



VOTO

PROCESSO: 00065.015796/2020-01

INTERESSADO: PASSAREDO TRANSPORTES AEREOS S.A

Processo nº - 00065.015796/2020-01

Auto de Infração nº - 001156/2020

Data da Ocorrência - 28/08/2019 a 13/12/2019

Enquadramento - alínea (e), inciso III, art. 302 c/c RBAC 121, parágrafo 121.153(a)(2), c/c RBAC 43; c/c parágrafo 43.13(c), c/c seção 3.5 do Manual Geral de Manutenção - MGM da empresa.

Infração - não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves

Proponente - Hildenise Reinert - Membro julgador da ASJIN/ANAC - Portaria Nomeação nº 2218, de 17 de setembro de 2014.

1. INTRODUÇÃO

1.1. Trata-se de recurso interposto pela Passaredo Transportes Aéreos, em face da Decisão de Primeira Instância proferida no curso do processo administrativo sancionador supra, para apuração de conduta eventualmente infracional ocorrida no dia 28/08/2019.

1.2. Segundo o Auto de Infração nº 001156/2020(4265662) embasado pelo Relatório de Ocorrência nº 11/RJ/GTAR/GAEM/GGAC/SAR/2020(4265994) o Interessado realizou modificação em aeronave com a instalação de item sem a documentação técnica do fabricante e dados técnicos aceitáveis pela ANAC, cuja motivação detalhada da ocorrência descreve:

Durante inspeções de rampa realizadas no decorrer de auditoria de acompanhamento da base Goiânia da empresa em 28 e 29/08/2019, foram identificadas nas aeronaves modelo ATR-72-212A de marcas PP-PTP (Dia 28) e PP-PTQ (Dia 29), a utilização de uma fita amarrada e presa ao mecanismo de fechamento da porta de carga Hold Open Strut, descrita no AMM 52-31-00-Figura 001 (Anexo 1). A utilização desta fita não está prevista na documentação técnica das aeronaves (Fotos nos Anexos 2, 3 e 4). Ao ser questionada, a empresa não apresentou nenhum dado técnico do fabricante ou manual de manutenção que pudesse possuir um procedimento aprovado de instalação e utilização das fitas nas aeronaves. Apresentou uma Ordem de Engenharia 027/2015 (Anexo 5) onde havia uma previsão da instalação da correia na porta de carga, contudo sem nenhum embasamento técnico do fabricante da aeronave tampouco alguma motivação técnica para a sua utilização, que pudesse demonstrar que o mecanismo Hold Open Strut necessitasse efetivamente da sua instalação, mesmo que estivesse funcionando perfeitamente. Não foi apresentada nenhuma consulta técnica ao fabricante para a sua utilização, tendo em vista que a Ordem de Engenharia 027/2015 cita, em seu item 11 que o objetivo da instalação da cinta é evitar que a estrutura dobrável entre em contato com a carenagem da porta de carga interna, causando danos à carenagem durante o procedimento de fechamento da porta de carga. Se a porta estivesse entrando em contato com a carenagem, provavelmente não estaria funcionando de maneira adequada, e a instalação da fita mascara o problema e é o que normalmente conhecemos como improvisação ou "Gambiarra".

Os requisitos da seção 43.13(c) do RBAC 43 prevê que as regras de execução de manutenção devem ser cumpridas 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.

O MGM da empresa em sua página 72, item 3.5 cita que "Uma pequena modificação ou um pequeno reparo podem ser executados em conformidade, além da documentação técnica oriunda do fabricante do produto aeronáutico, com dados técnicos aceitáveis tais como AC (Advisory Circulars da FAA ou documentos equivalentes), IS (IS ? Instrução Suplementar da ANAC), CI (Circular de Informação da ANAC), e Normas Técnicas (ABNT, ASTM ou equivalentes)" (Anexo 6).

A fita foi removida pela empresa de todas as aeronaves em que estava instalada (PP-PTN, PP-PTO, PP-PTM), bem como das aeronaves PP-PTP e PP-PTQ, em 13/12/2019 (Anexo 7). Constatou-se assim, que a empresa cometeu infração ao RBAC 43 no período de 28/08/2019 a 13/12/2019. Neste período foram realizados 730 voos com a aeronave PP-PTP (Anexo 8) e 714 voos com a aeronave PP-PTQ (Anexo 9), totalizando 1444 voos, não observando o previsto no requisito 43.13(c) do RBAC 43, incorrendo em infração ao previsto na Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1.986, Código Brasileiro de Aeronáutica, Artigo 302, inciso III, alínea (e) por não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção das aeronaves PR-TTP e PR-TTQ.

1.3. Com o propósito de evidenciar os fatos narrados, a fiscalização trouxe aos autos os seguintes documentos:

Anexo 1 - cópia da página F 1 do capítulo 52-31-00 do ATR72 - Aircraft Maintenance Manual - AMM - SEI 4266055;

Anexo 2 - foto da situação verificada - SEI 4266056;

Anexo 3 - foto da situação verificada - SEI 4266064;

Anexo 4 - foto da situação verificada - SEI 4266067;

Anexo 5 - cópia da Ordem de Engenharia nº 027/2015 - SEI 4266071;

Anexo 6 - cópia das páginas 71 e 72 do Manual Geral de Manutenção - MGM da autuada - SEI 4266082;

Anexo 7 - cópias de Ordens de Serviço (Work Order) de remoção das "additional strap" das aeronaves PP-PTN, PP-PTO, PP-PTP, PP-PTQ e PP-PTM - SEI 4266084;

Anexo 8 - lista de voos realizados pela aeronave PP-PTP de 28/08/2019 a 13/12/2019 - SEI 4266093; e

Anexo 9 - lista de voos realizados pela aeronave PP-PTQ de 29/08/2019 a 12/12/2019 - SEI 4266096.

1.4. Cientificado da Lavratura do Auto de Infração em em 28/07/2020 o Interessado não se manifesta nos autos, nos termos da Certidão de Decurso de Prazo ASJIN (4586699).

1.5. Em 30/09/2020, lavrado Despacho ASJIN 4835344, que encaminha o processo ao então setor competente de primeira instância.

1.6. Em razão de alteração de competência regimental para julgamento da matéria o processo foi direcionado à Superintendência de Padrões Operacionais por meio de Despacho (SEI nº 5009675).

1.7. Em 28/05/2021, a Coordenadoria de Julgamento de Aeronavegabilidade - CJAC, da Superintendência de Padrões Operacionais - SPO, através da Decisão de Convalidação nº 39/2021/CJAC/GNOS/SPO (SEI nº 5771091), decide:

ABRIR PRAZO PARA MANIFESTAÇÃO DO INTERESSADO acerca da lavratura do Auto de Infração nº 001156/2020, devendo ser encaminhado junto do Auto de Infração todos os nove anexos juntados aos autos pela fiscalização e referenciados no Auto de Infração: Anexo 1 (SEI 4266055), Anexo 2 (SEI 4266056), Anexo 3 (SEI 4266064), Anexo 4 (SEI 4266067), Anexo 5 (SEI 4266071), Anexo 6 (SEI 4266082), Anexo 7 (SEI 4266084), Anexo 8 (SEI 4266093) e Anexo 9 (SEI 4266096).

CONVALIDAR o Auto de Infração nº 001156/2020 com relação ao seu enquadramento, para que passasse a vigorar assim capitulado: Lei nº 7.565/1986 (CBA), art. 302, inciso III, alínea "e", c/c RBAC 121, parágrafo 121.153(a)(2), c/c RBAC 43; c/c parágrafo 43.13(c), c/c seção 3.5 do Manual Geral de Manutenção - MGM da empresa.

1.8. Notificado acerca da Decisão de Convalidação nº 39/2021/CJAC/GNOS/SPO em

04/06/2021 (SEI nº 5797386), em 21/06/2021, conforme Recibo Eletrônico de Protocolo (ASJIN 5863753), o interessado manifesta-se nos autos (SEI nº 5863746). Argui, em síntese, como causa de pedir, a nulidade do Auto de Infração, em razão de: i) inobservância *os requisitos essenciais de validade previstos na legislação, por ter lhe imputado conduta de não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção das aeronaves PR-TTP e PR-TTQ, sendo que tais aeronaves não são de titularidade da empresa*. Sustenta que tal descrição inverídica no campo *histórico* impactou no seu direito de defesa, pois não fora possível presumir quais aeronaves foram objeto de vistoria, muito menos quais aeronaves estavam com a fita instalada.

1.9. Quanto às questões de mérito alega não ter realizado modificações na aeronave com a instalação de item sem documentação técnica do fabricante e dados técnicos aceitáveis pela ANAC. Afirma que a Passaredo cumpre todas as normas previstas no RBAC 121, requisito 121.153(a)(2), bem como as normas previstas RBAC 43, requisito 43.13(c), sobretudo porque as aeronaves de sua frota estão em condições aeronavegáveis.

1.10. Afirma que as aeronaves de que trata os autos não foram objeto de modificações.

1.11. Aponta que a fita instalada no *Hold Open Strut* da porta de carga, que é uma haste que ajuda a sustentar o peso da porta de carga quando a porta está aberta, foi colocada com o objetivo de evitar que, com o uso, o braço de sustentação da porta do porão encostasse na carenagem interna da porta, que é feita de material composto e poderia ser danificada.

1.12. Sustenta que não houve intenção de mascarar o problema, pois o objetivo da instalação da cinta foi de evitar que a estrutura dobrável do braço de sustentação entrasse em contato com a carenagem da porta de carga interna. Pondera que isso não equivale a dizer que a porta precisasse de manutenção ou que o seu funcionamento não estivesse adequado, tanto o é, que quando comunicada acerca da não conformidade pela Anac retirou as fitas sem que fosse necessário qualquer reparo ou manutenção posterior.

1.13. Alega que modificações realizadas numa aeronave, além daquelas definidas pelos fabricantes através de Boletins de Serviços, tem-se outros dois tipos, definidos de acordo com o RBAC 01:

Grande alteração significa uma alteração não listada na especificação técnica aprovada da aeronave, motor ou hélice e que:

(1) pode afetar substancialmente o peso, balanceamento, resistência estrutural, características de voo e de manobrabilidade ou qualquer outra característica ligada à aeronavegabilidade; ou

(2) não é executada de acordo com práticas aceitáveis ou que não pode ser executada usando operações elementares.

(Incluído pela Resolução nº 546, de 18.03.2020)

1.14. Aduz , à título de argumentação, ainda que se tratasse de modificações seria de pequena monta, sendo, portanto, desnecessário o embasamento técnico do fabricante, por não ter afetado peso, balanceamento, resistência estrutural, características de voo ou qualquer outra condição ligada à aeronavegabilidade .

1.15.

1.16. A esse respeito, o interessado alega que no MPR 900, Volume 4, Revisão 5, tem-se que a classificação das modificações é feita pelo executante, com base nas definições dos RBAC:

4-1178. CLASSIFICAÇÃO DE MODIFICAÇÕES E REPAROS

(a) Modificações e reparos devem ser classificados como grande ou pequeno pelo executante do serviço, conforme estabelece o parágrafo 43.9(d) do RBAC 43 e as definições contidas no RBAC 01, que estão reproduzidas no item 4-1177 deste Manual de Procedimentos – MPR. Exemplos de grandes modificações e de grandes reparos de Célula, Motor, Hélice e Equipamentos estão contidos no **apêndice A do RBAC 43**.

(b) Os regulamentos utilizados no Brasil para classificação de grandes modificações ou grandes reparos são similares aos regulamentos da Federal Aviation Administration – FAA. Devido à dificuldade desta classificação, as empresas de manutenção e empresas aéreas podem, também,

utilizar outras formas de consulta, como os materiais fornecidos pelos fabricantes dos produtos aeronáuticos, ou outros exemplos, como os de reparos de motores usados pela FAA, desde que não contrariem o estabelecido nos RBHA/RBAC e IAC.

1.17. Nessa perspectiva, dispõe que na seção do MPR 900, há indicação de exemplos de pequenas modificações ou mesmo de ações que nem são consideradas como modificação, como a instalação de GPS portátil acoplado no adaptador de acendedor de cigarros, que não caracteriza modificação da aeronave, sendo dispensado qualquer tipo de procedimento burocrático relativo a referida inserção, justamente porque não interfere nas características da aeronave, tampouco na aeronavegabilidade. Suscita que não seria cabível a aplicação da multa, por não ter havido descumprimento das normas apontadas.

1.18. Como argumento subsidiário requer, caso mantida a infração, que esta seja convertida em multa de advertência.

1.19. **Decisão de Primeira Instância (DC1)** Em decisão motivada, o setor competente em sede de primeira instância, inicialmente, decidiu por **Convalidar** o Auto de Infração nº 001156/2020 para: *onde se lê "PR-TTP e PR-TTQ", leia-se "PP-PTP e PP-PTQ"*. Apontou que a convalidação efetuada trata de vício meramente formal, cujo erro do Agente Fiscalizador em nada atrapalhou o exercício da defesa do Interessado, especialmente porque as corretas marcas de nacionalidade e matrícula estão mencionadas durante todo o restante do texto ao longo dos autos.

1.20. Em seguida, aplicou sanção no valor de R\$ 357.249,97 (trezentos e cinquenta e sete mil duzentos e quarenta e nove reais e noventa e sete centavos), relativa aos 1444 atos infracionais descritos no Auto de Infração nº 001156/2020, considerando-se os critérios da infração continuada, definidos no art. 37-B da Resolução ANAC nº 472/2018 para o cálculo do valor da sanção.

1.21. **Recurso**

1.22. Notificado da decisão de primeira instância 19/07/2021(6157310) o Interessado interpôs recurso tempestivo em 27/07/2021 (6009323) no qual reitera suas arguições apresentadas na defesa prévia e, alega inobservância aos princípios da da proporcionalidade e da razoabilidade.

1.23. É o relato. Passa-se ao Voto.

2. PRELIMINARES

Da Regularidade Processual

2.1. Consta-se dos autos que foi oportunizado ao interessado prazo para defesa em todas as instâncias, para a apresentação de suas versões dos fatos, direito ao contraditório e ampla defesa, princípios intrínsecos nos processos sancionadores no âmbito da administração pública.

3. FUNDAMENTAÇÃO: MÉRITO E ANÁLISE DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO

3.1. As irregularidades imputadas pelo Auto de Infração nº 001156/2020, após convalidação, foram tipificadas pela Lei nº 7.565/1986 (CBA), art. 302, inciso III, alínea "e", c/c RBAC 121, parágrafo 121.153(a)(2), c/c RBAC 43; c/c parágrafo 43.13(c), c/c seção 3.5 do Manual Geral de Manutenção - MGM da empresa.

3.2. Assim, segue o estabelecido na Lei nº 7.565/1986 (CBA), art. 302, inciso III, alínea "e":

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;

(...)

3.3. Observa-se que na alínea "e" do inciso III do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 é prevista a aplicação de multa pela inobservância de normas e regulamentos relativos à manutenção das aeronaves.

Assim, cabe identificar quais foram os itens normativos que, eventualmente, possam ter sido descumpridos. Vê-se que a capitulação do Auto de Infração inclui o parágrafo 121.153(a)(2) do RBAC 121 e o parágrafo 43.13(c) do RBAC 43, conforme exposto a seguir:

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.

(...)

RBAC 43 (...)

43.13 Regras de execução (geral) (...)

(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. (Redação dada pela Resolução nº 348, de 02.12.2014)

(...)

(sem grifos no original)

3.4. Ademais, na tabela de infrações da Resolução ANAC nº 472/2018, Anexo II, Tabela III – INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS À CONCESSIONÁRIA OU PERMISSIONÁRIA DE SERVIÇOS AÉREOS, COD "NON", em vigor à época dos fatos, determina para essa hipótese valor da multa de R\$ 4.000,00 (grau mínimo), R\$ 7.000,00 (grau médio) ou R\$ 10.000,00 (grau máximo)

3.5. **Dos argumentos do interessado em sede de defesa** - APROVEITA-SE, na íntegra, a Análise da Primeira instância (SEI nº 4341013) , com respaldo na LEI 9784/1999, art. 50 §1o, tornando-os parte integrante deste documento.

3.6. **Das arguições recursais**

3.7. Ao alegar nulidade do Auto de Infração sob o argumento de inobservância *os requisitos essenciais de validade previstos na legislação, por ter lhe imputado conduta de não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção das aeronaves PR-TTP e PR-TTQ, sendo que tais aeronaves não pertencem à empresa. E tal descrição inverídica dos fatos no campo histórico* teria impactado seu direito de defesa, pois não fora possível presumir quais aeronaves foram objeto de vistoria, muito menos quais aeronaves estavam com a fita instalada.

3.8. Sem prejuízo dessa alegação de nulidade já ter sido amplamente discutida e afastada em sede de preliminares na Decisão de Primeira Instância (5888013). De fato houve erro do Agente Fiscalizador ao informar na descrição do histórico do Auto de Infração nº 001156/2020 (SEI 4265662) e do Relatório de Ocorrência nº 11/RJ/GTAR/GAEM/GGAC/SAR/2020 (SEI nº 4265994) onde está expresso no final do texto do histórico: *"por não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção das aeronaves PR-TTP e PR-TTQ"* . Ao compulsar os autos, entretanto, nota-se que na mesmo texto na parte inicial do histórico e, nos demais documentos constantes nos autos mencionou-se corretamente as marcas de nacionalidade e matrícula das aeronaves objeto da fiscalização realizada pela ANAC, quais sejam, PP-PTP e PP-PTQ, conforme transcrevo a seguir:

DESCRIÇÃO DA EMENTA

Realizar modificação em aeronave com a instalação de item sem a documentação técnica do fabricante e dados técnicos aceitáveis pela ANAC

HISTÓRICO

Durante inspeções de rampa realizadas no decorrer de auditoria de acompanhamento da base Goiânia da empresa em 28 e 29/08/2019, foram identificadas nas aeronaves modelo ATR-72-212A de marcas **PP-PTP** (Dia 28) e **PP-PTQ** (Dia 29), a utilização de uma fita amarrada e presa ao mecanismo de fechamento da porta de carga Hold Open Strut, descrita no AMM 52-31-00-Figura 001 (Anexo 1). A utilização desta fita não está prevista na documentação técnica das aeronaves (Fotos nos Anexos 2, 3 e 4). Ao ser questionada, a empresa não apresentou nenhum dado técnico do fabricante ou manual de manutenção que pudesse possuir um procedimento aprovado de instalação e utilização das fitas nas aeronaves. Apresentou uma Ordem de Engenharia 027/2015 (Anexo 5) onde havia uma previsão da instalação da correia na porta de carga, contudo sem nenhum embasamento técnico do fabricante da aeronave tampouco alguma motivação técnica para a sua utilização, que pudesse demonstrar que o mecanismo Hold Open Strut necessitasse efetivamente da sua instalação, mesmo que estivesse funcionando perfeitamente. Não foi apresentada nenhuma consulta técnica ao fabricante para a sua utilização, tendo em vista que a Ordem de Engenharia 027/2015 cita, em seu item 11 que o objetivo da instalação da cinta é evitar que a estrutura dobrável entre em contato com a carenagem da porta de carga interna, causando danos à carenagem durante o procedimento de fechamento da porta de carga. Se a porta estivesse entrando em contato com a carenagem, provavelmente não estaria funcionando de maneira adequada, e a instalação da fita mascara o problema e é o que normalmente conhecemos como improvisação ou "Gambiarra".

Os requisitos da seção 43.13(c) do RBAC 43 prevê que as regras de execução de manutenção devem ser cumpridas 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.

O MGM da empresa em sua página 72, item 3.5 cita que "Uma pequena modificação ou um pequeno reparo podem ser executados em conformidade, além da documentação técnica oriunda do fabricante do produto aeronáutico, com dados técnicos aceitáveis tais como AC (Advisory Circulars da FAA ou documentos equivalentes), IS (IS ? Instrução Suplementar da ANAC), CI (Circular de Informação da ANAC), e Normas Técnicas (ABNT, ASTM ou equivalentes)" (Anexo 6).

A fita foi removida pela empresa de todas as aeronaves em que estava instalada (PP-PTN, PP-PTO, PP-PTM), bem como das aeronaves **PP-PTP** e **PP-PTQ**, em 13/12/2019 (Anexo 7). Constatou-se assim, que a empresa cometeu infração ao RBAC 43 no período de 28/08/2019 a 13/12/2019. Neste período foram realizados 730 voos com a aeronave **PP-PTP** (Anexo 8) e 714 voos com a aeronave **PP-PTQ** (Anexo 9), totalizando 1444 voos, não observando o previsto no requisito 43.13(c) do RBAC 43, incorrendo em infração ao previsto na Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1.986, Código Brasileiro de Aeronáutica, Artigo 302, inciso III, alínea (e) por não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção das aeronaves **PR-TTP** e **PR-TTQ** (grifei).

3.9. Como se observa no excerto supra, o Auto de Infração traz na parte inicial do histórico as marcas e a nacionalidade correta das aeronaves. Aliado a isso, na própria defesa apresentada, o interessado mencionou várias vezes as corretas marcas de nacionalidade e matrícula das aeronaves PP-PTP e PP-PTQ, demonstrando que o erro na indicação das aeronaves em nada atrapalho o exercício de defesa.

3.10. Segundo o princípio da instrumentalidade das formas (*pas de nulité sans grief*), a nulidade do Auto de Infração não deve ser declarada à vista de meras irregularidades formais sem o potencial para causar prejuízo à defesa da parte.

3.11. Nessa direção, o art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018 determina que os vícios processuais meramente formais ou de competência presentes no auto de infração são passíveis de convalidação em qualquer fase do processo, por ato da autoridade competente para julgamento, com indicação do vício e da respectiva correção.

Resolução ANAC nº 472/2018 (...)

Art. 19. Os vícios processuais meramente formais ou de competência presentes no auto de infração são passíveis de convalidação em qualquer fase do processo, por ato da autoridade competente para julgamento, com indicação do vício e da respectiva correção.

§ 1º No caso de convalidação dos vícios meramente formais que tenham potencial para prejudicar o direito de defesa, será concedido novo prazo de defesa ou de recurso ao autuado,

conforme a fase processual, para a manifestação.

§ 2º No caso de convalidação de vícios processuais que não tenham potencial para prejudicar o direito de defesa do autuado, inclusive os de competência, não será concedido prazo do § 1º deste artigo."

3.12. A constatar o erro de digitação o decisor de primeira instância convalidou o Auto de Infração para: *onde se lê "PR-TTP e PR-TTQ", leia-se "PP-PTP e PP-PTQ"* e neste mesmo ato reabriu o prazo de defesa ao Interessado para manifestar-se nos autos.

3.13. Concernente ao mérito *Ratifico* na íntegra os argumentos apresentados na decisão de primeira instância, por força §1º do art. 50 da Lei nº 9.784/1999, senão vejamos:

Quanto a todas as alegações de mérito apresentadas em defesa, inicialmente deve-se pontuar que o item 3.5 do Manual Geral de Manutenção da atuada prevê que modificações e reparos somente serão executados em conformidade com dados técnicos aprovados e em conformidade com requisitos de aeronavegabilidade da ANAC, e que uma pequena modificação pode ser executada em conformidade, além da documentação técnica oriunda do fabricante do produto aeronáutico, com dados técnicos aceitáveis tais como (i) AC – Advisory Circulars da FAA ou documentos equivalentes; (ii) IS – Instrução Suplementar da ANAC; (iii) CI – Circular de Informação da ANAC; e (iv) Normas Técnicas: ABNT, ASTM, ou equivalentes. Verifica-se que a Ordem de Engenharia nº 027/2015 classifica a instalação da correia na porta de carga como uma *"minor modification"* e a fiscalização dispõe que não foi apresentada nenhuma consulta técnica ao fabricante para a sua utilização; o item 11 da Ordem de Engenharia nº 027/2015 dispõe que o objetivo da instalação da cinta é evitar que a estrutura dobrável entre em contato com a carenagem da porta de carga interna, causando danos à carenagem durante o procedimento de fechamento da porta de carga, motivo pelo qual a fiscalização conclui que *"se a porta estivesse entrando em contato com a carenagem, provavelmente não estaria funcionando de maneira adequada, e a instalação da fita mascara o problema e é o que normalmente conhecemos como improvisação ou 'Gambiarra'"*. Feitas essas considerações, passa-se à análise detalhada das alegações apresentadas.

Quanto às alegações de que a Passaredo cumpre todas as normas previstas no RBAC 121, requisito 121.153(a)(2), bem como as normas previstas RBAC 43, requisito 43.13(c), mormente porque as aeronaves de sua frota estão em condições aeronavegáveis, atendem aos requisitos de aeronavegabilidade aplicáveis, bem como a atuada cumpre as regras de execução de manutenção com os métodos, técnicas e práticas contidas na seção de manutenção de seu manual, conforme especificações operativas emitidas segundo os RBAC 121, sendo certo que as aeronaves PP-PTP e PP-PTQ não foram objeto de modificação, muito menos de gambiarra, inexistindo qualquer infração capaz de gerar a multa prevista artigo 302, inciso III, alínea "e" do Código Brasileiro de Aeronáutica, e quanto às alegações de que a Passaredo adota procedimentos no sentido de manter análise continuada da execução e eficácia de suas manutenções, objetivando com as ações implantadas manter (ou melhorar) a aeronavegabilidade e a confiabilidade prevista no projeto da aeronave e seus sistemas, subsistemas, e componentes, durante toda a vida operacional da aeronave, cumprindo com os métodos, técnicas e práticas contidas no Manual Geral de Manutenção, deve-se registrar que a atuada não traz aos autos elementos que afastem a imputação dada pela fiscalização, eis que não foi apresentado qualquer dado técnico que desse respaldo à modificação prevista pela Ordem de Engenharia nº 027/2015.

Quanto às alegações de que se trata de uma fita instalada no Hold Open Strut da porta de carga, que é uma haste que ajuda a sustentar o peso da porta de carga quando a porta está aberta, objetivando evitar que, com o uso, o braço de sustentação da porta do porão encoste na carenagem interna da porta, que é feita de material composto e pode eventualmente danificar a carenagem interna da porta, e que diversamente do disposto pela fiscalização, não se trata de gambiarra para mascarar um problema, muito menos modificação em desacordo com o Manual Geral de Manutenção – MGM da empresa, tampouco defeito relacionado com a aeronavegabilidade das aeronaves, na medida em que o objetivo da instalação da cinta é evitar que a estrutura dobrável do braço de sustentação entre em contato com a carenagem da porta de carga interna, causando eventualmente danos à carenagem durante o procedimento de fechamento da porta de carga, o que afirma não ser equivalente a dizer que a porta precise de manutenção ou que o seu funcionamento não está adequado, cabe reiterar que a empresa não traz aos autos qualquer elemento que afaste imputação dada pela fiscalização, eis que conforme já exposto, não foi apresentado qualquer dado técnico que desse respaldo à modificação prevista pela Ordem de Engenharia nº 027/2015.

Também não cabe acolhimento à alegação de que da análise do Auto de Infração depreende-se que o mecanismo Hold Open Strut estava funcionando perfeitamente, sendo a fita instalada para

evitar que a estrutura dobrável eventualmente entrasse em contato com a carenagem da porta de carga interna, causando possíveis danos à carenagem durante o procedimento de fechamento da porta de carga; ao contrário do que afirma a atuada, a fiscalização levanta no Auto de Infração a hipótese de que se a porta estivesse entrando em contato com a carenagem, provavelmente não estaria funcionando de maneira adequada, e a instalação da fita mascararia o problema. Para corroborar com suas alegações, o interessado dispõe que basta singela análise dos documentos acostados junto ao mencionado auto, através dos quais, constata-se que a atuada assim que comunicada acerca da não conformidade apontada pela autarquia federal retirou as fitas, sem que fosse necessária a realização de qualquer reparo e/ou manutenção, o que prova que o mecanismo estava funcionando adequadamente e a instalação da fita nunca foi uma gambiarra da empresa atuada. Com relação ao disposto, cabe registrar que a própria Ordem de Engenharia nº 027/2015 dispõe que o objetivo da instalação da cinta é evitar que a estrutura dobrável entre em contato com a carenagem da porta de carga interna, causando danos à carenagem durante o procedimento de fechamento da porta. Assim, alegação de que a ANAC "*parte de premissa equivocada (...) porque a instalação da fita não altera qualquer característica de funcionamento da porta e não requer qualquer alteração na aeronave, pois a fita é simplesmente amarrada ao braço de sustentação da porta para evitar eventual dano na carenagem interna da porta de carga caso braço dobrável nela encoste eventualmente, sendo a fita colocada apenas para garantir o direcionamento adequado da porta quando do procedimento de fecha-la*" não pode ser acolhida, pois se a fita é instalada para evitar eventual dano na carenagem interna da porta de carga caso braço dobrável nela encoste eventualmente, sendo a fita colocada apenas para garantir o direcionamento adequado da porta, isso significa que o contato existia ou podia existir, constituindo-se portanto em indício de mal funcionamento do mecanismo da porta.

Quanto à alegação de que a denominada "modificação" consistente na instalação de uma fita instalada no braço de sustentação da porta do porão de carga para ajudar no direcionamento deste braço enquanto a porta está sendo fechada introduzida na aeronave não é oriunda de Boletim de serviço emitido pela ATR, de modo que sequer poderia ser chamada de modificação, na medida em que não modifica a aeronave, tampouco merece prosperar; conforme já exposto acima, a própria Ordem de Engenharia nº 027/2015 classifica a instalação da correia na porta de carga como uma "*minor modification*", enquanto o item 3.5 do Manual Geral de Manutenção da atuada prevê os requisitos para que modificações, mesmo que pequenas, sejam efetuadas nas aeronaves, e não foi demonstrado pela atuada que tenha sido cumprido o previsto em seu manual quanto à Ordem de Engenharia nº 027/2015.

O interessado alega que ainda que se cogite que a instalação de uma fita no braço da aeronave equivalha a grande modificação, o que se impugna, mas apenas se cogita a título de argumentação, ainda assim, seria de pequena monta e jamais serviria de subterfúgio para imputar à atuada violação às normas dispostas na capitulação do Auto de Infração, eis que: (i) não afeta peso, balanceamento, resistência estrutural, características de voo ou qualquer outra característica ligada à aeronavegabilidade; e (ii) é realizada utilizando operações elementares, sem realizar qualquer alteração na estrutura da aeronave ou de suas características. Quanto a essas alegações, repare-se que a fiscalização não imputa à atuada a realização de operações de voo após a realização de uma **grande** modificação, mas a realização de operações após a realização de modificação que não possuía respaldo em dados técnicos aceitáveis e previstos no item 3.5 do Manual Geral de Manutenção da empresa.

A alegação de que ao contrário do que consta do Auto de Infração, a fita, se tiver que ser definida como modificação, seria uma pequena modificação, que contém todas as características de pequena modificação, ou seja, não há nada irregular com ela, sendo dispensado embasamento técnico do fabricante ou motivação técnica para sua utilização que pudesse demonstrar que o mecanismo Hold Open Strut necessitasse efetivamente da sua instalação, mesmo que estivesse funcionando perfeitamente, bastando, apenas, a Ordem de Engenharia 027/2015, tampouco encontra respaldo nos autos. Conforme já demonstrado nessa decisão, o Manual Geral de Manutenção previa que uma pequena modificação podia ser executada em conformidade, além da documentação técnica oriunda do fabricante do produto aeronáutico, com dados técnicos aceitáveis tais como (i) AC – Advisory Circulars da FAA ou documentos equivalentes; (ii) IS – Instrução Suplementar da ANAC; (iii) CI – Circular de Informação da ANAC; e (iv) Normas Técnicas: ABNT, ASTM, ou equivalentes, e não foi apresentado pela atuada qualquer dado técnico que desse respaldo à modificação. A alegação de que por definição, uma PEQUENA MODIFICAÇÃO é uma modificação que não se encontra nos manuais de manutenção do fabricante da aeronave tampouco merece prosperar, eis que desprovida de qualquer embasamento técnico.

Pelos motivos já expostos até aqui, também não se pode acolher a alegação de que a instalação da fita em questão não requer a utilização de qualquer tipo de ferramenta e que sua instalação

ocorre amarrando a fita ao HOLD OPEN STRUT da porta, ou seja, instalação com utilização de operação elementar, como consta na definição de PEQUENA MODIFICAÇÃO do RBAC 01, eis que não foi demonstrado pela autuada o cumprimento com os requisitos estabelecidos por si no MGM.

Quanto à citação de itens do MPR 900, Volume 4, Revisão 5, e a referência a exemplos de pequenas modificações ou mesmo de ações que não são consideradas modificações, reitera-se que não foi demonstrado pela autuada o cumprimento com os requisitos estabelecidos por si no MGM no caso em tela.

Quanto à invocação aos princípios da legalidade, motivação, contraditório, ampla defesa, segurança jurídica, interesse público, proporcionalidade e razoabilidade, deve-se esclarecer que não obstante aos pedidos, não se pode afrontar o princípio constitucional da legalidade, visto que a atividade é vinculada e que a determinação da quantidade de infrações e dos valores das sanções aplicáveis estão estritamente vinculadas ao previsto na legislação da ANAC; deve também ser registrado que não se verifica qualquer inobservância dos citados princípios no presente processo. Quando comprovado que as alegações de mérito do interessado não afastam sua responsabilidade por atos infracionais constatados, a aplicação de penalidades ao interessado tem base legal; identificado o descumprimento de normas, tem a Agência o poder-dever de aplicar as sanções cabíveis (Lei nº 11.182/05, Art. 8º, XXXV).

As alegações de que: (i) a Passaredo adota, sistematicamente, e principalmente após a constatação de falhas, medidas que visam à segurança de voo de suas aeronaves, bem como a estrita observância aos processos, normas e exigências estabelecidas pela Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, motivo pelo qual foi pronta em retirar as mencionadas fitas, e (ii) na prestação de seus serviços, segue rigorosamente todas as regulamentações da aviação civil, tanto que não há nenhum registro de aplicação deste tipo de penalidade em seu desfavor, tampouco socorrem a autuada, eis que não demonstram que os requerimentos previstos na seção 3.5 do Manual Geral de Manutenção - MGM da empresa foram observados, sendo descumprido por conseguinte o parágrafo 43.13(c) do RBAC 43 e o parágrafo 121.153(a)(2) do RBAC 121 nas 1444 vezes (730 operações com a aeronave PP-PTP (Anexo 8) e 714 operações com a aeronave PP-PTQ (Anexo 9)) que as aeronaves PP-PTP e PP-PTQ foram operadas após ter sido executada uma modificação nas aeronaves em desacordo com o previsto na seção 3.5 do Manual Geral de Manutenção - MGM da autuada

Quanto ao requerimento de aplicação apenas de pena de advertência, ou na pior das hipóteses, multa no patamar mínimo, em face das circunstâncias atenuantes inerentes ao caso em questão, tendo em vista a Passaredo não ter agido com dolo ou má-fé, bem como a ausência de reincidência, se esclarece inicialmente que embora a Resolução ANAC nº 472/2018, art. 3º, parágrafo único, tenha previsão da aplicação de medidas administrativas do tipo preventiva, é estabelecido em seu art. 4º que as decisões de aplicação do tipo de providência administrativa devem seguir o disposto no Compêndio de Elementos de Fiscalização - CEF, entretanto não se verifica nos CEF dos RBAC 121 e 43 a previsão de adoção de medida preventiva quanto às infrações descritas, motivo pelo qual conclui-se que para as imputações dadas pelo Auto de Infração nº 001156/2020 cabe a aplicação de providência administrativa sancionatória. Com relação à alegação de que a Passaredo não teria agido com dolo ou má-fé, cabe observar que no ramo do direito administrativo a doutrina especializada defende que não há que se falar em voluntariedade para incursão na sanção. Hely Lopes Meirelles ensina que a multa administrativa, diferente das sanções penais, é de natureza objetiva, isto é, precinde da caracterização da culpa ou do dolo do infrator para ser devida, uma vez que decorre do expresse descumprimento de conduta desejável imposta pelo Estado, decorrente precipuamente da supremacia do interesse público: "Para configurar-se sua incursão nelas e conseqüente exposição às pertinentes sanções, é indispensável que haja existido, ao menos, a possibilidade do sujeito evadir-se conscientemente à conduta censurada". (MEIRELLES, Hely Lopes. Direito Administrativo Brasileiro. 23ª ed. São Paulo: Malheiros, 1999.

4. **DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO**

4.1. Pelo exposto, houve, de fato, violação à legislação, com a prática de infrações cujas autuações no AI nº 001156/2020 estão fundamentadas na Lei nº 7.565/1986 (CBA), art. 302, inciso III, alínea "e", c/c RBAC 121, parágrafo 121.153(a)(2), c/c RBAC 43; c/c parágrafo 43.13(c), c/c seção 3.5 do Manual Geral de Manutenção - MGM da empresa, restando analisar o valor da multa a ser aplicada, que, segundo o que dispõe o CBA, deve refletir a gravidade da infração (Lei nº 7.565/86, art. 295).

4.2. Destaca-se que, com base na tabela de infrações da Resolução ANAC nº 472/2018, Anexo II, Tabela III – INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS À CONCESSIONÁRIA OU PERMISSIONÁRIA DE

SERVIÇOS AÉREOS, COD "NON", em vigor à época, o valor da multa poderia ser imputado em R\$ 4.000,00 (grau mínimo), R\$ 7.000,00 (grau médio) ou R\$ 10.000,00 (grau máximo).

4.3. **Circunstâncias atenuantes**

4.4. 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 interessado não faz jus à atenuante de reconhecimento da prática da infração quando apresenta argumento de excludente de responsabilidade. Este entendimento é inclusive corroborado pela Súmula Administrativa nº 001/2019, aprovada pela Diretoria Colegiada e publicada no Diário Oficial da União em 30/05/2019, que dispõe o seguinte:

Súmula Administrativa nº 001/2019

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

4.5. Desta forma, no caso em apreço, entende-se não ser cabível considerar a aplicação da circunstância atenuante prevista no inciso I do § 1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018, tendo em vista as alegações apresentadas em defesa pelo interessado no sentido de afastar sua responsabilidade administrativa pelos atos infracionais constatados pela fiscalização.

4.6. Com relação à circunstância atenuante prevista no art. 36, § 1º, inciso II da Resolução ANAC nº 472/2018 (“*a adoção voluntária de providências eficazes para evitar ou amenizar as consequências da infração antes de proferida a decisão*”), entende-se que nenhuma medida que configure um dever pode servir para a aplicação dessa atenuante, razão pela qual afasta-se tal hipótese.

4.7. Quanto à circunstância atenuante prevista no inciso III do § 1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018, referente à inexistência de aplicação definitiva de sanções nos 12 (doze) meses anteriores à data do cometimento das infrações em julgamento, verifica-se que a mesma não deve ser aplicada, pois de acordo com o extrato do SIGEC (SEI nº 5891242), ora anexado ao presente processo, os créditos de multa nº 660863179 e 660697170, entre outros, se referem à aplicação definitiva de sanções nos 12 (doze) meses anteriores à data das infrações em julgamento.

4.8. **Circunstâncias agravantes**

4.9. No caso em análise, não se observa quaisquer das circunstâncias agravantes dispostas nos incisos do § 2º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018.

4.10. **Sanção a Ser Aplicada**

4.11. No que tange ao valor da sanção a ser aplicada, observa-se o estabelecido nos artigos 37-A e 37-B da Resolução ANAC nº 472/2018, apresentados a seguir:

4.12. **Resolução ANAC nº 472/2018 (...)**

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 art. 37-A desta Resolução, 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 desta Resolução.

$f_2 = 1,5$ quando verificada ao menos uma das circunstâncias descritas nos incisos I a V do § 2º do art. 36 desta Resolução.

$f_3 = 1,15$ quando verificadas, cumulativamente, as circunstâncias descritas no inciso III e no inciso IV do § 2º do art. 36 desta Resolução.

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

§ 2º Valores diferentes de f_1 , f_2 e f_3 poderão ser definidos em Resolução específica que disciplina a matéria objeto da autuação." (NR).

4.13. No presente caso, consideram-se configuradas as condições necessárias para a caracterização da infração administrativa de natureza continuada, cabendo a aplicação dos parâmetros estabelecidos no art. 37-B da Resolução ANAC nº 472/2018 para a aplicação do valor da multa.

4.14. Sendo assim, identifica-se que o valor da variável "f" a ser aplicado na fórmula é igual a "1,85", devido a inexistência de atenuante e ou agravantes previstas no art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018. O valor da multa a ser aplicada será de acordo com a seguinte fórmula: Valor total da multa = valor da multa unitária x quantidade de ocorrências ^{1/1,85}.

4.15. Observa-se que no *caput* do art. 37-B da Resolução ANAC nº 472/2018 é estabelecido que para a aplicação da multa considera-se o patamar médio. Portanto, no presente caso, deve ser utilizado o valor de R\$ 7.000,00, por ser este o patamar médio previsto na Resolução ANAC nº 472/2018, Anexo II, Tabela III - - INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS À CONCESSIONÁRIA OU PERMISSONÁRIA DE SERVIÇOS AÉREOS, COD "NON", em vigor à época dos fatos, para o enquadramento na Lei nº 7.565/1986 (CBA), art. 302, inciso III, alínea "e".

4.16. Com relação à quantidade de ocorrências, deve ser observado que no Auto de Infração nº 001156/2020 são descritas 1444 irregularidades.

4.17. Portanto, segue o cálculo do valor de multa a ser aplicado:

$$\text{Valor total da multa} = \text{valor da multa unitária} * \text{quantidade de ocorrências}^{1/f}$$

$$\text{Valor total da multa} = \text{R\$ 7.000,00} * 1444^{1/1,85}$$

Valor total da multa = R\$ 357.249,97 (trezentos e cinquenta e sete mil duzentos e quarenta e nove reais e noventa e sete centavos).

4.18. **Conclusão**

4.19. Voto por **CONHECER DO RECURSO e, NEGAR-LHE PROVIMENTO, MANTENDO -SE** a sanção aplicada em sede de primeira instância no valor de R\$ 357.249,97 (trezentos e cinquenta e sete mil duzentos e quarenta e nove reais e noventa e sete centavos), relativo aos 1444 atos infracionais descritos no Auto de Infração nº 001156/2020, considerando-se os critérios da infração continuada definida no art. 37-B da Resolução ANAC nº 472/2018 para o cálculo do valor da sanção.

4.20. É como Voto.

Hildenise Reinert

SIAPE 1479877

Membro julgador da ASJIN/ANAC - Portaria Nomeação nº 2218, de 17 de setembro de 2014.



Documento assinado eletronicamente por **Hildenise Reinert, Analista Administrativo**, em 25/10/2021, às 14:32, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **6326572** e o código CRC **D1C798D7**.

SEI nº 6326572



VOTO

PROCESSO: 00065.015796/2020-01

INTERESSADO: PASSAREDO TRANSPORTES AEREOS 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. 9º inc. II da Portaria nº 4.790/ASJIN, de 14 de abril de 2021, profiro meu voto nos seguintes termos:

- Acompanho, na íntegra, o voto relator, Voto CJIN SEI nº 6326572, por CONHECER e **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO-SE** a sanção aplicada em Primeira Instância Administrativa, pela regra da infração continuada, em desfavor da PASSAREDO TRANSPORTES AEREOS S.A, no valor de R\$ 357.249,97 (trezentos e cinquenta e sete mil duzentos e quarenta e nove reais e noventa e sete centavos), relativo aos 1444 atos infracionais descritos no Auto de Infração nº 001156/2020, por ter o Interessado deixado de observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves, infração capitulada na alínea (e), inciso III, art. 302 c/c RBAC 121, parágrafo 121.153(a)(2), c/c RBAC 43; c/c parágrafo 43.13(c), c/c seção 3.5 do Manual Geral de Manutenção - MGM da empresa.

Cássio Castro Dias da Silva

SIAPE 1467237

Presidente da Turma Recursal



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 27/10/2021, às 07:50, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **6378686** e o código CRC **0873BDCC**.

SEI nº 6378686



VOTO

PROCESSO: 00065.015796/2020-01

INTERESSADO: PASSAREDO TRANSPORTES AEREOS S.A

Nos termos do art. 13 da Instrução Normativa nº 135, de 28 de fevereiro de 2019, profiro meu voto nos seguintes termos:

- Acompanho, na íntegra, o voto relator, Voto CJIN SEI nº 6326572, por **CONHECER e NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO-SE** a sanção aplicada em Primeira Instância Administrativa, pela regra da infração continuada, em desfavor da PASSAREDO TRANSPORTES AEREOS S.A, no valor de R\$ 357.249,97 (trezentos e cinquenta e sete mil duzentos e quarenta e nove reais e noventa e sete centavos), relativo aos 1444 atos infracionais descritos no Auto de Infração nº 001156/2020, por ter o Interessado deixado de observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves, infração capitulada na alínea (e), inciso III, art. 302 c/c RBAC 121, parágrafo 121.153(a)(2), c/c RBAC 43; c/c parágrafo 43.13(c), c/c seção 3.5 do Manual Geral de Manutenção - MGM da empresa.

Marcos de Almeida Amorim

SIAPE 2346625

Portaria ANAC nº 361/DIRP/2017. - Membro julgador



Documento assinado eletronicamente por **Marcos de Almeida Amorim, Técnico(a) em Regulação de Aviação Civil**, em 26/10/2021, às 13:15, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **6378687** e o código CRC **B3E62A41**.

SEI nº 6378687



CERTIDÃO

CERTIDÃO DE JULGAMENTO EM SEGUNDA INSTÂNCIA ADMINISTRATIVA

524ª SESSÃO DE JULGAMENTO DA ASJIN – 26/10/2021

Processo (NUP): 00065.015796/2020-01

Interessado: Passaredo Transportes Aéreos S.A

Crédito de Multa (SIGEC): 672168210

AI/NI:nº 001156/2020

Membros Julgadores ASJIN:

- Cássio Castro Dias da Silva - SIAPE 1467237 - Portarias nº 751, de 07/03/2017 e 1.518, de 14/05/2018 - Presidente da Turma Recursal RJ-ASJIN
- Marcos de Almeida Amorim - SIAPE 2346625- Portaria ANAC nº 361/DIRP/2017. - Membro julgador
- Hildenise Reinert - SIAPE 1479877 - Portaria ANAC nº 2.218/DIRP/2014 – Relatora

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-SE a sanção aplicada em Primeira Instância Administrativa em desfavor da PASSAREDO TRANSPORTES AEREOS S.A, no valor de R\$ 357.249,97 (trezentos e cinquenta e sete mil duzentos e quarenta e nove reais e noventa e sete centavos), relativo aos 1444 atos infracionais descritos no Auto de Infração nº 001156/2020, por ter o Interessado deixado de observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves, infração capitulada na alínea (e), inciso III, art. 302 c/c RBAC 121, parágrafo 121.153(a)(2), c/c RBAC 43; c/c parágrafo 43.13(c), c/c seção 3.5 do Manual Geral de Manutenção - MGM da empresa.

Os Membros Julgadores votaram com a Relatora.

Encaminhe-se à Secretaria desta ASJIN para as providências de praxe.



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 27/10/2021, às 07:50, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Hildenise Reinert, Analista Administrativo**, em 27/10/2021, às 08:32, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Marcos de Almeida Amorim, Técnico(a) em Regulação de Aviação Civil**, em 27/10/2021, às 16:12, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **6378689** e o código CRC **F0702723**.
