



VOTO

PROCESSO: 00065.018041/2016-73

INTERESSADO: TOTAL LINHAS AÉREAS S.A.

RELATOR: RAFAEL JOSÉ BOTELHO FARIA

1. DA FUNDAMENTAÇÃO LEGAL PARA APRECIÇÃO DA MATÉRIA

1.1. A Lei n.º 11.182, de 27 de setembro de 2005, em seu art. 8º, estabelece a competência da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC para, dentre outras, regular e fiscalizar os serviços aéreos, os produtos e processos aeronáuticos, a formação e o treinamento de pessoal especializado, a segurança da aviação civil; fiscalizar as aeronaves civis, seus componentes, equipamentos e serviços de manutenção, com o objetivo de assegurar o cumprimento das normas de segurança de voo; reprimir infrações à legislação e aplicar as sanções cabíveis, bem como, decidir, em último grau de recurso, sobre as matérias de sua competência.

1.2. A Lei n.º 9.784, de 29 de janeiro de 1999, que regula o Processo Administrativo no âmbito da Administração Pública Federal, por sua vez, dispõe em seu art. 48 que *a Administração tem o dever de explicitamente emitir decisão nos processos administrativos e sobre solicitações ou reclamações, em matéria de sua competência*. Prescreve ainda o art. 64 da mencionada lei que *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*.

1.3. Por sua vez, a Resolução n.º 472, de 06 de junho de 2018, trata nos artigos 35 e 46 sobre a competência da Diretoria Colegiada para deliberar sobre pedidos de recurso em face de decisões proferidas no curso de Processos Administrativos Sancionadores que implicarem sanções de cassação, suspensão ou multa acima do valor de R\$ 100.000,00 (cem mil reais).

1.4. Desta forma, conclui-se que o presente recurso administrativo preenche os requisitos de admissibilidade para efeito de análise pela Diretoria Colegiada.

2. DA ANÁLISE

2.1. Compulsado os autos, observa-se que a empresa interessada foi regularmente notificada de todos os atos exarados, sendo-lhe oportunizado prazo para manifestação em todas as etapas processuais. Os atos consignados no presente processo confirmam a observância ao contraditório e da ampla defesa, bem como a regularidade processual.

2.2. Notificada dos termos da decisão proferida em segunda instância administrativa, a recorrente apresentou nova peça recursal, com requerimento de que seja observado o princípio da proporcionalidade na aplicação da sanção, aduzindo a inexistência, no presente caso, de multiplicidade de condutas. Requer, assim, a aplicação de penalidade única ou redução do valor da multa para o patamar mínimo.

2.3. Quanto aos atos tidos como infracionais, preliminarmente, cumpre observar que as condutas foram minuciosamente relatadas no Relatório de Fiscalização e suportadas por evidências anexadas aos autos, com descrição precisa dos registros efetuados no livro de bordo da aeronave PR-TTW, indicação das discrepâncias reportadas relacionadas com o sistema de anti-gelo das janelas da cabine de comando da aeronave e das ações de registro e manutenção executadas de forma indevida. Apresenta, ainda, explanação acerca dos regulares procedimentos de *troubleshooting* previstos no manual de manutenção do fabricante da aeronave, os quais não foram reproduzidos pela equipe de manutenção, em desconformidade com o Manual Geral de Manutenção – MGM^[1] da empresa e com os normativos afetos, RBAC 121 e RBAC 43^[2], os quais preconizam que os serviços de manutenção deveriam ser efetuados em

conformidade com as publicações do fabricante ou equivalentes e deveriam ser devidamente documentados.

2.4. Por todo o exposto, no que tange ao mérito dos fatos apontados, endosso a argumentação trazida pelos decisores de primeira e segunda instância. Todavia, imperativo se faz uma análise mais minuciosa quanto às sanções aplicadas.

2.5. Compulsando os autos, verifica-se que houve a emissão de um Auto de Infração para cada reporte de pane registrado no livro de bordo da aeronave, totalizando 17 (dezessete) Autos de Infrações, cuja execução de manutenção e/ou registros foram efetuados de forma deficiente, em inobservância ao requerido no Manual Geral de Manutenção – MGM da empresa e regulamentos pertinentes. Importa ressaltar a impossibilidade de aplicação de penalidade única, uma vez que, por reiteradas vezes, foram executados serviços de manutenção sem que os requisitos estabelecidos fossem devidamente observados.

2.6. Foi lavrado, ainda, o Auto de Infração n.º 00065.138414/2015-41, tendo como descrição a “*execução de manutenção deficiente de forma a comprometer a segurança de voo*”, em relação à não conformidade de n.º 20 mencionada no Relatório de Fiscalização. O referido auto faz menção a todas as 17 (dezessete) ocorrências para as quais já consta a devida emissão de autos de infração para cada uma das condutas de forma individualizada, bem como a 2 (duas) outras ocorrências^[3], para as quais a aeronave foi liberada em ACR (Ação Corretiva Retardada) por tratar-se de itens constantes da MEL (*Minimum Equipment List*) da empresa, conforme registrado pela fiscalização, não ensejando, portanto, a lavratura de Auto de Infração.

2.7. Assim, entende este relator que as condutas descritas nos 17 (dezessete) Autos de Infração já abarcam a conduta descrita no Auto de Infração n.º 00065.138414/2015-41, a qual relata que as ações de manutenção foram ineficazes, executadas sem estarem respaldadas em dados técnicos aceitáveis. Não traz, portanto, conduta infracional ou fato diverso dos já tratados nos demais Autos de Infração, motivo pelo qual entendo que a conduta descrita no Auto de Infração n.º 00065.138414/2015-41 encontra-se absorvida pelas demais.

2.8. Para os demais atos infracionais, tem-se que as condutas apuradas de “*execução de manutenção sem seguir os procedimentos previstos no manual de manutenção do fabricante da aeronave*” e “*registro de manutenção deficiente*”, resultando em 17 (dezessete) ocorrências realizadas pelo mesmo regulado, configuram infrações de mesma natureza, com o mesmo enquadramento e fundamento legal, e que foram apuradas na mesma oportunidade fiscalizatória, conforme consta do Relatório de Fiscalização.

2.9. Desta forma, ante os aspectos relatados acima, consideram-se configuradas as condições necessárias para a caracterização da infração administrativa de natureza continuada para as condutas descritas, com a incidência do critério de dosimetria trazido na Resolução n.º 566/20, que inseriu os artigos 37-A e 37-B na Resolução n.º 472/18^[4].

2.10. Com base no Anexo II da Resolução n.º 25 da ANAC, de 25 de abril de 2008, vigente à época dos fatos, o valor intermediário previsto para cada uma das condutas apuradas no presente processo, com capitulação alínea “e” do inciso III do art. 302 da Lei n.º 7.565/86, é de R\$ 7.000,00 (sete mil reais).

2.11. Com relação à dosimetria da sanção, acolho a análise efetuada pelo decisor de segunda instância. Assim, uma vez que não se identificou a incidência de circunstâncias atenuantes e agravantes ao caso sob análise, conclui-se:

2.11.1. pela anulação do Auto de Infração n.º 00065.138414/2015-41, com consequente cancelamento da sanção de multa imposta;

2.11.2. considerando o reconhecimento da aplicabilidade do instituto da infração de natureza continuada para as condutas apuradas nos demais Autos de Infrações n.ºs 00065.138385/2015-17; 00065.138387/2015-14; 00065.138391/2015-74; 00065.138392/2015-19; 00065.138394/2015-16; 00065.138396/2015-05; 00065.138397/2015-41; 00065.138399/2015-31; 00065.138400/2015-27; 00065.138402/2015-16; 00065.138405/2015-50; 00065.138408/2015-93; 00065.138409/2015-38; 00065.138410/2015-62; 00065.138411/2015-15 e 00065.138412/2015-51 e 00065.138413/2015-04, constata-se que deve ser utilizado o **fator “f” no valor de 1,85** para cálculo da sanção pecuniária, resultando no valor de multa de **R\$ 32.374,69** (trinta e dois mil, trezentos e setenta e quatro reais e sessenta e nove centavos), $R\$ 32.374,69 = R\$ 7.000 * (17^{1/1,85})$, para todas as 17

(dezessete) manutenções realizadas em inobservância ao regulamento de serviços de manutenção vigente à época dos fatos.

3. CONCLUSÃO

3.1. Pelo exposto, **VOTO** pelo conhecimento e **PROVIMENTO PARCIAL** do recurso interposto pela empresa **TOTAL LINHAS AÉREAS S.A.**, e pela **REFORMA** da decisão proferida em segunda instância administrativa, reduzindo o valor da sanção de multa aplicada para o total de **R\$ 32.374,69** (trinta e dois mil, trezentos e setenta e quatro reais e sessenta e nove centavos).

É como voto.

[1] Manual Geral de Manutenção - MGM da Total Linhas Aéreas (SEI 2056373 - pag 75 a 81)

Capítulo III - Qualidade

3. Aprovação para Retorno ao Serviço

A. Procedimentos e política

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

(...)

B. Documentos de Aprovação

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

(...)

(2) Instruções suplementares

Os Documentos de Aprovação possuem campos adequados para que os executantes e os inspetores aponham seus carimbos e/ou rubricas indicando cumprimento do serviço discriminado. O propósito destes Documentos de Aprovação é assegurar que cada item de trabalho seja identificado, executado de maneira adequada, inspecionado por pessoal autorizado, quando aplicável, documentado e liberado para retornar ao serviço.

Os trabalhos realizados pela TOTAL são efetuados de acordo com os dados técnicos aceitáveis dos respectivos fabricantes ou equivalentes, quando aplicável. Quando for o caso de grande reparo ou grande modificação, todo o serviço deve ser efetuado de acordo com as normas emitidas pela autoridade aeronáutica. A declaração de execução do serviço, quando associado a um operador de linha aérea ou a plano de manutenção continuada do operador, é efetuada de acordo com o manual do respectivo operador.

(...)

Capítulo IV - "Manutenção"

6. Manutenção Corretiva

Como métodos de manutenção corretiva, **serão adotadas as determinações dos manuais de manutenção de cada aeronave e componentes**, respeitando-se as diretrizes de aeronavegabilidade aplicáveis.

(...)

Caso algum serviço especial se faça necessário e não conste nos Manuais de Manutenção, o fabricante da aeronave ou componente deve ser consultado para uma solução e a aprovação das autoridades aeronáuticas deverá ser obtida.

Anexo III - Documentos para aprovação p/ Retorno ao Serviço

(...)

11 - Ação tomada pela Manutenção:

a) MAINTENANCE ACTIONS TAKEN – Descrição precisa da ação de manutenção para o reporte da tripulação que deve sempre ser respondido pela primeira estação recebendo a aeronave. Use termos adequados, tais como: CONFIRMADO, NÃO CONFIRMADO, POSTERGADO, INFO RECEBIDA, NENHUMA AÇÃO NECESSÁRIA.

b) PART No and S/N OFF – Número Parte e Número Serial do componente substituído

c) PART No and S/N ON – Número Parte e Número Serial do componente instalado

[2] RBAC 121

121.363 Responsabilidade pela aeronavegabilidade

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

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

(...)

121.369 Requisitos do manual

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

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

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

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

RBAC 43

43.13 Regras de execução (geral)

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

(...)

(c) Provisões especiais para empresas de transporte aéreo detentoras de certificado de operação segundo os RBAC 121 ou 135 e para operadores segundo o RBHA 129, ou RBAC que venha a substituí-lo, 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 RBHA 129, ou RBAC que venha a substituí-lo, que requeiram programa de controle da qualidade, programa de inspeção estrutural suplementar ou outros requisitos para manutenção continuada de aeronavegabilidade, a menos que seja determinado de outra maneira pela ANAC.

[3] Item 01 da Página n.º 108827 do Livro de Bordo da aeronave PR-TTW ("Flight report: Window Heat L1 inoperante" / Maintenance Actions Taken: Invertido módulo Window Heat L1 com R2 sem resultado. Liberado acd MEL 30-15 Cat C. Aberta O.S. 00501263-001 #002. Liberado ACR") - SEI 2056369 - fls. 19.

Item 02 da Página n.º 108890 do Livro de Bordo da aeronave PR-TTW ("Janela R2 - inoperante" / Maintenance Actions Taken: Listado item em ACR e liberado conforme MEL 30-15 Cat "C" e aberta O.S. 00501274-001/0053) - SEI 2056369 - fls.54

[4] 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 autuação.”



Documento assinado eletronicamente por **Rafael José Botelho Faria, Diretor**, em 01/09/2020, às 17:00, 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 **4711594** e o código CRC **B17432D9**.

SEI nº 4711594