nº 00273/2015

Data: Conforme campo Histórico Hora: Conforme campo Histórico Local: Conforme campo Histórico

Descrição da ocorrência: execução de manutenção deficiente por não ter sido demonstrado que foram seguidas recomendações do fabricante, incluindo a inversão de componentes entre os dois sistemas da aeronave de maneira a comprometer a segurança da operação.

HISTÓRICO: Foi constatada reincidência de reportes pela tripulação de panes relacionadas aos sistemas ACW #1 e ACW #2. Para as ações de manutenção que visavam à solução das panes reportadas nos RTAs 110475 (de 12/12/2014), 110483 (de 16/12/14), 110486 (de 17/12/14), 110487 (de 17/12/14), 110491 (de 19/12/14) e 110492 (de 19/12/14), não foi comprovado que a empresa seguiu as recomendações do Manual de Troubleshooting (TSM) do fabricante. Além disso, sem que fosse demonstrado que foram exauridas as possíveis ações de manutenção, foi realizada a inversão das *Generator Control Units* (GCU) entre os sistemas ACW #1 e ACW #2 da mesma aeronave, conforme reportado do RTA 110485 (de 17/12/14). Tal medida comprometeu a segurança de voo, já que, como foi relatado pela própria TOTAL em comunicação à ANAC, a falha do sistema ACW #2 estava danificando a GCU. A aprovação para retorno ao serviço da aeronave após a instalação no sistema #1 da GCU que estava no sistema #2 e havia sido danificada por ele sem a devida correção da falha do sistema ACW #2 configurou prática de manutenção deficiente e comprometeu a segurança da operação.

Os procedimentos inadequados de manutenção contrariaram ainda o RBAC 121.363(a)(2), devido à inobservância dos itens 3A, 3B e 3C do Capítulo III do MGM da empresa; o RBAC 121.153(a)(2), devido à operação da aeronave sem condições aeronavegáveis; e o RBAC 43.13(a), por não ter sido demonstrada a utilização de métodos, técnicas e práticas estabelecidas na última revisão do manual de manutenção do fabricante ou outros métodos, técnicas e práticas aceitáveis pela ANAC.

Capitulação: Artigo 302, inciso IV, alínea "d", da Lei 7.565/86 c/c RBAC 121, requisitos 121.363(a)(2) e 121.153(a)(2), e RBAC 43, requisito 43.13(a).

Auto de Infração nº 00274/2015

Data: 13/11/14 Hora: 19h11 Local: De SBTF a SBEG

Descrição da ocorrência: operação da aeronave sem solucionar ou postergar solução de pane reportada no trecho anterior.

HISTÓRICO: No RTA 110213 (de 13/11/14), foram reportadas panes relacionadas ao sistema EFIS e à indicação de torque da aeronave durante a operação entre SBUY e SBTF (LEG 03). No entanto, não foram registradas na base SBTF ações de manutenção para solucionar a pane ou postergá-la de acordo com a MEL ou outro documento aceitável. Somente na base MAO (SBEG), onde a aeronave chegou após operar o trecho SBTF-SBEG, foram registrados os testes e substituições de componentes necessários ao correto funcionamento dos sistemas.

Dessa maneira, a aeronave foi operada de SBTF a SBEG sem que fosse comprovada a condição aeronavegável da aeronave e sem que fossem registrada a execução de ações de manutenção adequadas para solucionar pane reportada no trecho anterior ou postergá-la de acordo com a MEL ou outro documento aceitável, o que contraria o itens 5.A e 5.B do Capítulo III e o item 3.C

do Capítulo IV do MGM e os requisitos 121.153(c)(2) e 121.363(a)(2) do RBAC 121.

Capitulação: Artigo 302, inciso III, alínea "e" da Lei 7.565/86 c/c RBAC 121, requisitos 121.153(c)(2) e 121.363(a)(2).

Auto de Infração nº 00275/2015

Data: 17/11/14 Hora: 20h33 Local: De SBEG a SBEG

Descrição da ocorrência: operação da aeronave sem solucionar ou postergar solução de pane reportada no trecho anterior.

HISTÓRICO: No RTA 110219 (de 17/11/14), foi reportada pane do sistema EFIS da aeronave. Para solucionar a pane, foi registrado teste operacional e a aeronave foi aprovada para retorno ao serviço, sendo operada novamente no mesmo dia, conforme registrado no RTA 110221. Após a operação, conforme RTA 110222 foram substituídos equipamentos na aeronave devido à falha do sistema EFIS reportada anteriormente, sem que fossem registrados novos reportes de panes.

Dessa maneira, a aeronave foi operada às 20h33 no dia 17/11/14, decolando de SBEG e pousando às 20h47 no mesmo aeroporto, sem que fossem tomadas ações de manutenção adequadas para solucionar pane reportada no trecho anterior ou posterga-la de acordo com a MEL ou outro documento aceitável, o que contraria o item 5.A do Capítulo III do MGM e o item 121.363(a)(2) do RBAC 121. Além disso, não foi comprovada a condição aeronavegável da aeronave, o que contraria o item 121.153(c)(2) do RBAC 121.

Capitulação: Artigo 302, inciso III, alínea "e" da Lei 7.565/86 c/c RBAC 121, requisitos 121.153(c)(2) e 121.363(a)(2).

1.3. Às fls. 01/21, Relatório de Fiscalização nº 20/2015/GTAR-RJ/GAEM/GGAC/SAR detalha as circunstâncias relacionadas a cada uma das infrações imputadas ao interessado pelos Autos de Infração nº 00273/2015, 00274/2015 e 00275/2015, e contém os seguintes anexos:

- 1.3.1. cópia do Relatório Sumário de Interrupção Mecânica do mês de Novembro de 2014, enviado em 16/12/2014 - fls. 23/24;
- 1.3.2. cópia do Relatório Sumário de Interrupção Mecânica do mês de Dezembro de 2014, enviado em 13/01/2015 - fl. 26;
- 1.3.3. cópia do Ofício nº 99/2015/GTAR-RJ/GAEM/GGAC/SAR, de 14/01/2015 - fl. 28;
- 1.3.4. cópia da carta GT 0102/15 e do Relatório de Engenharia GM-0102/15 e seus anexos, de 19/01/2015 - fls. 30/33;
- 1.3.5. cópia das seguintes páginas do livro de bordo da aeronave PR-TTW: 110213, 110219, 110220, 110221, 110222, 110475, 110483, 110485, 110486, 110487, 110491, 110492, 110493 e 110494 - fls. 35/48;
- 1.3.6. cópia do ATR 42-500 *Trouble Shooting Manual* item 24-21-00 - fls. 50/52;
- 1.3.7. cópia do *Aircraft Maintenance Manual Description Operational* item 24-00-00 - fls. 54/66;
- 1.3.8. cópia da página 1 da ATA 24 e da página 5 da ATA 34 da Lista de Equipamentos Mínimos - MEL ATR 42-500, da TOTAL LINHAS AÉREAS - fls. 68/69;
- 1.3.9. cópia da página 1 da ATA 24 do ATR 42-500 *Dispatch Deviation Guide (DDG)* - fl. 71;
- 1.3.10. cópia da página 1 do ATR 42-500 *Aircraft Flight Manual (AFM) Supplement* nº 01 - fl. 72;
- 1.3.11. cópia do Ofício nº 243/GTAR-RJ/GAEM/GGAC/SAR, de 30/01/2015 - fl. 75;
- 1.3.12. cópia da Carta GT 0202/15, de 04/02/2015, e seus anexos - fls. 77/79;
- 1.3.13. cópia do Ofício nº 414/2015/GTAR-RJ/GAEM/GGAC/SAR, de 20/02/2015 - fl. 81;
- 1.3.14. cópia do Ofício nº 648/GTAR-RJ/GAEM/GGAC/SAR, de 18/03/2015 - fl. 83.

1.4. À fl. 84, Despacho nº 105/2015/GTAR-RJ/GAEM/GGAC/SAR determina a apensação dos processos 00065.152825/2015-49 (AI nº 00273/2015), 00065.152827/2015-38 (AI nº 00274/2015) e 00065.152829/2015-27 (AI nº 00275/2015) ao processo 00065.152799/2015-59, que foram apensados de acordo com os termos de juntada por apensação às fls. 85, 86 e 87.

1.5. Notificado da lavratura dos Autos de Infração em 24/06/2015, conforme demonstram os Avisos de Recebimento à fl. 02 de cada processo apensado, o interessado não apresentou defesa, conforme "Certidão de Decurso de Prazo" juntado à fl. 03 de cada processo apensado.

1.6. Em 10/11/2015, lavrado Despacho nº 106/2015/GTAR-RJ/GAEM/GGAC/SAR, que encaminha o processo ao setor competente para decisão em primeira instância - fl. 88.

1.7. Em 06/04/2018, lavrado Termo de Encerramento de Trâmite Físico JPI - GTPA/SAR 1687651, passando o processo a tramitar exclusivamente no Sistema Eletrônico de Informações - SEI 1687651.

1.8. Em 04/05/2018, a autoridade competente, após apontar a ausência de defesa, decidiu pela aplicação, sem atenuantes ou agravantes, de uma multa no valor de R\$ 14.000,00 (quatorze mil reais) relativa à infração imputada pelo AI nº 00273/2015, e duas multas de R\$ 7.000,00 (sete mil reais) relativas às infrações imputadas pelos AI nº 00274/2015 e 00275/2015, respectivamente, totalizando o

valor de R\$ 28.000,00 (vinte e oito mil reais) - SEI 1721805.

1.9. Em 15/05/2018, lavrada notificação de decisão SEI 1807571.

1.10. Notificado da decisão de primeira instância em 22/05/2018 (SEI 1807634 e 1867246), o interessado postou recurso a esta Agência em 30/05/2018 (SEI 1886266). No documento, alega a inexistência de infração e apresenta as seguintes razões:

Conforme consta no Relatório enviado pela recorrente, o sistema de geração de energia AC # 02 da aeronave PR-TTH apresentou falhas nos componentes ACW Generator e na GCU - Generator Control Unit AC devido a um curto na cablagem entre esses dois componentes. Após as verificações propostas pelo Troubleshooting, a manutenção solucionou a falha.

Durante os passos de pesquisa de pane, a verificação da cablagem do gerador #2 em solo era satisfatória. O curto se apresentava em voo ou durante taxi, com o movimento e a vibração da aeronave. O curto levou à queima de 5 GCU AC. As falhas das GCU não aconteciam durante os testes em solo e nem nos voos de teste, levando a manutenção a crer que o problema estava solucionado.

A ação de remoção do gerador #2, S/N 1423, registrada no Diário de Bordo nº 110486 do dia 17/12/2014 se mostrou incorreta, uma vez que o gerador não apresentou falha durante o teste em bancada, porém os testes na aeronave realizados após a troca do componente foram satisfatórios.

O sistema ACW #01 estava íntegro durante todo o tempo. Os problemas de geração AC # 01 reportados pela tripulação foram causados pela inversão de componentes durante a pesquisa de pane do sistema AC #02.

A pane de gerador AC está listada na MEL, tendo prazo "B" para correção, porém a recorrente optou por não operar com esta pane em ACR.

Todos os procedimentos adotados pela recorrente estão de acordo com a legislação e recomendações do fabricante, inexistindo qualquer prejuízo ou irregularidade.

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

1.12. Destarte, requer a redução do valor aplicado como sanção, aplicando-se apenas o valor da multa no patamar máximo previsto para o tipo infracional.

1.13. Por fim, requer que o Auto de Infração seja anulado, dada a inexistência de infração por parte da recorrente, ou alternativamente, que seja provido o recurso, a fim de reduzir o valor da multa

1.14. Em anexo ao recurso o interessado apresenta os seguintes documentos:

1.14.1. cópia de instrumento de procuração;

1.14.2. cópia do Relatório de Engenharia nº GM-0102/15.

1.15. Em 30/05/2018, lavrado Despacho JPI - GTPA/SAR 1868278, que encaminha o processo à Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância - ASJIN.

1.16. Em 16/08/2018, lavrado Despacho ASJIN 2127107, que conhece do recurso e determina sua distribuição para análise e deliberação.

1.17. Em 19/11/2019, com base no Parecer nº 1379/2019/JULG ASJIN/ASJIN (SEI 3716324), autoridade competente de segunda instância decide convalidar os Autos de Infração tratados no presente processo (Decisão Monocrática de Segunda Instância nº 1545/2019 - SEI 3717469), que passaram a vigorar assim capitulados:

1.17.1. Auto de Infração nº 00273/2015: alínea "d" do inciso IV do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA, c/c item 121.363(a)(2) do RBAC 121, c/c itens 43.13(a) e (c) do RBAC 43

1.17.2. Autos de Infração nº 00274/2015 e 00275/2015: alínea "e" do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA, c/c itens 121.153(a)(2) e 121.363(a)(2) do RBAC 121

1.18. Em 19/12/2019, com o intuito de notificar o interessado acerca da convalidação dos Autos de Infração tratados no processo em tela, lavrado Ofício nº 11263/2019/ASJIN-ANAC - SEI 3854665.

1.19. Notificado acerca da convalidação dos Autos de Infração em 26/12/2019 (SEI 3892697), o interessado não apresenta nova manifestação nesta Agência, sendo o processo novamente distribuído para deliberação, através do Despacho ASJIN 4018085.

1.20. Em 11/05/2020, lavrada Certidão ASJIN 4328859, que atesta que após entrada do processo na pauta da sessão de julgamento não houve requerimento do interessado para sustentação oral de suas alegações, sendo mantida a modalidade eletrônica para julgamento do caso.

1.21. É o relatório.

2. **PRELIMINARES**

2.1. **Da Regularidade Processual**

2.2. O interessado foi regularmente notificado quanto às infrações imputadas em 24/06/2015 (fl. 02 de cada processo apensado), no entanto não apresentou defesa, conforme "Certidão de Decurso de Prazo" juntado à fl. 03 de cada processo apensado. Foi, também, notificado quanto à decisão de primeira instância em 22/05/2018 (SEI 1867246), postando o seu tempestivo Recurso em 30/05/2018 (SEI

1886266), conforme Despacho ASJIN 2127107.

2.3. Em 19/11/2019, com base no Parecer nº 1379/2019/JULG ASJIN/ASJIN (SEI 3716324), autoridade competente de segunda instância decide convalidar os Autos de Infração tratados no presente processo (Decisão Monocrática de Segunda Instância nº 1545/2019 - SEI 3717469). Notificado acerca da convalidação dos Autos de Infração em 26/12/2019 (SEI 3892697), o interessado não apresenta nova manifestação nesta Agência, sendo o processo novamente distribuído para deliberação, através do Despacho ASJIN 4018085.

2.4. Desta forma, aponto a regularidade processual do presente processo, a qual preservou todos os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitou, também, aos princípios da Administração Pública, estando, assim, pronto para, agora, receber uma decisão de segunda instância administrativa por parte desta ASJIN.

3. **MÉRITO**

3.1. **Quanto à fundamentação da matéria - Auto de Infração nº 00273/2015: execução de manutenção deficiente por não ter sido demonstrado que foram seguidas recomendações do fabricante, incluindo a inversão de componentes entre os dois sistemas da aeronave de maneira a comprometer a segurança da operação**

3.2. Após convalidação efetuada em sede de segunda instância, o Auto de Infração nº 00273/2015 ficou capitulado na alínea "d" do inciso IV do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA, c/c item 121.363(a)(2) do RBAC 121, c/c itens 43.13(a) e (c) do RBAC 43.

3.3. A alínea "d" do inciso IV do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA dispõe:

CBA

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

IV - infrações imputáveis a empresas de manutenção, reparação ou distribuição de aeronaves e seus componentes: (...)

d) executar deficientemente serviço de manutenção ou de distribuição de componentes, de modo a comprometer a segurança do voo;

(...)

3.4. À época, o RBAC 121, intitulado "REQUISITOS OPERACIONAIS: OPERAÇÕES DOMÉSTICAS, DE BANDEIRA E SUPLEMENTARES", apresentava a seguinte redação em seu item 121.363(a)(2):

RBAC 121 (...)

121.363 Responsabilidade pela aeronavegabilidade

(a) Cada detentor de certificado é o responsável primário pela:

(...)

(2) execução da manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos em seus aviões, incluindo células, motores, hélices, equipamentos normais e de emergência e partes dos mesmos, **de acordo com o seu manual e com as normas dos RBAC.**

(sem grifos no original)

3.5. Assim, verifica-se que cada detentor de certificado é o responsável primário pela aeronavegabilidade de seus aviões e pela execução da manutenção em seus aviões de acordo com o seu manual e com as normas dos RBAC.

3.6. Já o RBAC 43, intitulado "MANUTENÇÃO, MANUTENÇÃO PREVENTIVA, RECONSTRUÇÃO E ALTERAÇÃO", apresentava à época a seguinte redação em seus itens 43.13(a) e (c):

RBAC 43 (...)

43.13 Regras de execução (geral)

(a) Cada pessoa que estiver executando manutenção, manutenção preventiva e alteração em um artigo deve usar métodos, técnicas e práticas estabelecidas na última revisão do manual de manutenção do fabricante, ou nas instruções para aeronavegabilidade continuada preparadas pelo fabricante ou outros métodos, técnicas e práticas aceitáveis pela ANAC, exceto como previsto na seção 43.16. A pessoa deve usar as ferramentas, equipamentos e aparelhos de teste necessários para assegurar a execução do trabalho de acordo com práticas industriais de aceitação geral. Se o fabricante envolvido recomendar equipamentos e aparelhos de teste especiais, a pessoa deve usar tais equipamentos e aparelhos ou equivalentes aceitos pela ANAC.

(...)

(c) Provisões especiais para empresas de transporte aéreo detentoras de certificado de operação segundo os RBAC 121 ou 135 e para operadores segundo o RBAC 129, detentores de especificações operativas. Os requisitos desta seção devem ser cumpridos com os métodos, técnicas e práticas contidas no manual de manutenção ou na seção de manutenção do manual de uma empresa de transporte aéreo que opera conforme especificações operativas emitidas segundo os RBAC 121, 135 ou RBAC 129, que requeiram programa de controle da qualidade, programa de inspeção estrutural suplementar ou outros requisitos para manutenção continuada de aeronavegabilidade, a menos que seja determinado de outra maneira pela ANAC.

(...)

3.7. Do exposto, verifica-se que cada pessoa que estiver executando manutenção deve usar métodos, técnicas e práticas estabelecidas na última revisão do manual de manutenção do fabricante, ou nas instruções para aeronavegabilidade continuada preparadas pelo fabricante, existindo também provisão especial para empresas certificadas segundo o RBAC 121 no subitem (c), que determina que os requisitos da seção 43.13 devem ser cumpridos com os métodos, técnicas e práticas contidas no manual de manutenção ou na seção de manutenção do manual da empresa de transporte aéreo.

3.8. Neste ponto, cabe apresentar os itens 3A, 3B e 3C do Capítulo III do Manual Geral de Manutenção - MGM da recorrente, referenciados no Auto de Infração nº 00273/2015:

3. APROVAÇÃO PARA RETORNO AO SERVIÇO

A. Procedimentos e política

A TOTAL LINHAS AÉREAS S.A executa manutenção e inspeção de aeronaves, motores, hélices e componentes de acordo com os respectivos manuais de manutenção dos fabricantes e planos de manutenção aprovados pela ANAC.

Quando a manutenção ou inspeção é executada em aeronave ou componente de terceiros mantido sob um plano de manutenção aprovado segundo o RBAC 121, o trabalho será efetuado conforme o respectivo manual do operador, sendo necessário formulários específicos, que serão fornecidos pelo mesmo.

Nenhuma aeronave será aprovada para retornar ao serviço após manutenção, reparo ou alteração até que todas as discrepâncias que afetam a aeronavegabilidade tenham sido corrigidas.

(...)

B. Documentos de Aprovação

Todas as tarefas de manutenção serão executadas e gerenciadas através de Ordens de Serviços e/ou M/FT Logbook e/ou através das cademetas.

(1) Processamento

A TOTAL utiliza os documentos de aprovação (Ordem de Serviços, M/FT Logbook e ou Cademetas) para autorizar e documentar toda a execução de serviços de manutenção, manutenção preventiva, reparo e modificação em aeronaves, motores, hélices, componentes e partes.

Os Documentos de Aprovação deverão identificar os serviços a serem executados usando-se um nível de detalhamento suficiente para uma completa compreensão do mesmo pelo pessoal encarregado de sua execução e pelos respectivos inspetores. Os Documentos de Aprovação dispõem de espaço adequado para identificar o item a ser trabalhado, por exemplo, informação sobre o componente, discrepância, ação corretiva, peças utilizadas durante o trabalho, pessoal trabalhando na execução e na inspeção do item, e data de cumprimento do serviço.

(...)

C. Inspeção final e liberação para o serviço

(1) Registros

Antes da aprovação para retorno ao serviço de aeronave, motor, hélice ou componente, independente do método a ser usado para indicar tal liberação, o inspetor deve verificar os registros dos serviços nos documentos de aprovação, visando determinar se todos os itens foram executados como requerido e em conformidade com os procedimentos do fabricante, e também com o estipulado no RBAC 43.9 e RBAC 121.380.

(...)

(sem grifos no original)

3.9. De acordo com o Auto de Infração nº 00273/2015, a fiscalização desta Agência constatou reincidência de reportes pela tripulação de panes relacionadas aos sistemas ACW #1 e ACW #2; para as ações de manutenção que visavam à solução das panes reportadas nos RTAs 110475 (de 12/12/2014), 110483 (de 16/12/14), 110486 (de 17/12/14), 110487 (de 17/12/14), 110491 (de 19/12/14) e 110492 (de 19/12/14), não foi comprovado que a empresa seguiu as recomendações do Manual de Troubleshooting (TSM) do fabricante, e além disso, não foi demonstrado que foram exauridas as possíveis ações de manutenção quando da inversão das *Generator Control Units* (GCU) entre os sistemas ACW #1 e ACW #2 da mesma aeronave, conforme reportado do RTA 110485 (de 17/12/14), sendo configurada assim a execução de manutenção deficiente por parte da autuada.

3.10. Pelo exposto, verifica-se a subsunção dos fatos narrados à fundamentação exposta acima.

3.11. ***Quanto à fundamentação da matéria - Autos de Infração nº 00274/2015 e 00275/2015: operação da aeronave sem solucionar ou postergar solução de pane reportada no trecho anterior***

3.12. Após convalidação efetuada em sede de segunda instância, os Autos de Infração nº 00274/2015 e 00275/2015 ficaram capitulados na alínea "e" do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA, c/c itens 121.153(a)(2) e 121.363(a)(2) do RBAC 121.

3.13. A alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA dispõe:

CBA

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;

(...)

3.14. À época, o RBAC 121, intitulado "REQUISITOS OPERACIONAIS: OPERAÇÕES DOMÉSTICAS, DE BANDEIRA E SUPLEMENTARES", apresentava a seguinte redação em seus itens 121.153(a)(2) e 121.363(a)(2):

RBAC 121 (...)

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.

(...)

121.363 Responsabilidade pela aeronavegabilidade

(a) Cada detentor de certificado é o responsável primário pela: (...)

(2) execução da manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos em seus aviões, incluindo células, motores, hélices, equipamentos normais e de emergência e partes dos mesmos, de acordo com o seu manual e com as normas dos RBAC.

(sem grifos no original)

3.15. O Auto de Infração nº 00274/2015 faz ainda referência aos itens 5.A e 5.B do Capítulo III e o item 3.C do Capítulo IV do MGM da autuada, enquanto o Auto de Infração nº 00275/2015 faz referência ao item 5.A do Capítulo III do MGM, dispostos abaixo:

Manual Geral de Manutenção - MGM (...)

Capítulo III - "QUALIDADE"

5. LISTA DE EQUIPAMENTOS MÍNIMOS "MEL" E LISTA DE ITENS DE AÇÃO CORRETIVA RETARDADA "ACR"

A. Generalidades

Todas as discrepâncias devem ser corrigidas ou corretamente retardadas pela manutenção antes do próximo voo. O reparo de certos itens podem ser retardados através do uso da Lista de Equipamentos Mínimos "MEL" aplicável à aeronave.

B. Programa de gerenciamento da Lista de Equipamentos Mínimos "MEL".

(1) Responsabilidade e monitoramento:

(...)

e) Diariamente a manutenção deve verificar o "M/FT Logbook" das aeronaves. Caso haja reporte à manutenção, o mecânico deve anotar as ações da manutenção no campo "Providência para Liberação". Quando o item não for solucionado na base local, deverá consultar a "MEL" a fim de providenciar, ou não, a liberação da aeronave e deverá preencher a Lista de ACR. Após o preenchimento (abertura ou encerramento) da Lista de "ACR", o Supervisor de Manutenção deverá transmiti-la via fax para o CTM de Belo Horizonte. Após o recebimento o "CTM" deve inserir os dados no sistema informatizado, emitir o relatório e encaminhar à Produção que providenciará a solução das discrepâncias. O Controle de Qualidade deverá, então monitorar os prazos para reparo de itens pendentes e definirá as ações para a solução.

(...)

CAPÍTULO IV - "MANUTENÇÃO"

3. MANUTENÇÃO FORA DE BASE (...)

C. Diretrizes e Instruções:

(1) Em caso de pane em uma aeronave fora da base de manutenção, é previsto que a tripulação, na figura do Comandante da aeronave, faça contato com o Gerente de Manutenção ou Supervisor Geral de Manutenção para que acione a oficina local ou dê a autorização ao Comandante de o fazer. Caso não haja nenhuma Oficina Homologada ou com capacitação técnica para efetuar os serviços, será deslocado da base de manutenção mais próxima, mecânico e ferramental necessário para a solução da pane.

(sem grifos no original)

3.16. De acordo com os Autos de Infração nº 00274/2015 e 00275/2015, a fiscalização constatou que a aeronave PR-TTH foi operada em 13/11/2014, às 19:11 h, e em 17/11/2014, às 20:47 h, sem que fosse comprovada a condição aeronavegável da aeronave e sem que fossem registrada a execução de ações de manutenção adequadas para solucionar pane reportada no trecho anterior ou postergá-la de acordo com a MEL ou outro documento aceitável. Assim, verifica-se a subsunção dos fatos narrados à fundamentação exposta acima.

3.17. **Quanto às Alegações do Interessado:**

3.18. Em recurso, o interessado alega a inexistência de infração e apresenta as seguintes razões:

Conforme consta no Relatório enviado pela recorrente, o sistema de geração de energia AC # 02 da aeronave PR-TTH apresentou falhas nos componentes ACW Generator e na GCU - Generator Control Unit AC devido a um curto na cablagem entre esses dois componentes. Após as verificações propostas pelo Troubleshooting, a manutenção solucionou a falha.

Durante os passos de pesquisa de pane, a verificação da cablagem do gerador #2 em solo era satisfatória. O curto se apresentava em voo ou durante taxi, com o movimento e a vibração da aeronave. O curto levou à queima de 5 GCU AC. As falhas das GCU não aconteciam durante os testes em solo e nem nos voos de teste, levando a manutenção a crer que o problema estava solucionado.

A ação de remoção do gerador #2, S/N 1423, registrada no Diário de Bordo nº 110486 do dia 17/12/2014 se mostrou incorreta, uma vez que o gerador não apresentou falha durante o teste em bancada, porém os testes na aeronave realizados após a troca do componente foram satisfatórios.

O sistema ACW #01 estava íntegro durante todo o tempo. Os problemas de geração AC # 01 reportados pela tripulação foram causados pela inversão de componentes durante a pesquisa de pane do sistema AC #02.

A pane de gerador AC está listada na MEL, tendo prazo "B" para correção, porém a recorrente optou por não operar com esta pane em ACR.

Todos os procedimentos adotados pela recorrente estão de acordo com a legislação e recomendações do fabricante, inexistindo qualquer prejuízo ou irregularidade.

3.19. Com relação ao Auto de Infração nº 00273/2015, registre-se as alegações do interessado não merecem prosperar, eis que o Relatório de Fiscalização nº 20/2015/GTAR-RJ/GAEM/GGAC/SAR fundamenta de forma minuciosa a execução de manutenção deficiente por parte da recorrente e demonstra que a autuada não seguiu as recomendações do fabricante para tratamento de panes relacionadas aos sistemas ACW #1 e ACW #2. Assim, essas alegações não tem o condão de afastar a responsabilidade da empresa quanto ao ato infracional constatado pela fiscalização, eis que se tratam de alegações genéricas desprovidas de qualquer fundamentação técnica. A própria afirmação do interessado a respeito da remoção do gerador #2, S/N 1423, registrada no Diário de Bordo nº 110486, comprova a execução de manutenção de forma deficiente por parte da autuada.

3.20. Com relação às irregularidades imputadas pelos Autos de Infração nº 00274/2015 e

00275/2015, registre-se que o autuado não apresenta qualquer alegação de mérito a respeito das mesmas.

3.21. Ainda em recurso, o interessado requer a redução da multa aplicada, entendendo que a conduta deveria ser configurada como apenas uma infração ao art. 302 do CBA, pois *"não há neste caso uma multiplicidade de condutas e infrações a diversos dispositivos"*. Aduzindo o princípio da proporcionalidade, requer a aplicação de uma multa no valor máximo previsto para o tipo infracional; analisando-se as condutas tratadas no presente processo, verifica-se que as alegações do interessado não merecem prosperar, eis que foi aplicada somente uma multa relativa ao Auto de Infração nº 00273/2015, pela *"execução de manutenção deficiente por não ter sido demonstrado que foram seguidas recomendações do fabricante, incluindo a inversão de componentes entre os dois sistemas da aeronave de maneira a comprometer a segurança da operação"*, e duas multas relativas aos Autos de Infração nº 00274/2015 e 00275/2015, pela *"operação da aeronave sem solucionar ou postergar solução de pane reportada no trecho anterior"*; desse modo, verifica-se que as imputações tratam de situações distintas (e de operações distintas no caso dos Autos de Infração nº 00274/2015 e 00275/2015), passíveis de aplicação de sanção de forma individualizada.

3.22. Com relação à solicitação de aplicação do princípio da proporcionalidade, registre-se que, não obstante ao pedido, não se pode afrontar o princípio constitucional da legalidade, visto que para as infrações em tela é cabível a aplicação de multa e que os valores das multas são aplicados conforme legislação vigente à época dos fatos.

3.23. Por todo o exposto, considera-se que as alegações da recorrente não merecem prosperar, não se verificando nos autos qualquer prova trazida pelo Interessado de que não descumpriu a legislação vigente.

3.24. Ademais, a Lei nº 9.784/99, que regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal, em seu art. 36, dispõe a redação que segue:

Lei nº 9.784/99

Art. 36 Cabe ao interessado a prova dos fatos que tenha alegado, sem prejuízo do dever atribuído ao órgão competente para instrução e do disposto no art. 37 desta Lei.

3.25. Por fim, as alegações do Interessado não foram suficientes para afastar a aplicação de sanções administrativas quanto aos atos infracionais praticados.

DOSIMETRIA DA SANÇÃO

3.26. Com relação à dosimetria da sanção, cabe observar que em 04/12/2018 entrou em vigor a Resolução ANAC nº 472/2018, que atualizou as providências administrativas decorrentes do exercício das atividades de fiscalização sob competência da ANAC. Ressalta-se que embora a Resolução nº 472/2018 tenha revogado a Resolução ANAC nº 25/2008 e a IN ANAC nº 8, de 2008, estabeleceu em seu artigo 82 que suas disposições não prejudicam atos já praticados e a aplicação das normas vigentes à época dos fatos, inclusive no que concerne às sanções aplicáveis. Desta forma, importa esclarecer que as alterações normativas citadas não influenciaram o teor do presente Parecer, que apenas passa a ter fundamento em novo normativo no que tange às questões procedimentais.

3.27. Conforme o disposto no art. 34 da Resolução ANAC nº 472/2018, a sanção de multa será expressa em moeda corrente e calculada a partir do valor intermediário constante das tabelas aprovadas em anexo a esta Resolução, salvo existência de previsão em legislação específica.

3.28. Para o reconhecimento da circunstância atenuante prevista no art. 36, § 1º, inciso I da Resolução ANAC nº 472/2018 ("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. Dessa forma, deve ser afastada a sua incidência.

3.29. 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 art. 36, §1º, inciso II da Resolução ANAC nº 472/2018.

3.30. Com relação à atenuante "inexistência de aplicação de penalidades no último ano", corroborando com a decisão de primeira instância, verifica-se em consulta ao Sistema Integrado de Gestão de Créditos que já existia penalidade ocorrida no ano anterior à data das ocorrências narradas nos Autos de Infração em tela, com crédito já constituído em caráter definitivo, quando proferida a decisão de primeira instância, portanto afasta-se a incidência da mesma, prevista atualmente no art. 36, §1º, inciso III da Resolução ANAC nº 472/2018.

3.31. Quanto à existência de circunstância agravante, não se vê, nos autos, qualquer elemento que configure hipótese prevista no § 2º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018.

3.32. Dada a ausência de circunstâncias atenuantes ou agravantes aplicáveis ao caso, devem as sanções serem mantidas no patamar médio previsto para os tipos infracionais, com a aplicação de 1 (uma) multa no valor de R\$ 14.000,00 (quatorze mil reais) referente ao AI nº 00273/2015 e de 2 (duas) multas no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais), referentes aos AI nº 00274/2015 e 00275/2015, totalizando o valor de R\$ 28.000,00 (vinte e oito mil reais) em multas.

4. CONCLUSÃO

4.1. Pelo exposto, voto por NEGAR PROVIMENTO ao recurso, MANTENDO-SE a aplicação de 1 (uma) multa no valor de R\$ 14.000,00 (quatorze mil reais) referente ao AI nº 00273/2015 e de 2 (duas) multas no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais), referentes aos AI nº 00274/2015 e 00275/2015, totalizando o valor de R\$ 28.000,00 (vinte e oito mil reais) em multas.

4.2. É o voto.

HENRIQUE HIEBERT

SIAPE 1586959



Documento assinado eletronicamente por **Henrique Hiebert, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 18/05/2020, às 21:38, 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 **4221618** e o código CRC **EC69351F**.

SEI nº 4221618

VOTO

PROCESSO: 00065.152799/2015-59

INTERESSADO: TOTAL LINHAS AEREAS S.A

Considerando o disposto no art. 43 da Resolução ANAC nº 472, de 06 de junho de 2018, art. 13 da Instrução Normativa ANAC nº 135, de 28 de fevereiro de 2019 e art. 8º da Portaria nº 1.244/ASJIN, de 23 de abril de 2019, profiro meu voto nos seguintes termos:

Acompanho o voto do Relator, Voto JULG ASJIN (SEI nº 4221618), apresentado na 509ª Sessão de Julgamento da ASJIN, o qual se manifestou por **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO** a aplicação de 01 (uma) sanção de multa no valor de **R\$ 14.000,00 (quatorze mil reais)**, esta referente ao **AI nº 00273/2015**, pela infração descrita como "*execução de manutenção deficiente por não ter sido demonstrado que foram seguidas recomendações do fabricante, incluindo a inversão de componentes entre os dois sistemas da aeronave de maneira a comprometer a segurança da operação*" e, ainda, de 02 (duas) sanções de multas, *cada uma*, no valor de **R\$ 7.000,00 (sete mil reais)**, estas últimas referentes aos **AI nº 00274/2015 e 00275/2015**, por "*operação da aeronave sem solucionar ou postergar solução de pane reportada no trecho anterior*", totalizando, *ao final*, o valor de **R\$ 28.000,00 (vinte e oito mil reais)**.

É como voto.

Rio de Janeiro, 19 de maio de 2020.

SÉRGIO LUÍS PEREIRA SANTOS

Especialista em Regulação de Aviação Civil da ANAC - SIAPE 2438309

Membro Julgador - Portaria ANAC nº 1.921, de 21/10/2009



Documento assinado eletronicamente por **SERGIO LUIS PEREIRA SANTOS, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 19/05/2020, às 16:05, 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 **4353373** e o código CRC **A77B7CE0**.

SEI nº 4353373



VOTO

PROCESSO: 00065.152799/2015-59

INTERESSADO: TOTAL LINHAS AEREAS S.A

Considerando o disposto no art. 43 da Resolução ANAC nº 472, de 06 de junho de 2018, art. 13 da Instrução Normativa ANAC nº 135, de 28 de fevereiro de 2019 e art. 8º da Portaria nº 1.244/ASJIN, de 23 de abril de 2019, profiro meu voto nos seguintes termos:

Acompanho o voto do Relator, Voto JULG ASJIN (SEI nº 4221618), apresentado na 509ª Sessão de Julgamento da ASJIN, o qual se manifestou por **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO** a aplicação de 01 (uma) sanção de multa no valor de **R\$ 14.000,00 (quatorze mil reais)**, esta referente ao **AI nº 00273/2015**, pela infração descrita como "*execução de manutenção deficiente por não ter sido demonstrado que foram seguidas recomendações do fabricante, incluindo a inversão de componentes entre os dois sistemas da aeronave de maneira a comprometer a segurança da operação*" e, ainda, de 02 (duas) sanções de multas, *cada uma*, no valor de **R\$ 7.000,00 (sete mil reais)**, estas últimas referentes aos **AI nº 00274/2015 e 00275/2015**, por "*operação da aeronave sem solucionar ou postergar solução de pane reportada no trecho anterior*" totalizando o valor de **R\$ 28.000,00 (vinte e oito mil reais)**.

É como voto.

Rio de Janeiro, 19 de maio de 2020.

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 19/05/2020, às 14:23, 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 **4353710** e o código CRC **FC38A2B4**.

SEI nº 4353710



CERTIDÃO

Brasília, 20 de maio de 2020

CERTIDÃO DE JULGAMENTO EM SEGUNDA INSTÂNCIA ADMINISTRATIVA 509ª SESSÃO DE JULGAMENTO DA ASJIN

Processo: 00065.152799/2015-59

Interessado: TOTAL LINHAS AEREAS S.A

Auto de Infração: 00273/2015; 00274/2015 e 00275/2015

Crédito de multa: 664071180; 664072189 e 664073187

Membros Julgadores ASJIN:

- Cássio Castro Dias da Silva - SIAPE 1467237 - Portarias ANAC nº 751, de 07/03/2017, e nº 1.518, de 14/05/2018 - Presidente da Sessão Recursal
- Henrique Hiebert - SIAPE 1586959 - Portaria ANAC nº 3.625, de 31/10/2017 - **Relator**
- Sérgio Luís Pereira Santos - Membro Julgador - SIAPE 2438309 - Portaria ANAC nº 1.921, de 21/10/2009 - Membro Julgador

Certifico que a Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância - ASJIN da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, ao apreciar o processo em epígrafe na sessão realizada nesta data, proferiu a seguinte decisão em segunda instância administrativa:

A ASJIN, por unanimidade, decidiu por **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO** a aplicação de 01 (uma) sanção de multa no valor de **R\$ 14.000,00 (quatorze mil reais)**, esta referente ao **AI nº 00273/2015**, pela infração descrita como "*execução de manutenção deficiente por não ter sido demonstrado que foram seguidas recomendações do fabricante, incluindo a inversão de componentes entre os dois sistemas da aeronave de maneira a comprometer a segurança da operação*" e, ainda, de 02 (duas) sanções de multas, *cada uma*, no valor de **R\$ 7.000,00 (sete mil reais)**, estas últimas referentes aos **AI nº 00274/2015 e 00275/2015**, por "*operação da aeronave sem solucionar ou postergar solução de pane reportada no trecho anterior*" totalizando o valor de **R\$ 28.000,00 (vinte e oito mil reais)**.

Os Membros Julgadores votaram com o Relator.



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 25/05/2020, às 13:57, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **SERGIO LUIS PEREIRA SANTOS, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 25/05/2020, às 15:06, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Henrique Hiebert, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 25/05/2020, às 16:39, 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 **4370289** e o código CRC **229F24D0**.

Referência: Processo nº 00065.152799/2015-59

SEI nº 4370289