



VOTO

PROCESSO: 00065.168604/2014-10

INTERESSADO: TAM LINHAS AÉREAS S.A.

DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA ADMINISTRATIVA

MARCOS PROCESSUAIS								
NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Data da Lavratura do AI	Notificação do AI	Defesa	Decisão de Primeira Instância (DC1)	Notificação da DC1	Protocolo do Recurso
00065.168604/2014-10	661962172	02510/2014	12/12/2014	22/12/2014	09/01/2015	23/11/2017	27/11/2017	06/12/2017

Infração: Não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves.

Enquadramento: Artigo 302, inciso III, alínea "e" da Lei 7.565 de 19/12/1986 c/c os requisitos 121.153(a)(2) e 121.363 (a)(1) e (2) do RBAC 121.

Relatora: Thaís Toledo Alves – SIAPE 1579629 (Portaria Nomeação Membro Julgador ANAC nº 453, de 08/02/2017).

1. RELATÓRIO

1.1. Trata-se de recurso interposto por **TAM LINHAS AÉREAS S.A.**, em face da decisão proferida no curso do processo administrativo sancionador em epígrafe, originado do Auto de Infração nº **02510/2014**, que capitulou a conduta da Interessada no art. 302, inciso III, alínea "e" da Lei nº 7.565 de 19/12/1986 c/c itens 121.153(a) (2) e 121.363 (a) (1) e (2) do RBAC 121, descrevendo o seguinte:

Descrição da ocorrência: operação da aeronave em 317 voos com pane relativa ao sistema de pressurização em aberto

HISTÓRICO: No Relatório de Panes nº BA109513 relativo à aeronave PT-MXD é possível concluir que a pane relativa ao selo da porta 1R danificado foi identificada na data de 25/06/2013 e a mesma foi encerrada apenas em 30/08/2013. Para a liberação da aeronave com dano reportado no selo da porta 1R não foi evidenciada a execução de ação de manutenção adequada para o encerramento da pane e nem mesmo a referência a dado técnico que permitisse a liberação da aeronave para voo com o dano identificado.

Assim, a pane foi registrada inicialmente 25/06/2013 só foi considerada concluída pela empresa em 30/08/2013, sem ter sido demonstrado qual dado técnico de referência que daria respaldo à operação da aeronave PT-MXD com a pane em aberto neste período. Foram constatadas 317 infrações, relativos a 317 voos realizados com a aeronave PT-MXD no período de 26/06/2013 até 29/08/2013. A tabela anexa apresenta a relação dos voos.

1.2. Em síntese, por força dos fatos e documentos trazidos ao conhecimento desta ANAC através do Ofício nº 21640/2013 do Ministério Público Federal - MPF, realizou-se auditoria de acompanhamento de aeronavegabilidade na base principal de manutenção da empresa autuada, no período de **17 a 21 de fevereiro de 2014**. Os resultados, recomendações e conclusão estão detalhado no Relatório de Vigilância da Segurança Operacional - RVSO nº 16579/2014 (fls. 59/61v).

1.3. Foram observadas diversas não-conformidades na referida auditoria. No caso em análise, a não-conformidade está descrita, inicialmente, no item 20 do FOP 109 nº 65/2014/GTAR-RJ/GAEM/GGAC/SAR - Comunicação de Não-Conformidades de Inspeção - (fls.63/65v):

ITEM	REQUISITO	NÃO-CONFORMIDADE	PRAZO	SITUAÇÃO
		Foi verificado que a aeronave PT-MXD teve registrado no RTC BA109513 em 25/06/2013		

20	RBAC 121 Seção 121.709 RBAC 43 Seção 43.13	<p>a seguinte pane: "ENT.MNT: VERIFICADO SELO DE PRESSURIZAÇÃO DA PORTA 1R DANIFICADO". No campo de atendimento foi lançado " EFETUADO INSPEÇÃO IAW TSM SUBSTASK 52-10-00-220-081A, NECESSÁRIO PROGRAMAR REPARO OU SUBSTITUIÇÃO. 18/07 GRUMW - DURANTE TRANSITO NA DATA DE HOJE FOI CONSTATADO UM DANO COM 2" (RASGO) NO SELO DA PORTA 1R JÁ TEMOS UM ITEM ABERTO BA109513, POREM NÃO HOUE NENHUM REPORTE DE VAZAMENTO DE PRESSÃO, TEMOS 02 EA EM QSC, DEVIDO ACFT EM TRANSITO RÁPIDO NÃO FOI TOMADA NENHUMA AÇÃO CONSULTEI MANUAL E O MESMO PEDE A TROCA DO SELO." A aeronave foi liberada para voo sem referência a dados técnicos e a empresa estabeleceu o prazo limite de correção para 30/06/2013. Em 18/07/2013 foi lançado o item de inspeção 2458611: " REFERENTE AO DANO NO SELO DA PORTA 1R O MESMO ESTÁ DANIFICADO (RASGO) MAIS OU MENOS 2 " NECESSÁRIO PROGRAMAR A TROCA DO MESMO PN - D5211046020600". Finalmente em 30/08/2013 foi efetuada substituição do selo da porta, conforme RTC BA029821. Conforme dados do SRM, o limite para reparo do selo da porta é de 1" (AMM 52-11-18-300-001-A).</p>	25/03/2014	ABERTA
----	--	---	------------	--------

1.4. Note-se que às fls. 74 à 126, constam diversas Comunicações de Não-Conformidades e Respostas de Não-Conformidades entre a área técnica (GTAR-RJ) e a Interessada, no entanto, para a não-conformidade de nº 20, que trata da conduta apurada nestes autos, todas as respostas e providências adotadas pela empresa foram, sucessivamente, rejeitadas e consideradas não satisfatórias. Cabe ressaltar a análise da resposta no item 20 do FOP nº 109 nº 235/2014/GTAR-RJ/GAEM/GGAC/SAR:

TEM	REQUISITO	NÃO-CONFORMIDADE	PRAZO	SITUAÇÃO
		<p>Foi verificado que a aeronave PT-MXD teve registrado no RTC BA109513 em 25/06/2013 a seguinte pane: "ENT.MNT: VERIFICADO SELO DE PRESSURIZAÇÃO DA PORTA 1R DANIFICADO". No campo de atendimento foi lançado " EFETUADO INSPEÇÃO IAW TSM SUBSTASK 52-10-00-220-081A, NECESSÁRIO PROGRAMAR REPARO OU SUBSTITUIÇÃO. 18/07 GRUMW - DURANTE TRANSITO NA DATA DE HOJE FOI CONSTATADO UM DANO COM 2" (RASGO) NO SELO DA PORTA 1R JÁ TEMOS UM ITEM ABERTO BA109513, POREM NÃO HOUE NENHUM REPORTE DE VAZAMENTO DE PRESSÃO, TEMOS 02 EA EM QSC, DEVIDO ACFT EM TRANSITO RÁPIDO NÃO FOI TOMADA NENHUMA AÇÃO CONSULTEI MANUAL E O MESMO PEDE A TROCA DO SELO." A aeronave foi liberada para voo sem referência a dados técnicos e a empresa estabeleceu o prazo limite de correção para 30/06/2013. Em</p>		

20	RBAC 121 Seção 121.709 RBAC 43 Seção 43.13	<p>18/07/2013 foi lançado o item de inspeção 2458611: " REFERENTE AO DANO NO SELO DA PORTA 1R O MESMO ESTÁ DANIFICADO (RASGO) MAIS OU MENOS 2 " NECESSÁRIO PROGRAMAR A TROCA DO MESMO PN - D5211046020600". Finalmente em 30/08/2013 foi efetuada substituição do selo da porta, conforme RTC BA029821. Conforme dados do SRM, o limite para reparo do selo da porta é de 1" (AMM 52-11-18-300-001-A).</p> <p>Análise da resposta:</p> <p><u>Reiteramos a necessidade imediata de que reportes referentes a vazamento de pressurização sejam encerrados ou postergados com base em dados técnicos/aprovados e de acordo com a seção 121.709 do RBAC 121, sendo considerada não aeronavegável no momento qualquer aeronave que esteja em voo com pendência relativa a vazamento de pressurização e liberada sem referência a dados técnicos aceitos/aprovados. Adicionalmente, solicitamos a apresentação de toda a comunicação entre a empresa e a fabricante Airbus.</u></p>	30/08/2014	ABERTA
----	--	--	------------	--------

1.5. Por fim, a GTAR/RJ informa que todas as não conformidades foram consideradas encerradas, conforme FOP 109 n° 289/2014/GTAR-DJ/GAEM/GGAC/SAR (fls. 128).

1.6. Por meio do Ofício n° 1913/2014/GATR/GAEM/GGAC/SAR (fls. 130) foi solicitado à Interessada alguns documentos. Para o caso em apreço, cópia da página BA109513 do RTC da aeronave PT-MXD e cópia das páginas do diário de bordo da referida aeronave no período de 25/06/2013 a 30/08/2013, que constam às fls. 134/248.

1.7. O Relatório de Fiscalização n° 73/2014/GTAR-RJ/GAEM/GGAC/SAR (fls. 05/10) descreve, detalhadamente, as circunstâncias da constatação das 317 (trezentos e dezessete) infrações imputadas à Interessada, recomenda a emissão de Auto de Infração e anexa documentos importantes para o caso (fls. 11/252), em especial, tabela com a contagem dos voos da aeronave **PT-MXD**, no período de **26/06/2013** até **29/08/2013**, a seguir:

Contagem	Número do Voo	Origem	Destino	Data	Página do Diário de Bordo
1	3061	SBFZ	SBBR	26/6/2013	521857/PT-MXD/13
2	3583	SBBR	SBGR	26/6/2013	521858/PT-MXD/13
3	3580	SBGR	SBBR	26/6/2013	521859/PT-MXD/13
4	3062	SBBR	SBFZ	26/6/2013	521860/PT-MXD/13
5	3061	SBFZ	SBBR	27/6/2013	521861/PT-MXD/13
6	3066	SBBR	SBFZ	27/6/2013	521861/PT-MXD/13
7	3879	SBFZ	SBGR	27/6/2013	521862/PT-MXD/13
8	3750	SBGR	SBEG	27/6/2013	521863/PT-MXD/13
9	3751	SBEG	SBGR	28/6/2013	521865/PT-MXD/13
10	3504	SBGR	SBRF	28/6/2013	521866/PT-MXD/13
11	3507	SBRF	SBGR	28/6/2013	521866/PT-MXD/13
12	3507	SBGR	SBPA	28/6/2013	521867/PT-MXD/13
13	3296	SBPA	SBGR	28/6/2013	521867/PT-MXD/13
14	3442	SBGR	SBCF	28/6/2013	521867/PT-MXD/13
15	3441	SBCF	SBGR	29/6/2013	521868/PT-MXD/13
16	3302	SBGR	SBFZ	29/6/2013	521869/PT-MXD/13
17	3067	SBFZ	SBBR	29/6/2013	521869/PT-MXD/13
18	3587	SBBR	SBGR	29/6/2013	521870/PT-MXD/13
19	3324	SBGR	SBFZ	29/6/2013	521870/PT-MXD/13
20	3061	SBFZ	SBBR	30/6/2013	521871/PT-MXD/13
21	3066	SBBR	SBFZ	30/6/2013	521872/PT-MXD/13

22	3879	SBFZ	SBGR	30/6/2013	521873/PT-MXD/13
23	3178	SBGR	SBSV	30/6/2013	521874/PT-MXD/13
24	3179	SBSV	SBGR	1/7/2013	521875/PT-MXD/13
25	3878	SBGR	SBFZ	1/7/2013	521875/PT-MXD/13
26	3563	SBFZ	SBGR	1/7/2013	521876/PT-MXD/13
27	3506	SBGR	SBRF	1/7/2013	521877/PT-MXD/13
28	3503	SBRF	SBGR	2/7/2013	521878/PT-MXD/13
29	3310	SBGR	SBNT	2/7/2013	521879/PT-MXD/13
30	3311	SBNT	SBGR	2/7/2013	521879/PT-MXD/13
31	3750	SBGR	SBEG	2/7/2013	521880/PT-MXD/13
32	3751	SBEG	SBGR	3/7/2013	521881/PT-MXD/13
33	3896	SBGR	SBSV	3/7/2013	521882/PT-MXD/13
34	3191	SBSV	SBGL	3/7/2013	521882/PT-MXD/13
35	3190	SBGL	SBSV	3/7/2013	521883/PT-MXD/13
36	3897	SBSV	SBGR	3/7/2013	521883/PT-MXD/13
37	3442	SBGR	SBCF	4/7/2013	521884/PT-MXD/13
38	3441	SBCF	SBGR	4/7/2013	521885/PT-MXD/13
39	3289	SBGR	SBPA	4/7/2013	521886/PT-MXD/13
40	3288	SBPA	SBGR	4/7/2013	521887/PT-MXD/13
41	3548	SBGR	SBRF	4/7/2013	521888/PT-MXD/13
42	3525	SBRF	SBGR	4/7/2013	521888/PT-MXD/13
43	3322	SBGR	SBFZ	4/7/2013	521889/PT-MXD/13
44	3061	SBFZ	SBBR	5/7/2013	521890/PT-MXD/13
45	3060	SBBR	SBFZ	5/7/2013	521891/PT-MXD/13
46	3879	SBFZ	SBGR	5/7/2013	521892/PT-MXD/13
47	3178	SBGR	SBSV	5/7/2013	521892/PT-MXD/13
48	3179	SBSV	SBGR	6/7/2013	521893/PT-MXD/13
49	3878	SBGR	SBFZ	6/7/2013	521893/PT-MXD/13
50	3563	SBFZ	SBGR	6/7/2013	521894/PT-MXD/13
51	3506	SBGR	SBRF	6/7/2013	521895/PT-MXD/13
52	3503	SBRF	SBGR	7/7/2013	521896/PT-MXD/13
53	3310	SBGR	SBNT	7/7/2013	521897/PT-MXD/13
54	3311	SBNT	SBGR	7/7/2013	521897/PT-MXD/13
55	3498	SBGR	SBRF	7/7/2013	521898/PT-MXD/13
56	3501	SBRF	SBGR	8/7/2013	521899/PT-MXD/13
57	3504	SBGR	SBRF	8/7/2013	508652/PT-MXD/13
58	3507	SBRF	SBGR	8/7/2013	508652/PT-MXD/13
59	3507	SBGR	SBPA	8/7/2013	508653/PT-MXD/13
60	3296	SBPA	SBGR	8/7/2013	508653/PT-MXD/13
61	3441	SBGR	SBCF	8/7/2013	508653/PT-MXD/13
62	3441	SBCF	SBGR	9/7/2013	508654/PT-MXD/13
63	3289	SBGR	SBPA	9/7/2013	508654/PT-MXD/13
64	3288	SBPA	SBGR	9/7/2013	508654/PT-MXD/13
65	3548	SBGR	SBRF	9/7/2013	508655/PT-MXD/13
66	3525	SBRF	SBGR	9/7/2013	508655/PT-MXD/13
67	3322	SBGR	SBFZ	9/7/2013	508656/PT-MXD/13
68	3061	SBFZ	SBBR	10/7/2013	508657/PT-MXD/13
69	3860	SBBR	SBRF	10/7/2013	508657/PT-MXD/13
70	3861	SBRF	SBBR	10/7/2013	508658/PT-MXD/13
71	3062	SBBR	SBFZ	10/7/2013	508659/PT-MXD/13
72	3323	SBFZ	SBGR	11/7/2013	508660/PT-MXD/13
73	3896	SBGR	SBSV	11/7/2013	508661/PT-MXD/13
74	3191	SBSV	SBGL	11/7/2013	508662/PT-MXD/13
75	3190	SBGL	SBSV	11/7/2013	508662/PT-MXD/13
76	3897	SBSV	SBGR	11/7/2013	508663/PT-MXD/13
77	3295	SBGR	SBPA	12/7/2013	508664/PT-MXD/13
78	3297	SBPA	SBGR	12/7/2013	508665/PT-MXD/13
79	3289	SBGR	SBPA	12/7/2013	508666/PT-MXD/13
80	3288	SBPA	SBGR	12/7/2013	508666/PT-MXD/13
81	3548	SBGR	SBRF	12/7/2013	508667/PT-MXD/13

82	3525	SBRF	SBGR	12/7/2013	508667/PT-MXD/13
83	3322	SBGR	SBFZ	12/7/2013	508668/PT-MXD/13
84	3061	SBFZ	SBBR	13/7/2013	508669/PT-MXD/13
85	3860	SBBR	SBRF	13/7/2013	508669/PT-MXD/13
86	3861	SBRF	SBBR	13/7/2013	508670/PT-MXD/13
87	3062	SBBR	SBFZ	13/7/2013	508671/PT-MXD/13
88	3323	SBFZ	SBGR	13/7/2013	508671/PT-MXD/13
89	3896	SBGR	SBSV	14/7/2013	508672/PT-MXD/13
90	3191	SBSV	SBGL	14/7/2013	508673/PT-MXD/13
91	3190	SBGL	SBSV	14/7/2013	508673/PT-MXD/13
92	3897	SBSV	SBGR	14/7/2013	508674/PT-MXD/13
93	3442	SBGR	SBCF	14/7/2013	508675/PT-MXD/13
94	3441	SBCF	SBGR	15/7/2013	508676/PT-MXD/13
95	3302	SBGR	SBFZ	15/7/2013	508677/PT-MXD/13
96	3067	SBFZ	SBBR	15/7/2013	508677/PT-MXD/13
97	3587	SBBR	SBGR	15/7/2013	508678/PT-MXD/13
98	3324	SBGR	SBFZ	15/7/2013	508678/PT-MXD/13
99	3325	SBFZ	SBGR	16/7/2013	508679/PT-MXD/13
100	3636	SBGR	SBMO	16/7/2013	508680/PT-MXD/13
101	3637	SBMO	SBGR	16/7/2013	508680/PT-MXD/13
102	3324	SBGR	SBFZ	16/7/2013	508681/PT-MXD/13
103	3325	SBFZ	SBGR	17/7/2013	508682/PT-MXD/13
104	3636	SBGR	SBMO	17/7/2013	508683/PT-MXD/13
105	3637	SBMO	SBGR	17/7/2013	508683/PT-MXD/13
106	3295	SBGR	SBPA	17/7/2013	508684/PT-MXD/13
107	3297	SBPA	SBGR	18/7/2013	508685/PT-MXD/13
108	3289	SBGR	SBPA	18/7/2013	508686/PT-MXD/13
109	3288	SBPA	SBGR	18/7/2013	508686/PT-MXD/13
110	3548	SBGR	SBRF	18/7/2013	508687/PT-MXD/13
111	3525	SBRF	SBGR	18/7/2013	508687/PT-MXD/13
112	3322	SBGR	SBFZ	18/7/2013	508688/PT-MXD/13
113	3325	SBFZ	SBGR	19/7/2013	508689/PT-MXD/13
114	3636	SBGR	SBMO	19/7/2013	508690/PT-MXD/13
115	3637	SBMO	SBGR	19/7/2013	508690/PT-MXD/13
116	3324	SBGR	SBFZ	19/7/2013	508691/PT-MXD/13
117	3061	SBFZ	SBBR	20/7/2013	508692/PT-MXD/13
118	3860	SBBR	SBRF	20/7/2013	508692/PT-MXD/13
119	3861	SBRF	SBBR	20/7/2013	508693/PT-MXD/13
120	3062	SBBR	SBFZ	20/7/2013	508694/PT-MXD/13
121	3323	SBFZ	SBGR	21/7/2013	508695/PT-MXD/13
122	3562	SBGR	SBBR	21/7/2013	508696/PT-MXD/13
123	3066	SBBR	SBFZ	21/7/2013	508696/PT-MXD/13
124	3878	SBFZ	SBGR	21/7/2013	508697/PT-MXD/13
125	3498	SBGR	SBRF	21/7/2013	508698/PT-MXD/13
126	3503	SBRF	SBGR	22/7/2013	508699/PT-MXD/13
127	3302	SBGR	SBFZ	22/7/2013	487852/PT-MXD/13
128	3067	SBFZ	SBBR	22/7/2013	487852/PT-MXD/13
129	3587	SBBR	SBGR	22/7/2013	487853/PT-MXD/13
130	3324	SBGR	SBFZ	22/7/2013	487853/PT-MXD/13
131	3325	SBFZ	SBGR	23/7/2013	487854/PT-MXD/13
132	3636	SBGR	SBMO	23/7/2013	487855/PT-MXD/13
133	3637	SBMO	SBGR	23/7/2013	487855/PT-MXD/13
134	3644	SBGR	SBMO	23/7/2013	487856/PT-MXD/13
135	3645	SBMO	SBGR	24/7/2013	487857/PT-MXD/13
136	3344	SBGR	SBCF	24/7/2013	487858/PT-MXD/13
137	3345	SBCF	SBGR	24/7/2013	487859/PT-MXD/13
138	3154	SBGR	SBSV	24/7/2013	487859/PT-MXD/13
139	3155	SBSV	SBGR	24/7/2013	487859/PT-MXD/13
140	3498	SBGR	SBRF	24/7/2013	487860/PT-MXD/13
141	3503	SBRF	SBGR	25/7/2013	487861/PT-MXD/13

142	3310	SBGR	SBNT	25/7/2013	487862/PT-MXD/13
143	3311	SBNT	SBGR	25/7/2013	487862/PT-MXD/13
144	3750	SBGR	SBEG	25/7/2013	487863/PT-MXD/13
145	3751	SBEG	SBGR	26/7/2013	487864/PT-MXD/13
146	3344	SBGR	SBCF	26/7/2013	487865/PT-MXD/13
147	3345	SBCF	SBGR	26/7/2013	487865/PT-MXD/13
148	3378	SBGR	SBFZ	26/7/2013	487866/PT-MXD/13
149	3563	SBFZ	SBGR	26/7/2013	487867/PT-MXD/13
150	3295	SBGR	SBPA	26/7/2013	487867/PT-MXD/13
151	3297	SBPA	SBGR	27/7/2013	487868/PT-MXD/13
152	3344	SBGR	SBCF	27/7/2013	487869/PT-MXD/13
153	3345	SBCF	SBGR	27/7/2013	487870/PT-MXD/13
154	3154	SBGR	SBSV	27/7/2013	487870/PT-MXD/13
155	3155	SBSV	SBGR	27/7/2013	487870/PT-MXD/13
156	3498	SBGR	SBRF	27/7/2013	487871/PT-MXD/13
157	3501	SBRF	SBGR	28/7/2013	487872/PT-MXD/13
158	3896	SBGR	SBSV	28/7/2013	487872/PT-MXD/13
159	3191	SBSV	SBGL	28/7/2013	487873/PT-MXD/13
160	3190	SBGL	SBSV	28/7/2013	487873/PT-MXD/13
161	3897	SBSV	SBGR	28/7/2013	487874/PT-MXD/13
162	3644	SBGR	SBNT	28/7/2013	487875/PT-MXD/13
163	3644	SBNT	SBMO	29/7/2013	487876/PT-MXD/13
164	3645	SBMO	SBGR	29/7/2013	487877/PT-MXD/13
165	3302	SBGR	SBFZ	29/7/2013	487878/PT-MXD/13
166	3067	SBFZ	SBBR	29/7/2013	487878/PT-MXD/13
167	3587	SBBR	SBGR	29/7/2013	487879/PT-MXD/13
168	3750	SBGR	SBEG	29/7/2013	487880/PT-MXD/13
169	3751	SBEG	SBGR	30/7/2013	487881/PT-MXD/13
170	3302	SBGR	SBFZ	30/7/2013	487882/PT-MXD/13
171	3067	SBFZ	SBBR	30/7/2013	487882/PT-MXD/13
172	3587	SBBR	SBGR	30/7/2013	487883/PT-MXD/13
173	3506	SBGR	SBRF	30/7/2013	487884/PT-MXD/13
174	3503	SBRF	SBGR	31/7/2013	487885/PT-MXD/13
175	3310	SBGR	SBNT	31/7/2013	487886/PT-MXD/13
176	3511	SBNT	SBGR	31/7/2013	487886/PT-MXD/13
177	3750	SBGR	SBEG	31/7/2013	487887/PT-MXD/13
178	3751	SBEG	SBGR	1/8/2013	487888/PT-MXD/13
179	3289	SBGR	SBPA	1/8/2013	487889/PT-MXD/13
180	3288	SBPA	SBGR	1/8/2013	487889/PT-MXD/13
181	3548	SBGR	SBRF	1/8/2013	487890/PT-MXD/13
182	3525	SBRF	SBGR	1/8/2013	487890/PT-MXD/13
183	3506	SBGR	SBRF	1/8/2013	487891/PT-MXD/13
184	3501	SBRF	SBGR	2/8/2013	487892/PT-MXD/13
185	3372	SBGR	SBFZ	2/8/2013	487893/PT-MXD/13
186	3061	SBFZ	SBBR	2/8/2013	487893/PT-MXD/13
187	3587	SBBR	SBGR	2/8/2013	487894/PT-MXD/13
188	3324	SBGR	SBFZ	2/8/2013	487894/PT-MXD/13
189	3323	SBFZ	SBGR	3/8/2013	487895/PT-MXD/13
190	3289	SBGR	SBPA	3/8/2013	487896/PT-MXD/13
191	3288	SBPA	SBGR	3/8/2013	487896/PT-MXD/13
192	3548	SBGR	SBRF	3/8/2013	487897/PT-MXD/13
193	3525	SBRF	SBGR	3/8/2013	487897/PT-MXD/13
194	3324	SBGR	SBFZ	4/8/2013	487898/PT-MXD/13
195	3061	SBFZ	SBBR	4/8/2013	487899/PT-MXD/13
196	3066	SBBR	SBFZ	4/8/2013	528152/PT-MXD/13
197	3879	SBFZ	SBGR	4/8/2013	528153/PT-MXD/13
198	3750	SBGR	SBEG	4/8/2013	528154/PT-MXD/13
199	3751	SBEG	SBGR	5/8/2013	528155/PT-MXD/13
200	3344	SBGR	SBCF	5/8/2013	528156/PT-MXD/13
201	3345	SBCF	SBGR	5/8/2013	528156/PT-MXD/13

202	3878	SBGR	SBFZ	5/8/2013	528157/PT-MXD/13
203	3563	SBFZ	SBGR	5/8/2013	528158/PT-MXD/13
204	3504	SBGR	SBRF	6/8/2013	528159/PT-MXD/13
205	3507	SBRF	SBGR	6/8/2013	528159/PT-MXD/13
206	3507	SBGR	SBPA	6/8/2013	528160/PT-MXD/13
207	3296	SBPA	SBGR	6/8/2013	528160/PT-MXD/13
208	3170	SBGR	SBSV	6/8/2013	528161/PT-MXD/13
209	3171	SBSV	SBGR	7/8/2013	528162/PT-MXD/13
210	3289	SBGR	SBPA	7/8/2013	528162/PT-MXD/13
211	3288	SBPA	SBGR	7/8/2013	528162/PT-MXD/13
212	3548	SBGR	SBRF	7/8/2013	528163/PT-MXD/13
213	3525	SBRF	SBGR	7/8/2013	528163/PT-MXD/13
214	3322	SBGR	SBFZ	8/8/2013	528164/PT-MXD/13
215	3061	SBFZ	SBBR	8/8/2013	528165/PT-MXD/13
216	3860	SBBR	SBRF	8/8/2013	528165/PT-MXD/13
217	3861	SBRF	SBBR	8/8/2013	528166/PT-MXD/13
218	3062	SBBR	SBFZ	8/8/2013	528166/PT-MXD/13
219	3323	SBFZ	SBGR	9/8/2013	528167/PT-MXD/13
220	3362	SBGR	SBBR	9/8/2013	528168/PT-MXD/13
221	3066	SBBR	SBFZ	9/8/2013	528168/PT-MXD/13
222	3879	SBFZ	SBGR	9/8/2013	528169/PT-MXD/13
223	3178	SBGR	SBSV	9/8/2013	528169/PT-MXD/13
224	3171	SBSV	SBGR	10/8/2013	528170/PT-MXD/13
225	3280	SBGR	SBPA	10/8/2013	528170/PT-MXD/13
226	3288	SBPA	SBGR	10/8/2013	528170/PT-MXD/13
227	3548	SBGR	SBRF	10/8/2013	528171/PT-MXD/13
228	3525	SBRF	SBGR	10/8/2013	528171/PT-MXD/13
229	3322	SBGR	SBFZ	10/8/2013	528172/PT-MXD/13
230	3325	SBFZ	SBGR	11/8/2013	528173/PT-MXD/13
231	3636	SBGR	SBMO	11/8/2013	528174/PT-MXD/13
232	3637	SBMO	SBGR	11/8/2013	528174/PT-MXD/13
233	3295	SBGR	SBPA	11/8/2013	528175/PT-MXD/13
234	3297	SBPA	SBGR	12/8/2013	528177/PT-MXD/13
235	3302	SBGR	SBFZ	12/8/2013	528178/PT-MXD/13
236	3067	SBFZ	SBBR	12/8/2013	528178/PT-MXD/13
237	3587	SBBR	SBGR	12/8/2013	528179/PT-MXD/13
238	3324	SBGR	SBFZ	12/8/2013	528180/PT-MXD/13
239	3061	SBFZ	SBBR	13/8/2013	528181/PT-MXD/13
240	3860	SBBR	SBRF	13/8/2013	528181/PT-MXD/13
241	3861	SBRF	SBBR	13/8/2013	528182/PT-MXD/13
242	3062	SBBR	SBFZ	13/8/2013	528183/PT-MXD/13
243	3323	SBFZ	SBGR	14/8/2013	528184/PT-MXD/13
244	3562	SBGR	SBBR	14/8/2013	528185/PT-MXD/13
245	3066	SBBR	SBFZ	14/8/2013	528185/PT-MXD/13
246	3879	SBFZ	SBGR	14/8/2013	528186/PT-MXD/13
247	3178	SBGR	SBSV	14/8/2013	528186/PT-MXD/13
248	3179	SBSV	SBGR	15/8/2013	528187/PT-MXD/13
249	3878	SBGR	SBFZ	15/8/2013	528187/PT-MXD/13
250	3563	SBFZ	SBGR	15/8/2013	528188/PT-MXD/13
251	3170	SBGR	SBSV	15/8/2013	528188/PT-MXD/13
252	3171	SBSV	SBGR	16/8/2013	528189/PT-MXD/13
253	3289	SBGR	SBPA	16/8/2013	528189/PT-MXD/13
254	3288	SBPA	SBGR	16/8/2013	528189/PT-MXD/13
255	3390	SBGR	SBFZ	16/8/2013	528190/PT-MXD/13
256	3391	SBFZ	SBGR	16/8/2013	528191/PT-MXD/13
257	3322	SBGR	SBFZ	17/8/2013	528192/PT-MXD/13
258	3061	SBFZ	SBBR	17/8/2013	528193/PT-MXD/13
259	3860	SBBR	SBRF	17/8/2013	528193/PT-MXD/13
260	3861	SBRF	SBBR	17/8/2013	528194/PT-MXD/13
261	3062	SBBR	SBFZ	17/8/2013	528195/PT-MXD/13

262	3323	SBFZ	SBGR	17/8/2013	528196/PT-MXD/13
263	3344	SBGR	SBCF	18/8/2013	528197/PT-MXD/13
264	3327	SBCF	SBGR	18/8/2013	528197/PT-MXD/13
265	3154	SBGL	SBSV	18/8/2013	528198/PT-MXD/13
266	3155	SBSV	SBGL	18/8/2013	528198/PT-MXD/13
267	3498	SBGR	SBRF	18/8/2013	528199/PT-MXD/13
268	3503	SBRF	SBGR	19/8/2013	524252/PT-MXD/13
269	3310	SBGR	SBNT	19/8/2013	524253/PT-MXD/13
270	3311	SBNT	SBGR	19/8/2013	524253/PT-MXD/13
271	3750	SBGR	SBEG	19/8/2013	524254/PT-MXD/13
272	3751	SBEG	SBGR	20/8/2013	524255/PT-MXD/13
273	3310	SBGR	SBNT	20/8/2013	524256/PT-MXD/13
274	3311	SBNT	SBGR	20/8/2013	524256/PT-MXD/13
275	3170	SBGR	SBSV	20/8/2013	524257/PT-MXD/13
276	3179	SBSV	SBGR	21/8/2013	524258/PT-MXD/13
277	3878	SBGR	SBFZ	21/8/2013	524258/PT-MXD/13
278	3563	SBFZ	SBGR	21/8/2013	524259/PT-MXD/13
279	3295	SBGR	SBPA	21/8/2013	524260/PT-MXD/13
280	3297	SBPA	SBGR	22/8/2013	524261/PT-MXD/13
281	3302	SBGR	SBFZ	22/8/2013	524262/PT-MXD/13
282	3879	SBFZ	SBGR	22/8/2013	524263/PT-MXD/13
283	3178	SBGR	SBSV	22/8/2013	524263/PT-MXD/13
284	3179	SBSV	SBGR	23/8/2013	524264/PT-MXD/13
285	3636	SBGR	SBMO	23/8/2013	524265/PT-MXD/13
286	3637	SBMO	SBGR	23/8/2013	524265/PT-MXD/13
287	3324	SBGR	SBFZ	23/8/2013	524266/PT-MXD/13
288	3061	SBFZ	SBBR	24/8/2013	524267/PT-MXD/13
289	3860	SBBR	SBRF	24/8/2013	524267/PT-MXD/13
290	3861	SBRF	SBBR	24/8/2013	524268/PT-MXD/13
291	3062	SBBR	SBFZ	24/8/2013	524268/PT-MXD/13
292	3323	SBFZ	SBGR	25/8/2013	524269/PT-MXD/13
293	3504	SBGR	SBRF	25/8/2013	524270/PT-MXD/13
294	3507	SBRF	SBGR	25/8/2013	524270/PT-MXD/13
295	3507	SBGR	SBPA	25/8/2013	524271/PT-MXD/13
296	3296	SBPA	SBGR	25/8/2013	524271/PT-MXD/13
297	3335	SBGR	SBCT	25/8/2013	524273/PT-MXD/13
298	3334	SBCT	SBGR	26/8/2013	524274/PT-MXD/13
299	3302	SBGR	SBFZ	26/8/2013	524275/PT-MXD/13
300	3067	SBFZ	SBBR	26/8/2013	524275/PT-MXD/13
301	3587	SBBR	SBGR	26/8/2013	524276/PT-MXD/13
302	3170	SBGR	SBSV	26/8/2013	524277/PT-MXD/13
303	3171	SBSV	SBGR	27/8/2013	524278/PT-MXD/13
304	3289	SBGR	SBPA	27/8/2013	524278/PT-MXD/13
305	3288	SBPA	SBGR	27/8/2013	524278/PT-MXD/13
306	3390	SBGR	SBFZ	27/8/2013	524279/PT-MXD/13
307	3391	SBFZ	SBGR	27/8/2013	524280/PT-MXD/13
308	3322	SBGR	SBFZ	28/8/2013	524281/PT-MXD/13
309	3061	SBFZ	SBBR	28/8/2013	524282/PT-MXD/13
310	3860	SBBR	SBRF	28/8/2013	524282/PT-MXD/13
311	3861	SBRF	SBBR	28/8/2013	524283/PT-MXD/13
312	3062	SBBR	SBFZ	28/8/2013	524284/PT-MXD/13
313	3323	SBFZ	SBGR	29/8/2013	524285/PT-MXD/13
314	3562	SBGR	SBBR	29/8/2013	524286/PT-MXD/13
315	3066	SBBR	SBFZ	29/8/2013	524286/PT-MXD/13
316	3879	SBFZ	SBGR	29/8/2013	524287/PT-MXD/13
317	3178	SBGR	SBSV	29/8/2013	524287/PT-MXD/13

1.8. A Interessada apresentou sua defesa, nos seguintes termos (fls. 254/265):

a) Discorre que no dia 25/06/2013 foi identificado um pequeno ruído no selo da porta IR que foi registrado no Relatório de Panes n° BA1095513. O reporte permaneceu

aberto no Sistema Informatizado de Controle de Manutenção (META) para efeito de monitoramento tendo em conta que se tratava de um item de natureza subjetiva, de difícil detecção do eventual ponto de origem e que é uma condição que está relacionada à maior ou menor sensibilidade dos passageiros e tripulantes;

b) Confirma que a pane reportada foi encerrada definitivamente em 29/08/2013, porém, alega que não é evidente que o ruído permaneceu nos 317 voos realizados;

c) Explica que no caso de ocorrência de vazamento de pressurização, onde requer ação de manutenção imediata, surge uma mensagem para a tripulação técnica indicando que há um problema de pressurização na aeronave e esta mensagem vai aparecer até que seja tomada uma ação de manutenção para solucionar o problema, o que não foi o caso em questão;

d) Informa que o caso foi abordado de forma adequada, encerrado pela manutenção de acordo com os dados técnicos emitidos pelo fabricante da aeronave (doc. 3) e que a aeronave estava em condições aeronavegáveis;

e) Por fim, requer que seja arquivado o Auto de Infração nº 02510/2014.

1.9. O setor competente de primeira instância, em motivada decisão, afastou os argumentos de defesa prévia, confirmou o ato infracional e aplicou multa, no **patamar intermediário**, no valor de **R\$ 7.000,00 (sete mil reais)**, como sanção administrativa, **para cada uma das 317 (trezentas e dezessete) condutas**, perfazendo o total de **R\$ 2.219.000,00 (dois milhões, duzentos e dezenove mil reais)**, conforme Tabela de Infrações do Anexo II da Resolução ANAC nº 25, de 25 de abril de 2008 e alterações, pela prática do disposto no art. 302, inciso III, alínea “e” da Lei nº 7.565/1986, ante a ausência de circunstâncias atenuantes e agravantes previstas no art. 22 da mesma Resolução.

1.10. Em grau recursal a Interessada apresentou as seguintes alegações:

I - **Ausência de prática infrativa à legislação** - Para a questão do pequeno ruído identificado no selo da Porta 1R da aeronave PT-MXD foi dado o tratamento adequado e encerrado pela manutenção programada de acordo com os dados técnicos emitidos pelo fabricante da aeronave, mantendo-se a aeronave a todo o tempo em perfeitas condições de aeronavegabilidade, sem qualquer risco aos passageiros. Que não é evidente que o problema reportado estava presente em todos os voos operados pela aeronave até o encerramento definitivo do item e que o RVSO nº 16579/2014, de 17/02/2014, atestou em diversos trechos a regularidade geral dos procedimentos da Recorrente;

II - **Ausência de fundamentação da decisão recorrida** - a ausência de motivação e fundamentação na decisão representa violação direta ao Princípio Constitucional da Motivação das decisões, pois além de não demonstrar qualquer irregularidade na conduta da recorrente fundamentou-se em "*meras ilações, presunções e achismos técnicos*";

III - **Violação aos princípios da razoabilidade e proporcionalidade** - vez que a multa fixada é totalmente desproporcional e não há qualquer norma ou regulamento administrativo que permite a aplicação da multa, multiplicada pelo número de voos realizados pela aeronave, nem tampouco porque foi aplicada infração de intensidade média e não mínima.

IV - Nessa toada, requer: (i) que a presente autuação seja cancelada na integralidade, ou, sucessivamente, reduzido o seu valor e, neste caso, requer-se alternativa ou cumulativamente: (i) seja considerada somente uma multa; (ii) seja considerada a multa em seu patamar mínimo, pois inexistente justificativa para fixação no patamar médio; (iii) seja considerado como data inicial para aplicação da multa a data de 18/07/2013 (data da identificação e avaliação da avaria do selo da Porta IR pela Recorrente); e (iv) se considerada mais que uma multa seja considerada uma multa por dia e não por voo da aeronave.

1.11. É o breve relatório.

2. PRELIMINARES

2.1. Considerando os prazos descritos no quadro acima, acuso regularidade processual nos presentes autos visto que preservados os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitados os princípios da Administração Pública, em especial a ampla defesa e o contraditório.

2.2. Julgo o processo apto à decisão de segunda instância administrativa por parte desta ASJIN.

3. FUNDAMENTAÇÃO

3.1. **Fundamentação da matéria - Não observar as normas e regulamentos relativos à**

manutenção e operação das aeronaves

3.2. Diante das irregularidades tratadas no processo administrativo em tela, a autuação foi realizada com fundamento no art. 302, inciso III, alínea "e" da Lei 7.565 de 19/12/1986 c/c os requisitos 121.153(a) (2) e 121.363 (a) (1) e (2) do RBAC 121.

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

Lei nº 7.565/86

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; ”

(grifo nosso)

3.4. 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)(1) e (2):

Regulamento Brasileiro de Aviação Civil – RBAC 121 – Emenda nº 02

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.

(..)

SUBPARTE L

MANUTENÇÃO, MANUTENÇÃO PREVENTIVA, MODIFICAÇÕES E REPAROS

(...)

121.363 – RESPONSABILIDADE PELA AERONAVEGABILIDADE

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

(1) **aeronavegabilidade de seus aviões**, incluindo células, motores, hélices, equipamentos e partes dos mesmos; e

(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. Ainda, vejamos o que dispõe a seção 4.13 do MGM (rev. 11) da autuada que trata de liberação de aeronave para voo após manutenção:

4.13 Liberação de Aeronave para Voo

As aeronaves da TAM, após execução de serviços de manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos, passam por um processo formal de liberação para voo através do preenchimento do Relatório Técnico de Aeronave (RTA). Esta atividade é descrita no documento **ITT-24-02-02 - Relatório Técnico de Aeronave – RTA.**

A política adotada pela Diretoria de Manutenção da TAM para liberação de aeronave para voo se aplica nas seguintes situações:

- Toda decolagem de aeronave em qualquer estação ou base de manutenção de linha
- Execução de tarefas de manutenção programada ou de rotina de nível superior a um trânsito por uma estação ou base de manutenção de linha
- Execução de grandes reparos, grandes modificações ou pacote de tarefas de manutenção programada

4.13.1 Conceito de Liberação

A liberação de aeronave para voo atesta que:

- **A aeronave se encontra aeronavegável considerando as informações de controle de manutenção disponíveis para o mecânico de manutenção aeronáutico autorizado que está procedendo à liberação**
- **Não há qualquer condição conhecida que torne a aeronave não aeronavegável**
- **As tarefas de manutenção executadas na aeronave foram realizadas de acordo com os requisitos deste Manual**
- **As tarefas de manutenção foram executadas utilizando-se dados técnicos aprovados, manuais do fabricante e ferramentas e equipamentos adequados e aferidos, conforme requerido**
- **O pessoal executante está qualificado para executar as tarefas de manutenção**

- Os itens de inspeção obrigatória decorrentes do nível das tarefas executadas foram executados por pessoal qualificado e autorizado pelo Diretor de Manutenção
- A liberação está sendo feita por mecânico aeronáutico qualificado e autorizado pelo Diretor de Manutenção, constando nominalmente da lista de pessoal autorizado a liberar aeronaves

4.13.2 Liberação para Voo com Restrições Operacionais ou de Manutenção

A liberação de aeronave para voo com restrições operacionais ou que tem que ser submetida a procedimentos de manutenção adicionais para se manterem em operação é baseada no conteúdo da MEL aplicável ao tipo de aeronave operada pela TAM e no conteúdo da Lista de Desvio de Configuração, doravante denominada CDL, editada pelo fabricante da aeronave.

No ato de liberação da aeronave, deve ser indicada claramente no RTA a condição de liberação com restrições e informada a Gerência do MCC a respeito.

4.13.3 Liberação para Voo Através de Concessão Técnica

A liberação de aeronave para voo através de concessão técnica ocorre em situações em que não há dados técnicos disponíveis que permitam a liberação da aeronave através dos procedimentos normalmente utilizados e quando a aeronavegabilidade da aeronave não é afetada.

Nestas situações a Engenharia da TAM é acionada para analisar o problema e propor uma solução que permita a liberação da aeronave através deste procedimento. A Manutenção e o Suporte Técnico têm a prerrogativa de propor uma solução para o problema e encaminhá-la para a análise da Engenharia que aceitará ou não a solução proposta.

Para maiores detalhes consultar a **ITT-27-00-41 – Concessão Técnica**.

(sem grifos no original)

3.6. Vale lembrar, ainda, que as manutenções das aeronaves devem atender não só o MGM da Autuada como também às instruções técnicas contidas no Manual de Manutenção do fabricante ou nas instruções para aeronavegabilidade continuada preparadas pelo fabricante ou outros métodos, técnicas e práticas aceitáveis pela ANAC, nos termos do requisito 43.13 do RBAC 43, que estabelece regras para manutenção, manutenção preventiva, reconstrução e alteração de qualquer aeronave que possua um certificado de aeronavegabilidade brasileiro:

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

3.7. De acordo com o Auto de Infração nº 02510/2014, constatou-se que a aeronave PT-MXD foi operada em 317 (trezentos e dezessete) voos, no período de 26/06/2013 a 29/08/2013, sem que fosse comprovada a execução de ação de manutenção adequada para o encerramento da pane ou mesmo referência a dado técnico que permitisse a liberação da aeronave para voo com o dano identificado.

3.8. Assim, verifica-se a subsunção dos fatos narrados à fundamentação exposta acima.

3.9. Das alegações recursais

3.10. A Interessada alega que para o pequeno ruído identificado no selo da Porta 1R da aeronave PT-MXD foi dado o tratamento adequado e encerrado pela manutenção programada de acordo com os dados técnicos emitidos pelo fabricante da aeronave, mantendo-se, assim, a aeronave a todo o tempo em perfeitas condições de aeronavegabilidade, sem qualquer risco aos passageiros.

3.11. Primeiramente, cabe ressaltar que a pane BA109513 registrada no dia 25/06/2013 não se tratava de ruído e sim de dano no selo de pressurização da porta 1R. Isto se confirma com uma simples leitura do Relatório de Panes relativo à aeronave PT-MXD às fls. 67/68.

3.12. Ademais, constata-se, pelos elementos constantes dos autos, que Autuada não seguiu as recomendações do fabricante para tratamento da pane BA109513 registrada, inicialmente, no dia 25/06/2013. O Relatório de Fiscalização nº 73/2014/GTAR-RJ/GAEM/GGAC/SAR (fls. 05/10) demonstra de forma minuciosa que todas as ações de manutenção executadas pela Autuada, desde o dia 25/06/2013 (abertura da pane) até o dia 30/08/2013 (encerramento da pane), foram deficientes, pois não foram evidenciados dados técnicos que permitissem a liberação da aeronave para voo e que essas ações não estavam de acordo com a legislação e não garantiam a aeronavegabilidade da aeronave.

3.13. Necessário lembrar que, segundo o manual da própria autuada (MGM, rev. 11), após execução de serviços de manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos, suas aeronaves passam por um processo formal de liberação para voo através do preenchimento do Relatório Técnico de Aeronave (RTA). A liberação de aeronave para voo atesta que aeronave se encontra aeronavegável, que as tarefas de manutenção executadas foram realizadas de acordo com os requisitos do Manual da empresa e foram executadas utilizando-se dados técnicos.

3.14. Sendo assim, as alegações da Recorrente 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 Autuada reconheceu no FPO nº 123 nº DM-Q-115/14 (fls. 123v/126), que reportes do tipo constante no Relatório de Panes nº BA109513 devem ter manutenção baseada em dados técnicos e a posterior liberação da aeronave de acordo com o previsto na legislação.

3.15. Quanto ao argumento de que não é evidente que o problema reportado estava presente em todos os voos operados pela aeronave até o encerramento definitivo do item, também não assiste razão à Interessada, porquanto o "problema reportado" - dano no selo da porta 1R - registrado como Pane BA109513, datado de **25/08/2013**, só deixou de existir quando da substituição do selo, ou seja, na data do encerramento da pane, de acordo com o Relatório BA029821, datado de **30/08/2013** (fl.67/68).

3.16. No que diz respeito à observação feita pela Recorrente de que o RVSO nº 16579/2014 atestou em diversos trechos a regularidade geral dos procedimentos da empresa, vale lembrar que embora o Relatório tenha atestado, de forma geral, a regularidade dos procedimentos da Autuada, isto não afasta a possibilidade de apuração de irregularidades que foram levantadas na Auditoria.

3.17. Quanto ao argumento de que a decisão recorrida carece de motivação e fundamentação, eis que não demonstra qualquer irregularidade na conduta da recorrente e fundamenta-se em "*meras ilações, presunções e achismos técnicos*", entendo que tal alegação não merece acolhimento dado que a fundamentação material do tipo infracional da conduta da interessada foi objeto do decisor em sede de primeira instância, que trouxe claramente ao feito o regulamento que prevê que nenhum detentor de certificado pode operar um avião, a menos que esteja em condições aeronavegáveis, bem como sua responsabilidade quanto à execução das manutenções, modificações e reparos em seus aviões, de acordo com o seu manual e com as normas dos RBAC, citando seu texto, bem como sua previsão legal, além de fazer sua relação com a verificação da fiscalização na aferição e constituição da conduta: requisitos 121.153(a)(2) e 121.363 (a)(1) e (2) do RBAC 121 cujo descumprimento configura infração passível de multa, conforme disposto no art. 302, inciso III, alínea "e" da Lei 7.565 de 19/12/1986. A verificação, pós análise fundamentada, do efetivo descumprimento ao normativo, em sede de primeira instância, por sua vez, consubstanciou a devida motivação para a tomada de decisão pela aplicação da penalidade administrativa pertinente.

3.18. Incoerente, pois, falar-se em ausência de motivação e fundamentação do ato administrativo que apenou a Interessada em decisão de primeira instância.

3.19. Quanto à alegação da Recorrente de que o valor da multa aplicada é desproporcional e que não há norma ou regulamento administrativo que permite a aplicação da multa multiplicada pelo número de voos realizados pela aeronave, cabe esclarecer que cada operação realizada pela aeronave em situação irregular pelo descumprimento de qualquer regulamento, dá ensejo a infrações distintas. Assim, cada um dos voos listados na tabela acima - item 1.7 - são infrações autônomas passíveis, portanto, de aplicação de penalidades de forma independente, pelo fato de se referirem a operações distintas ocorridas em datas, horários e etapas de voo distintos.

3.20. Todavia, as condutas praticadas devem ser consideradas como infração continuada, nos termos da recém aprovada Resolução nº 566/2020, que altera a Resolução nº 472/2018, pela qual a ANAC regulamenta sua adoção no âmbito da Agência. Sendo assim, o *quantum* da multa será analisado logo a seguir quando da análise da dosimetria da sanção.

3.21. Por fim, a Interessada questiona porque foi aplicada infração de intensidade média e não mínima. Sobre esse assunto, entende-se mais apropriado ser tratado logo a seguir quando da análise da dosimetria da sanção.

3.22. Isto posto, conclui-se que as alegações da Interessada não foram eficazes para afastar a aplicação das sanções administrativas. Restam configuradas as infrações apontada s pelo Auto de Infração e Relatório de Fiscalização.

4. DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

4.1. Antes de tudo, cabe recordar que a Recorrente questionou porque foi aplicada infração de intensidade média e não mínima.

4.2. Segundo o art. 295 do CBA, o valor da multa deve refletir a gravidade da infração. A Instrução Normativa ANAC nº 08/2008, em seu art. 57, determinava que o cálculo da penalidade deve partir do valor intermediário constante das tabelas aprovadas em anexo à Resolução ANAC nº 25/2008, observando-se as circunstâncias atenuantes e agravantes existentes. Posteriormente revogadas pela Resolução ANAC nº 472/2018, essa norma manteve a mesma racionalidade, nos termos do seu artigo 34.

4.3. Destaca-se que os patamares de dosimetria para o caso em tela estão estabelecidos com base na letra "e" da Tabela III do Anexo II da Resolução ANAC nº 25, de 25 de abril de 2008 e os valores de multa poderão ser imputado em **R\$ 4.000,00 (patamar mínimo), R\$ 7.000,00 (patamar intermediário) ou R\$ 10.000,00 (patamar máximo).**

4.4. Sendo assim, naquela ocasião, o decisor de primeira instância administrativa entendeu que não havia a incidência de nenhuma circunstância atenuante ou agravante aplicável ao caso e aplicou a

sanção de multa, no patamar médio, no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais), para cada uma das 317 (trezentas e dezessete) condutas, perfazendo o total de R\$ 2.219.000,00 (dois milhões, duzentos e dezenove mil reais).

4.5. Pois bem. Acontece que a regra de dosimetria posta pela Resolução n° 566, de 12 de junho de 2020, que altera a Resolução n° 472/2018 e entrou em vigor em 1° de julho de 2020, é a seguinte:

Da Infração Administrativa De Natureza Continuada

Art. 37-A. Poderá ser caracterizada infração administrativa de natureza continuada a prática, pelo **mesmo regulado, de mais de uma ação ou omissão que configurem infração administrativa de natureza idêntica, apuradas em uma mesma oportunidade fiscalizatória.**

Parágrafo único. Será afastada a caracterização da infração continuada quando constatada a existência de prática ou circunstância que evidencie violação, pelo agente infrator, ao dever de lealdade e boa-fé que rege as relações entre administrado e Administração.

Art. 37-B. Caracterizada a natureza continuada das condutas infracionais, nos termos do artigo antecedente, **será aplicada multa, considerando-se o patamar médio da tabela constante na Resolução específica vigente à época da infração, calculada de acordo com a seguinte fórmula:**

Valor total da multa = valor da multa unitária * quantidade de ocorrências 1/f

Em que a variável “f” assume um dos seguintes valores:

f1 = 1,85 quando não verificada qualquer circunstância descrita nos incisos I a V do §2o do art. 36.

f2 = 1,5 quando verificada ao menos uma das circunstâncias descrita nos incisos I a V do §2o do art. 36.

f3 = 1,15 quando verificadas, cumulativamente, as circunstâncias descritas no inciso III e no inciso IV do §2o do art. 36.

§ 1o A verificação de cada circunstância descrita nos incisos I a III do § 1o do art. 36 ensejará o acréscimo de 0,15 ao valor da variável f a ser aplicada.

§2o Valores diferentes de f1, f2 e f3 poderão ser definidos em Resolução específica que disciplina a matéria objeto da atuação. ” (NR)

4.6. Conforme visto acima, estando diante de 317 (trezentas e dezessete) condutas **que configuram infração idêntica** (mesmo enquadramento e ementa infracional) e foram apuradas na **mesma oportunidade fiscalizatória** (descritas no mesmo auto de infração). Assim, vislumbra-se a incidência do critério de dosimetria trazido pela Resolução 566/2020. Vale destacar que a referida Resolução é expressa em seu art. 2° que *"terá aplicabilidade imediata a todos os processos administrativos sancionadores em que não tenha ocorrido o trânsito em julgado administrativo"*, como é o caso.

4.7. No entanto, primeiramente, há de se abordar a questão de dosimetria do caso.

4.8. Para o reconhecimento da circunstância atenuante prevista no artigo 22, § 1°, inciso I da Resolução ANAC n° 25/2008 - o reconhecimento da prática da infração - entende-se, conforme determinado pela Diretoria Colegiada na Súmula Administrativa n° 001/2019, publicada no Diário Oficial da União de 30/5/2019, que tal atenuante é compatível somente com a apresentação de explicações do contexto fático ou arguição de questões meramente processuais e incompatível com a apresentação de argumentos contraditórios. No caso em tela, a Autuada faz defesa de mérito ao longo de todo o processo, portanto, **entendo inaplicável tal atenuante.**

4.9. Quanto à aplicação de atenuante com base no fundamento no inciso II do §1° do art. 22 da Resolução ANAC n° 25/2008 - adoção voluntária de providências eficazes para evitar ou amenizar as consequências da infração - entendo que a Interessada 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. **Assim, essa hipótese deve ser afastada.**

4.10. Para a análise da circunstância atenuante prevista no artigo 22, § 1°, inciso III da Resolução ANAC n° 25/2008 - 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.

4.11. Em pesquisa no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC dessa Agência, ora anexada a essa análise (SEI 4498808), ficou demonstrado que há penalidade anteriormente aplicada à Autuada nessa situação (crédito de multa n° 639381130) qual seja, aplicação de penalidade em definitivo referente à fato ocorrido dentro dos 12 meses anteriores aos fatos que deram origem às infrações ora em análise. **Portanto, afasta-se essa circunstância atenuante.**

4.12. Quanto à existência de circunstâncias agravantes, **não se vê nos autos**, qualquer elemento que configure as hipóteses previstas no § 2° do artigo 22 da Resolução ANAC n° 25/2008.

4.13. Dessa maneira, considerando a inexistência de circunstâncias atenuantes ou agravantes aplicáveis ao caso e dado que a multa deve ser aplicada considerando-se o patamar médio da tabela

constante na Resolução específica vigente à época da infração, nos termos do art. 37-B da Resolução nº 566/2020, ou seja, R\$ 7.000,00 (sete mil reais), o fator f foi calculado em **1,85**, resultando no seguinte valor de multa: **R\$ 157.406,25 (cento e cinquenta e sete mil, quatrocentos e seis reais e vinte e cinco centavos)**, conforme demonstrado abaixo:

TABELA PARA "FATOR"	Sem atenuante	1 atenuante	2 atenuantes	3 atenuantes
Sem agravantes	1,85	2	2,15	2,3
Ao menos 1 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\$)
VALOR DOSADO = [valor base] x [Fator √ (Σ condutas)]
VALOR DOSADO = 7.000,00 x [1,85 √ 317]
VALOR DOSADO = R\$ 157.406,25

4.14. Por tudo o exposto, entendo que deva ser reduzida a sanção aplicada pela primeira instância administrativa para o valor de R\$ 157.406,25 (cento e cinquenta e sete mil, quatrocentos e seis reais e vinte e cinco centavos), por força da aplicação do critérios de dosimetria de infração continuada prevista na Resolução nº 566, de 12 de junho de 2020.

5. CONCLUSÃO

5.1. Pelo exposto na integralidade desta análise, sugiro **DAR PROVIMENTO PARCIAL** ao recurso, **REDUZINDO** a multa aplicada em Primeira Instância Administrativa para o valor de **R\$ 157.406,25 (cento e cinquenta e sete mil, quatrocentos e seis reais e vinte e cinco centavos)**, por força da aplicação do critérios de dosimetria de infração continuada prevista na Resolução nº 566, de 12 de junho de 2020, em desfavor de **TAM LINHAS AÉREAS S.A**, pela operação da aeronave PT-MXD em 317 (trezentos e dezessete) voos, nas datas elencadas na tabela inaugural, com a pane nº BA109513 em aberto, sem evidenciar execução de ação de manutenção adequada para solucionar a pane reportada ou mesmo referência à dado técnico que permitisse a liberação da aeronave para voo, em afronta ao art. 302, inciso III, alínea "e" da Lei 7.565 de 19/12/1986 c/c os requisitos 121.153(a) (2) e 121.363 (a) (1) e (2) do RBAC 121.

5.2. É o voto.



Documento assinado eletronicamente por **Thais Toledo Alves, Analista Administrativo**, em 14/08/2020, às 17:06, 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 **4333373** e o código CRC **1496B52B**.

SEI nº 4333373



Superintendência de Administração e Finanças - SAF
Gerência Planejamento, Orçamento, Finanças e Contabilidade - GPOF

Impresso por: ANAC\ana.fernandes

Data/Hora: 12-09-2017 10:46:04

Extrato de Lançamentos

Nome da Entidade: TAM LINHAS AEREAS S/A

Nº ANAC: 30000054127

CNPJ/CPF: 02012862000160

CADIN: Não

Div. Ativa: Não

Tipo Usuário: Integral

UF: SP

Receita	NºProcesso	Processo SIGAD	Data Vencimento	Data Infração	Valor Original	Data do Pagamento	Valor Pago	Valor Utilizado	Chave	Situação	Valor Débito (R\$)
2081	<u>639381130</u>	00058006315201328	17/02/2017	20/12/2012	R\$ 7.000,00	15/02/2017	7.000,00	7.000,00		PG	0,00
Total devido em 12-09-2017 (em reais):											0,00

Legenda do Campo Situação

DC1 - Decidido em 1ª instância mas ainda aguardando ciência	PU3 - Punido 3ª instância
PU1 - Punido 1ª Instância	IT3 - Punido pq recurso em 3ª instância foi intempestivo
RE2 - Recurso de 2ª Instância	RAN - Processo em revisão por iniciativa da ANAC
ITD - Recurso em 2ª instância intempestivo , mas ainda aguardando ciência do infrator	CD - CADIN
DC2 - Decidido em 2ª instância mas aguardando ciência	EF - EXECUÇÃO FISCAL
DG2 - Deligências por iniciativa da 2ª instância	PP - PARCELADO PELA PROCURADORIA
CAN - Cancelado	GPE - GARANTIA DA EXECUÇÃO POR PENHORA REGULAR E SUFICIENTE
PU2 - Punido 2ª instância	SDE - SUSPENSÃO DA EXIGIBILIDADE POR DEPÓSITO JUDICIAL
IT2 - Punido pq recurso em 2ª foi intempestivo	SDJ - SUSPENSÃO DA EXIGIBILIDADE POR DECISÃO JUDICIAL
RE3 - Recurso de 3ª instância	GDE - Garantia da Execução por Depósito Judicial
ITT - Recurso em 3ª instância intempestivo , mas ainda aguardando ciência do infrator	PC - PARCELADO
IN3 - Recurso não foi admitido a 3ª instância	PG - Quitado
AD3 - Recurso admitido em 3ª instância	DA - Dívida Ativa
DC3 - Decidido em 3ª instância mas aguardando ciência	PU - Punido
DG3 - Deligências por iniciativa da 3ª instância	RE - Recurso
RVT - Revisto	RS - Recurso Superior
RVS - Processo em revisão por iniciativa do interessado	CA - Cancelado
INR - Revisão a pedido ou por iniciativa da anac não foi admitida	PGDJ - Quitado Depósito Judicial Convertido em Renda



VOTO

PROCESSO: 00065.168604/2014-10

INTERESSADO: TAM LINHAS AÉREAS S.A.

Nos termos do art. 13 da Instrução Normativa n° 135, de 28 de fevereiro de 2019, profiro meu voto nos seguintes termos:

I - Acompanho, **EM PARTE**, o voto da relatora, Voto JULG ASJIN (SEI 4333373), o qual **DEU PROVIMENTO PARCIAL ao recurso, REDUZINDO** o valor da multa aplicada pela autoridade competente de primeira instância administrativa para o valor de **R\$ R\$ 157.406,25 (cento e cinquenta e sete mil, quatrocentos e seis reais e vinte e cinco centavos)**, por força da aplicação do critérios de dosimetria de infração continuada prevista na Resolução n° 566, de 12 de junho de 2020, em desfavor de **TAM LINHAS AÉREAS S.A.**, pela operação da aeronave PT-MXD em 317 (trezentos e dezessete) voos a pane "*dano no selo da porta 1R*" (BA109513) em aberto, sem evidenciar execução de ação de manutenção adequada para solucionar a pane reportada ou mesmo referência à dado técnico que permitisse a liberação da aeronave para voo, em afronta ao art. 302, inciso III, alínea "e" da Lei 7.565 de 19/12/1986 c/c os requisitos 121.153(a) (2) e 121.363 (a) (1) e (2) do RBAC 121.

II - Concordo com a aplicação do critério de infração continuada da Res. 566/2020 e acompanho, também, o entendimento de manutenção da sanção pela materialidade amplamente caracterizada ao longo do feito, conforme fundamentado no voto-relator. Penso diferente no tocante à inexistência de agravantes no caso, o que impacta o valor final da dosimetria continuada. Vejamos.

III - Os autos mostram que foram operados **317 voos da aeronave PT-MXD com a pane "dano no selo de pressurização da porta 1R" (BA109513) em aberto**, no período de 26/06/2013 (abertura da pane) até 29/08/2013 (encerramento da pane).

IV - O Relatório de Fiscalização n° 73/2014/GTAR-RJ/GAEM/GGAC/SAR (fls. 05/10) demonstra de forma minuciosa que as ações de manutenção executadas pela Autuada, no período de 26/06/2013 (após a abertura da pane BA109513 no dia 25/06/2013) até a data de 29/08/2013 (antes do encerramento da pane que se deu em 30/08/2013) foram deficientes, pois não foram evidenciados dados técnicos que permitissem a liberação da aeronave para voo. Acrescenta, ainda, que essas ações não estavam de acordo com a legislação e não garantiam a aeronavegabilidade da aeronave. **Enxergo como grave** o fato de a Recorrente não executar as manutenções de sua aeronave conforme instruções técnicas contidas no Manual de Manutenção do fabricante ou nas instruções para aeronavegabilidade continuada preparadas pelo fabricante ou outros métodos, técnicas e práticas aceitáveis pela ANAC. O que se vê do conteúdo do relatório de pane n° BA109513 é que não foi evidenciada a execução de ação de manutenção adequada para o encerramento da pane e nem mesmo a referência a dados técnicos que permitisse a liberação da aeronave para voo.

V - Não apenas isso. Atentemos a outros elementos presentes nos autos:

a) Volume de Processo AI 2510/2014 (1144206) - fls.102: “A resposta da empresa não foi considerada satisfatória. O vazamento de pressurização é um **perigo latente já conhecido pela empresa e que pode acarretar em riscos à segurança da operação**. A liberação da aeronave deve ser realizada com base em dados técnicos aceitos ou aprovados, e o problema de pressurização não pode aguardar uma eventual despressurização da aeronave para ser corrigido.”.

b) Volume de Processo AI 2510/2014 (1144206) - fls. 115: “A resposta da empresa não foi considerada satisfatória e a ANAC determina que os reportes referentes a vazamento de pressurização sejam encerrados com base em dados técnicos aceitos/aprovados e de acordo com a seção 121.709 do RBAC 121.”. Enxergo aqui que a empresa não atende às recomendações da ANAC.

c) Volume de Processo AI 2510/2014 (1144212) - fls. 121 : “Reiteramos a necessidade imediata de que os reportes referentes a vazamento de pressurização sejam encerrados ou postergados com base em dados técnicos aceitos/aprovados e de acordo com a seção 121.709 do RBAC 121, sendo considerada não aeronavegável no momento qualquer aeronave que esteja em voo com **pendência relativa a vazamento de pressurização e liberada sem referência a dados técnicos aceitos/aprovados (...)**”.

VI - Outra informação que entendo relevante é o tempo que passou entre a identificação do problema e a solução definitiva: um pouco mais de 2 meses voando sem a adequada manutenção da pane relatada (“dano no selo da porta 1R”). Ademais, ao longo das comunicações entre a ANAC e a TAM, que por sinal foram extensas (de 26/05/2014 até 15/09/2014), por meio dos FOP’s (fls. 63 até fls. 128), a empresa insiste em se esquivar da infração, não avalia a causa raiz da ocorrência, nem se posiciona como fará para evitá-la.

VII - Isso para **concluir que a conduta da recorrente implica na incidência de 1 (uma) agravante**: a do inc. IV, do art. 22, da Res. 25/2008 (vigente na época da ocorrência): “exposição ao risco da integridade física de pessoas”.

VIII - Assim, apesar de aderir quase na integralidade ao voto-relator, faço aparte ao item 4.12 para votar pela incidência da supracitadas agravante.

IX - Pelo exposto, considerando-se a inexistência de circunstâncias atenuantes e considerando-se a incidência das circunstâncias agravantes de: IV - exposição ao risco da integridade física de pessoas ou da segurança de voo; o fator f foi calculado em 1,50, resultando no seguinte valor de multa: **R\$ 325.439,96 (trezentos e vinte e cinco mil, quatrocentos e trinta e nove reais e noventa e seis centavos)**. Defendo que este deva ser o valor final da sanção pecuniária a ser aplicada no caso em apreço. Memória de cálculo abaixo:

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\$)

$$325.439,96 = 7.000,00 \times \sqrt[1,5]{317}$$

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\$)

$$[\text{Valor Dosado}] = [\text{Valor Base}] \times \sqrt{[\text{FATOR} \times \sum \text{condutas}]}$$

SUBSTITUIR POR VALORES

X - Embora com a aplicação do critério de dosimetria da infração continuada o valor da sanção pecuniária seja inferior ao aplicado em sede de primeira instância, o entendimento acima (incidência de agravante), caso prevaleça no presente caso, implica situação de gravame nos termos do parágrafo único do art. 64 da Lei 9784 de 1999, lei de processo administrativo:

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

Parágrafo único. Se da aplicação do disposto neste artigo puder decorrer gravame à situação do recorrente, este deverá ser cientificado para que formule suas alegações antes da decisão.

[destacamos]

XI - Assim deverá o interessado ser notificado sobre a possibilidade do gravame para, querendo, no prazo de 10 dias, apresentar as suas alegações (art. 44, §3o., da Res. 472/2018).

XII - Assim, VOTO por:

- **NOTIFICAR o interessado sobre a possibilidade de gravame** - incidência da agravante do inc. IV, do art. 22, da Res. 25/2008 (vigente na época da ocorrência) "**exposição ao risco da integridade física de pessoas**" - para, querendo, apresentar suas alegações no prazo de 10 (dez) dias (art. 44, §3o., da Res. 472/2018), findos os quais o processo terá seguimento independente da manifestação do interessado que, com a aplicação do critério de dosimetria de infração continuada da Res. 566/2020, **pode implicar na REFORMA do valor** da multa aplicada em Primeira Instância Administrativa para: **R\$ 325.439,96 (trezentos e vinte e cinco mil, quatrocentos e trinta e nove reais e noventa e seis centavos), por força da aplicação do critérios de dosimetria de infração continuada prevista na Resolução n° 566, de 12 de junho de 2020,** em desfavor de TAM LINHAS AÉREAS S.A, pela operação da aeronave PT-MXD, em 317 (trezentos e dezessete) voos, nas datas elencadas na tabela inaugural, com a pane BA109513 em aberto, sem evidenciar execução de ação de manutenção adequada para solucionar a pane reportada ou mesmo referência à dado técnico que permitisse a liberação da aeronave para voo, em afronta ao art. 302, inciso III, alínea "e" da Lei 7.565 de 19/12/1986 c/c os requisitos 121.153(a) (2) e 121.363 (a) (1) e (2) do RBAC 121.

BRUNO KRUCHAK BARROS

SIAPE 1629380

Presidente Turma Recursal – BSB

Assessor de Julgamento de Autos em Segunda Instância Substituto

¹Nomeações e designações:

(1) a Portaria 2.026, de 9 de agosto de 2016; (2) a Portaria nº 3.403, de 17 de novembro de 2016; (3) por meio da Portaria nº 2.828, de 20 de outubro de 2016; (4) Portaria nº 2.829 - da mesma data da anterior, e; (5) Portaria nº 3.059, de 30 de setembro de 2019



Documento assinado eletronicamente por **Bruno Kruchak Barros, Presidente de Turma**, em 14/08/2020, às 17:26, 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 **4562779** e o código CRC **5A51B31E**.

SEI nº 4562779



VOTO

PROCESSO: 00065.168604/2014-10

INTERESSADO: TAM LINHAS AÉREAS S.A.

Nos termos do art. 13 da Instrução Normativa n° 135, de 28 de fevereiro de 2019, profiro meu voto nos seguintes termos:

I - Semelhantemente ao Presidente da Turma Recursal, acompanho, **EM PARTE**, o voto da relatora, Voto JULG ASJIN (SEI 4333373), o qual **DEU PROVIMENTO PARCIAL ao recurso, REDUZINDO** o valor da multa aplicada pela autoridade competente de primeira instância administrativa para o valor de **R\$ R\$ 157.406,25 (cento e cinquenta e sete mil, quatrocentos e seis reais e vinte e cinco centavos)**, por força da aplicação do critérios de dosimetria de infração continuada prevista na Resolução n° 566, de 12 de junho de 2020, em desfavor de **TAM LINHAS AÉREAS S.A.**, pela operação da aeronave PT-MXD em 317 (trezentos e dezessete) voos a pane "*dano no selo da porta 1R*" (BA109513) em aberto, sem evidenciar execução de ação de manutenção adequada para solucionar a pane reportada ou mesmo referência à dado técnico que permitisse a liberação da aeronave para voo, em afronta ao art. 302, inciso III, alínea "e" da Lei 7.565 de 19/12/1986 c/c os requisitos 121.153(a) (2) e 121.363 (a) (1) e (2) do RBAC 121.

II - Concordo com a aplicação do critério de infração continuada da Res. 566/2020 e acompanho, também, o entendimento de manutenção da sanção pela materialidade amplamente caracterizada ao longo do feito, conforme fundamentado no voto-relator. Penso diferente no tocante à inexistência de agravantes no caso, o que impacta o valor final da dosimetria continuada. Vejamos.

III - Os autos mostram que foram operados **317 voos da aeronave PT-MXD com a pane "dano no selo de pressurização da porta 1R"** (BA109513) em aberto, no período de 26/06/2013 (abertura da pane) até 29/08/2013 (encerramento da pane).

IV - O Relatório de Fiscalização n° 73/2014/GTAR-RJ/GAEM/GGAC/SAR (fls. 05/10) demonstra de forma minuciosa que as ações de manutenção executadas pela Autuada, no período de 26/06/2013 (após a abertura da pane BA109513 no dia 25/06/2013) até a data de 29/08/2013 (antes do encerramento da pane que se deu em 30/08/2013) foram deficientes, pois não foram evidenciados dados técnicos que permitissem a liberação da aeronave para voo. Acrescenta, ainda, que essas ações não estavam de acordo com a legislação e não garantiam a aeronavegabilidade da aeronave. **Enxergo como grave** o fato de a Recorrente não executar as manutenções de sua aeronave conforme instruções técnicas contidas no Manual de Manutenção do fabricante ou nas instruções para aeronavegabilidade continuada preparadas pelo fabricante ou outros métodos, técnicas e práticas aceitáveis pela ANAC. O que se vê do conteúdo do relatório de pane n° BA109513 é que não foi evidenciada a execução de ação de manutenção adequada para o encerramento da pane e nem mesmo a referência a dados técnicos que permitisse a liberação da aeronave para voo.

V - Não apenas isso. Atentemos a outros elementos presentes nos autos:

a) Volume de Processo AI 2510/2014 (1144206) - fls.102: “A resposta da empresa não foi considerada satisfatória. O vazamento de pressurização é um **perigo latente já conhecido pela empresa e que pode acarretar em riscos à segurança da operação**. A liberação da aeronave deve ser realizada com base em dados técnicos aceitos ou aprovados, e o problema de pressurização não pode aguardar uma eventual despressurização da aeronave para ser corrigido.”.

b) Volume de Processo AI 2510/2014 (1144206) - fls. 115: “A resposta da empresa não foi considerada satisfatória e a ANAC determina que os reportes referentes a vazamento de pressurização sejam encerrados com base em dados técnicos aceitos/aprovados e de acordo com a seção 121.709 do RBAC 121.”. Enxergo aqui que a empresa não atende às recomendações da ANAC.

c) Volume de Processo AI 2510/2014 (1144212) - fls. 121 : “Reiteramos a necessidade imediata de que os reportes referentes a vazamento de pressurização sejam encerrados ou postergados com base em dados técnicos aceitos/aprovados e de acordo com a seção 121.709 do RBAC 121, sendo considerada não aeronavegável no momento qualquer aeronave que esteja em voo com **pendência relativa a vazamento de pressurização e liberada sem referência a dados técnicos aceitos/aprovados (...)**”.

VI - Outra informação que entendo relevante é o tempo que passou entre a identificação do problema e a solução definitiva: um pouco mais de 2 meses voando sem a adequada manutenção da pane relatada (“dano no selo da porta 1R”). Ademais, ao longo das comunicações entre a ANAC e a TAM, que por sinal foram extensas (de 26/05/2014 até 15/09/2014), por meio dos FOP’s (fls. 63 até fls. 128), a empresa insiste em se esquivar da infração, não avalia a causa raiz da ocorrência, nem se posiciona como fará para evitá-la.

VII - Isso para **concluir que a conduta da recorrente implica na incidência de 1 (uma) agravante**: a do inc. IV, do art. 22, da Res. 25/2008 (vigente na época da ocorrência): “exposição ao risco da integridade física de pessoas”.

VIII - Assim, apesar de aderir quase na integralidade ao voto-relator, faço aparte ao item 4.12 para votar pela incidência da supracitadas agravante.

IX - Pelo exposto, considerando-se a inexistência de circunstâncias atenuantes e considerando-se a incidência das circunstâncias agravantes de: IV - exposição ao risco da integridade física de pessoas ou da segurança de voo; o fator f foi calculado em 1,50, resultando no seguinte valor de multa: **R\$ 325.439,96 (trezentos e vinte e cinco mil, quatrocentos e trinta e nove reais e noventa e seis centavos)**. Defendo que este deva ser o valor final da sanção pecuniária a ser aplicada no caso em apreço. Memória de cálculo abaixo:

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\$)

$$325.439,96 = 7.000,00 \times \sqrt[1,5]{317}$$

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\$)

$$[\text{Valor Dosado}] = [\text{Valor Base}] \times \sqrt{[\text{FATOR} \cdot \Sigma \text{condutas}]}$$

SUBSTITUIR POR VALORES

X - Embora com a aplicação do critério de dosimetria da infração continuada o valor da sanção pecuniária seja inferior ao aplicado em sede de primeira instância, o entendimento acima (incidência de agravante), caso prevaleça no presente caso, implica situação de gravame nos termos do parágrafo único do art. 64 da Lei 9784 de 1999, lei de processo administrativo:

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

Parágrafo único. Se da aplicação do disposto neste artigo puder decorrer gravame à situação do recorrente, este deverá ser cientificado para que formule suas alegações antes da decisão.

[destacamos]

XI - Assim deverá o interessado ser notificado sobre a possibilidade do gravame para, querendo, no prazo de 10 dias, apresentar as suas alegações (art. 44, §3o., da Res. 472/2018).

XII - Assim, VOTO por:

- **NOTIFICAR o interessado sobre a possibilidade de gravame** - incidência da agravante do inc. IV, do art. 22, da Res. 25/2008 (vigente na época da ocorrência) "**exposição ao risco da integridade física de pessoas**" - para, querendo, apresentar suas alegações no prazo de 10 (dez) dias (art. 44, §3o., da Res. 472/2018), findos os quais o processo terá seguimento independente da manifestação do interessado que, com a aplicação do critério de dosimetria de infração continuada da Res. 566/2020, **pode implicar na REFORMA do valor** da multa aplicada em Primeira Instância Administrativa para: **R\$ 325.439,96 (trezentos e vinte e cinco mil, quatrocentos e trinta e nove reais e noventa e seis centavos), por força da aplicação do critérios de dosimetria de infração continuada prevista na Resolução n° 566, de 12 de junho de 2020**, em desfavor de TAM LINHAS AÉREAS S.A, pela operação da aeronave PT-MXD, em 317 (trezentos e dezessete) voos, nas datas elencadas na tabela inaugural, com a pane BA109513 em aberto, sem evidenciar execução de ação de manutenção adequada para solucionar a pane reportada ou mesmo referência à dado técnico que permitisse a liberação da aeronave para voo, em afronta ao art. 302, inciso III, alínea "e" da Lei 7.565 de 19/12/1986 c/c os requisitos 121.153(a) (2) e 121.363 (a) (1) e (2) do RBAC 121.

Rodrigo Camargo Cassimiro

SIAPE 1624880

Membro Julgador da Turma Recursal – BSB



Documento assinado eletronicamente por **Rodrigo Camargo Cassimiro, Técnico(a) em Regulação de Aviação Civil**, em 14/08/2020, às 16:36, conforme horário oficial de Brasília,



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **4656839** e o código CRC **A7584C2D**.



CERTIDÃO

Brasília, 14 de agosto de 2020.

CERTIDÃO DE JULGAMENTO EM SEGUNDA INSTÂNCIA ADMINISTRATIVA

510ª SESSÃO DE JULGAMENTO DA ASJIN

Processo: 00065.168604/2014-10

Interessado: TAM LINHAS AEREAS S/A. - LATAM AIRLINES BRASIL

Auto de Infração: 02510/2014, de 12/12/2014

Crédito de multa: 661962172 (e demais, se enumerados nos autos)

Membros Julgadores ASJIN:

- Bruno Kruchak Barros - SIAPE 1629380 - Portaria nº 2026/2016 - Presidente Turma Recursal – BSB
- Thaís Toledo Alves - SIAPE 1579629 - Portaria ANAC nº 453/DIRP/2017
- Rodrigo Camargo Cassimiro – SIAPE 1624880 - Portaria nº 845, de 13/03/2017 - Membro Julgador

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

2. A ASJIN, por maioria, decidiu por:

I - **NOTIFICAR o interessado sobre a possibilidade de gravame** - incidência da agravante do inc. IV, do art. 22, da Res. 25/2008 (vigente na época da ocorrência) "**exposição ao risco da integridade física de pessoas**" - para, querendo, apresentar suas alegações no prazo de 10 (dez) dias (art. 44, §3o., da Res. 472/2018), findos os quais o processo terá seguimento independente da manifestação do interessado que, com a aplicação do critério de dosimetria de infração continuada da Res. 566/2020, **pode implicar na REFORMA do valor da multa aplicada em Primeira Instância Administrativa para: R\$ 325.439,96 (trezentos e vinte e cinco mil, quatrocentos e trinta e nove reais e noventa e seis centavos), por força da aplicação do critérios de dosimetria de infração continuada prevista na Resolução nº 566, de 12 de junho de 2020**, em desfavor de TAM LINHAS AÉREAS S.A, pela operação da aeronave PT-MXD, em 317 (trezentos e dezessete) voos, nas datas elencadas na tabela inaugural, com a pane BA109513 em aberto, sem evidenciar execução de ação de manutenção adequada para solucionar a pane reportada ou mesmo referência à dado técnico que permitisse a liberação da aeronave para voo, em afronta ao art. 302, inciso III, alínea "e" da Lei 7.565 de 19/12/1986 c/c

os requisitos 121.153(a) (2) e 121.363 (a) (1) e (2) do RBAC 121.

3. Vencido o voto relator.



Documento assinado eletronicamente por **Thais Toledo Alves, Analista Administrativo**, em 14/08/2020, às 18:45, 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 **Rodrigo Camargo Cassimiro, Técnico(a) em Regulação de Aviação Civil**, em 14/08/2020, às 19:26, 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 **Bruno Kruchak Barros, Presidente de Turma**, em 18/08/2020, às 17:22, 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 **4657240** e o código CRC **A55C31D4**.