



VOTO

PROCESSO: 00058.048991/2021-89

INTERESSADO: RENALDO FORTUNATO DA SILVA

RELATOR: LUIZ RICARDO DE SOUZA NASCIMENTO

1. FUNDAMENTAÇÃO JURÍDICA

1.1. Os incisos X, XXXV e XLIII do art. 8º da Lei nº 11.182/2005 conferem competência à ANAC para regular e fiscalizar, entre outros aspectos, os serviços aéreos, a formação e o treinamento de pessoal e a habilitação de tripulantes, reprimir infrações à legislação e aplicar as sanções cabíveis, e decidir, em último grau, sobre as matérias de sua competência.

1.2. A Resolução nº 381/2016, que trata do Regimento Interno da ANAC, estabelece no caput do art. 9º que compete à Diretoria da Agência, em regime de colegiado, analisar, discutir e decidir, em instância administrativa final, as matérias de competência da ANAC.

1.3. Já a Resolução nº 472/2018, que estabelece providências administrativas decorrentes do exercício das atividades de fiscalização sob competência da ANAC, estabelece no §1º do art. 35, que na aplicação de sanção de suspensão ou cassação pela primeira instância, caso exista recurso, este será encaminhado diretamente à Diretoria para distribuição aleatória.

1.4. Desta forma, resta clara a competência deste Colegiado para a deliberação do presente feito.

2. DA ANÁLISE

2.1. Conforme exposto no Relatório (SEI 9842343), o presente Processo Administrativo Sancionador (PAS) teve sua origem a partir de documentos coletados no âmbito da Operação Dédalo, realizada no ano de 2019 pela Polícia Federal com apoio da ANAC. Durante tal operação, foram cumpridos mandados de busca e apreensão nos estados de São Paulo, Paraná e Santa Catarina, estando inserida em um contexto de apuração de irregularidades relativas à aquisição, manutenção e documentação de diversas aeronaves.

2.2. A partir dos documentos coletados, a instauração do PAS objetivou apurar infração imputada ao senhor Renaldo Fortunato da Silva pelo fato ter assinado, em 24/10/2017, enquanto mecânico da empresa Helihelp Manutenção de Helicópteros Ltda., registro de revalidação do Certificado de Aeronavegabilidade da aeronave de marcas PR-RMZ (modelo Robinson R44 II, número de série 13028) visando ocultar a realização dos serviços de reparos realizados em organização de manutenção clandestina. A Superintendência de Ação Fiscal (SFI) argumenta nos autos do processo que tal ação teria o intuito de fazer a ANAC, e toda a comunidade de aviação civil, acreditar que a aeronave, acidentada em 2012 e sem registros dos respectivos reparos, estava em condição aeronavegável e fora mantida de forma regular e de acordo com requisitos regulamentares. Sustenta ainda a SFI que o interessado atuou conforme procedimento que revelou falta de idoneidade profissional para o exercício das prerrogativas do certificado de habilitação técnica de mecânico de manutenção aeronáutica, tipificação prevista no art. 299, inciso I, da lei 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (CBAer).

2.3. A área técnica fundamentou o Auto de Infração nº 003076.I/2021 (SEI 6200020) por meio de extensa documentação juntada ao processo. Após análise da defesa prévia apresentada

tempestivamente pelo interessado por meio do documento SEI 6331105 (e seus anexos), no dia 04/01/2024, a SFI prolatou decisão em primeira instância por meio do documento SEI 9501172, decidindo pela aplicação de multa no valor de R\$ 3.500,00 (três mil e quinhentos reais) cumulada com a cassação do Certificado de Habilitação Técnica (CHT) CANAC nº 11558-2 do autuado.

Da apresentação do recurso e análise dos argumentos

2.4. O requerente, após ser notificado da decisão em primeira instância, comunicada a partir do Ofício nº 366/2024/ASJIN-ANAC (SEI 9522775), apresentou recurso administrativo (SEI 9716715), protocolado na data de 26/02/2024. Os argumentos apresentados no citado recurso estão sintetizados a seguir:

I - sustenta a tempestividade do seu recurso, tendo em vista a não observância pela ANAC da expedição de intimações em nome do procurador constituído do interessado, e em virtude de suspensão de prazo processual devido a pedido de vista dos autos;

II - solicitou recurso com efeito suspensivo quanto à cassação da CHT, com fulcro no parágrafo único do art. 61 da Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999, alegando danos de difícil reparação, eis que o único sustento do recorrente e de sua família dependeria do seu labor;

III - alega não haver prova, nos autos, de que o recorrente teria conhecimento de que a aeronave de marcas PR-RMZ havia se envolvido em um acidente em 2012. Nesse sentido, indica que a Agência teria usado premissa equivocada para a aplicação das sanções;

IV - que em 2013 a aeronave teria chegado à oficina para manutenção, mas não tendo sido aceito pelo então proprietário o valor proposto a título de orçamento para a referida manutenção, a aeronave teria sido devolvida, ou seja, "remetida de volta" em decorrência da não realização de serviço algum, o que justificaria o uso da DANFE (Documento Auxiliar de Nova Fiscal Eletrônica) na qual constava "retorno de remessa";

V - alega que, ao receber a aeronave PR-RMZ no ano de 2017, oriunda de novo proprietário, não teria motivos para pressupor que a mesma estivesse irregular por conta de acidente anterior, e não por falta de manutenção;

VI - pontua que a ANAC teria omitido informação sobre o acidente da aeronave ocorrido em 2012, quando a Agência foi questionada, em 2017, pela Helihelp, sobre os procedimentos a serem realizados na referida aeronave para a revalidação do Certificado de Aeronavegabilidade da aeronave PR-RMZ;

VII - alega que atuou apenas como mecânico que, ao receber uma aeronave, realiza a manutenção na forma do manual do fabricante. Que se tinha conhecimento do acidente, não haveria motivos para perguntar para a ANAC sobre qual manutenção realizar na aeronave (em 2017);

VIII - indica que a descrição objetiva da infração no Auto de Infração nº 003076.I/2021 estaria prejudicada. E a inobservância do art. 18, inciso IV, da Resolução ANAC nº 472/2018 seria fator que impediria o prosseguimento do feito por caracterizar vício de natureza insanável, o que ensejaria o dever de se declarar a nulidade do referido ato administrativo; e

IX - o autuado não teria nenhum antecedente criminal e tampouco registros de infrações disciplinares perante a ANAC, não havendo embasamento ou situação que pudesse servir de agravante à suposta falha imputada pela ANAC ao recorrente;

2.5. Ao final, em seu recurso, o recorrente, *in verbis*, apresenta as seguintes solicitações:

SEI 9716715

"(...)

- i. requer-se o recebimento do presente recurso administrativo, e **no mérito o seu provimento de modo que reconhecimento da nulidade do auto de infração relacionado ao presente PAS** por ausência de elementos de prova e descumprimento das normas pertinentes ao caso;
- ii. não sendo atendida nenhuma das alternativas anterior, o que se admite apenas por amor ao debate, **requer-se, subsidiariamente que seja a penalidade do Requerido diminuída de forma a atender o princípio da menor onerosidade possível, afastando-se a pena de cassação** de licença do Requerido;
- iii. caso não seja dado provimento ao presente recurso, **que sejam mantidas as cominações anteriores**, sob pena de violar princípio *non reformatio in pejus*, art. 617 do CPP."
(grifei)

2.6. Passo, então, a avaliar os argumentos trazidos aos autos pelo interessado em seu recurso, sintetizados no item 2.4 deste Voto, e que são referenciados a seguir conforme numeração aqui adotada.

2.7. Com respeito à tempestividade do recurso protocolado (item I), entendo que essa é matéria já superada. Embora a intempestividade tenha sido inicialmente apontada pela SFI (SEI 9741258), foi reconhecido pela própria área técnica no documento SIS_Despacho_CONJUG 9814806 que o recorrente apresentou o recurso de forma tempestiva, admitindo-se o prosseguimento de sua análise, uma vez que foram atendidos os pressupostos de admissibilidade.

2.8. Quanto à solicitação de recurso com efeito suspensivo para a cassação da CHT (item II), entendo que a questão foi dirimida adequadamente pela SFI no item 4.3 do documento SIS_Despacho_CONJUG (9814806) a partir do qual se informa que, quanto à cassação, "*o teor da Decisão CÔJUG nº 9501172, de ofício, já contempla o efeito suspensivo, haja vista ter ali restado expressamente consignado que seus efeitos produzir-se-ão a contar da data do conhecimento do trânsito em julgado administrativo*".

2.9. No que se refere aos argumentos apresentados no recurso e sintetizados nos itens de III a V e VII (ref. 2.4 deste Voto), cabe avaliar os fatos dentro de uma perspectiva mais ampla e lançando mão dos elementos apresentados como anexos ao Auto de Infração nº 003076.I/2021. Conforme verifica-se no documento Relatório de Final - CENIPA (SEI 6200084), o acidente com a aeronave PR-RMZ teria ocorrido em 16/06/2012 em Auriflana-SP, onde são reportados danos substanciais ao helicóptero. As cópias do Diário de Bordo (DB) da aeronave anexadas aos autos sob o documento SEI 6200109 indicam que o último voo da aeronave teria ocorrido no dia 09/05/2012 (pág. 29 do DB), tendo retornado a voo somente na data de 23/10/2017 (pág. 30 do DB). Não há, nesse intervalo, qualquer registro de voo realizado. Portanto, o envio da aeronave PR-RMZ para possíveis serviços de manutenção na organização de manutenção (OMA) Helihelp se deu em circunstâncias, ao que tudo indica, por meio de transporte terrestre do helicóptero, devido a este não estar apto para voo, e portanto, pode-se afirmar que a organização, bem como os mecânicos envolvidos, tiveram conhecimento, naquele momento, do nível de danos do equipamento.

2.10. Além disso, o encaminhamento da aeronave da organização Helihelp para as dependências da empresa do Sr. Josué Alves Florentino de Oliveira - frise-se aqui, empresa não certificada conforme o RBAC nº 145 -, documentado por meio do DANFE Nº 000.000.005 (SEI 6200100), indica um retorno de remessa. Nesse sentido, conforme pontuado no próprio recurso do interessado (SEI 9716715), o recorrente informa que a aeronave teria sido "remetida de volta", e nesse sentido, entende-se que a remessa ocorreu novamente por meio de transporte terrestre, visto não haver qualquer registro de voo próximo à data da DANFE (05/03/2013). Isso reforça, mais uma vez, que, enquanto presente nas dependências da organização Helihelp, em 2013, o helicóptero não teria qualquer condição de voo, necessitando de reparos para o seu retorno à condição aeronavegável. Por isso, entendo estar claro que havia conhecimento da Helihelp, bem como dos seus mecânicos envolvidos - dentre os quais, o Sr. Renaldo Fortunato - do grau de comprometimento de segurança da aeronave PR-RMZ, fatalmente devido aos danos anteriores oriundos do acidente. Além disso, conforme apontado pela SFI, era de conhecimento no meio aeronáutico que o Sr. Josué de Oliveira realizava serviços de reparos extensos e complexos - demonstrados nos autos serem próximos a uma reconstrução -, e que a remessa para tal profissional seria motivada por extensos danos na aeronave PR-RMZ, que justificassem a sua intervenção. Não é crível imaginar que o envio da aeronave

para o citado profissional fosse por motivo outro que não pela necessidade de realização de reparos, ainda que ele não fosse organização certificada pela ANAC.

2.11. Com base no exposto e nos elementos juntados aos autos pela SFI, concluo que os argumentos de que o sr. Renaldo Fortunato não teria conhecimento do acidente, e por consequência, do estado de danos em que se encontrava o helicóptero PR-RMZ no momento em que ele foi recebido em 2013 na empresa Helihelp, não merecem prosperar.

2.12. Quanto aos argumentos apresentados no item VI, sobre suposta omissão da ANAC quanto à ocorrência do acidente com a aeronave PR-RMZ, em resposta à consulta realizada pela Helihelp por e-mail em 18/01/2017, após avaliar o contexto e o questionamento específico, entendo de maneira diversa do apresentado pelo interessado em seu recurso. Verifica-se que a dúvida apresentada pela Helihelp referiu-se a questionamento específico sobre aplicação de dispositivo do Manual de Procedimentos MPR-100, instrução vigente à época que orientava sobre certificação de aeronavegabilidade. O questionamento se deu quanto à necessidade de se realizar a maior e mais abrangente inspeção prevista no programa de manutenção da aeronave recomendado pelo fabricante, uma vez que o helicóptero PR-RMZ estava com o seu certificado de aeronavegabilidade cancelado. Nesse sentido, a dúvida específica da empresa referiu-se à obrigatoriedade de se cumprir a inspeção de 2.200 FH determinada pela Robinson Helicopter, o que envolveria também a substituição de diversos componentes que ainda possuíam crédito em horas de voo para a sua troca. A tal questionamento, foi apresentada resposta do setor GCVC-91/SAR da ANAC no dia 19/01/2017. Portanto, não havia necessidade de que a Agência adentrasse qualquer questão afeta ao acidente ocorrido com a aeronave, visto estar fora do escopo do questionamento apresentado pela Helihelp. Estaria afastada, portanto, a omissão da ANAC alegada pelo recorrente.

2.13. Quanto à alegação de que a descrição objetiva da infração no Auto de Infração nº 003076.I/2021 estaria prejudicada (item VIII), entendo que o AI apresenta em seu campo "Histórico" informações pormenorizadas com descrição objetiva do fato da infração objeto de apuração, incluindo as informações previstas. Entendo não haver vícios na elaboração do documento que o tornem nulo, e por isso, não há, no meu entender, fundamentos para anulação do ato administrativo.

2.14. No que se refere ao argumento que o autuado não teria nenhum antecedente criminal e tampouco registros de infrações disciplinares perante à ANAC, esse é aspecto relevante. Entendo que tal fato, caracterizado como atenuante, deve ser ponderado quando da adoção da sanção adequada ao caso.

Da gravidade do caso concreto

2.15. É relevante destacar a importância que o processo de revalidação do Certificado de Aeronavegabilidade possuía à época, considerando um contexto prévio à edição do RBAC nº 91 em 2020. A revalidação do CA figurava como um relevante ponto de controle realizado tipicamente pelas Organizações de Manutenção a cada seis anos em aeronaves utilizadas na aviação geral (como era o caso da aeronave PR-RMZ). Contemplava uma ampla avaliação da aeronave e seus documentos. Eram avaliados o cumprimento com o programa de manutenção, controle de componentes com vida limite, cumprimento de diretrizes de aeronavegabilidade, situação das grandes alterações e grandes reparos (tanto física como documental), registros de manutenções, era realizado *check* operacional da aeronave, bem como uma análise minuciosa de diversos outros aspectos, inclusive de toda a documentação da aeronave (ex: cadernetas de célula e motor, diário de bordo, etc).

2.16. Era esperado que a atividade de Revalidação do CA da aeronave PR-RMZ contemplasse a avaliação dos reparos, incluindo aqueles que foram orçados com a empresa em 2013 (uma vez que sua realização era necessária), e que segundo ela, não foram realizados, tendo sido posteriormente remetida ao Sr. Josué de Oliveira. Tendo conhecimento de que a aeronave necessitava de reparos naquela época, verifica-se que a ausência de qualquer registro de manutenção nos anos que se seguiram até o momento da revalidação do CA é aspecto que não deveria ter passado despercebido pela OMA Helihelp e pelos mecânicos envolvidos, como o sr. Renaldo Fortunato. É patente, no meu entender, um comportamento negligente, que revelou falta de idoneidade do profissional, ao desconsiderar o histórico de

danos conhecidos da aeronave PR-RMZ, ao aprovar a revalidação do seu Certificado de Aeronavegabilidade em 2017. Nesse sentido, reparos inadequadamente realizados (ou até não executados) podem ter figurado como condições latentes para a aeronave, que poriam em risco a segurança daqueles que voariam no equipamento. A ANAC contava com o olhar cuidadoso das OMA's para a identificação desse tipo de situação durante a Revalidação do CA para correção antes da liberação da aeronave para retorno ao serviço. Não é demais lembrar que essa mesma aeronave, PR-RMZ, pouco mais de um ano após a revalidação do CA, sofreu novo acidente em Ubatuba-SP, resultando em uma fatalidade.

2.17. Considerando o exposto, corroboro a visão da Superintendência de Ação Fiscal expressa nos autos, quanto à gravidade dos fatos identificados, o que deve ser sopesado quando da definição da sanção a ser aplicada ao recorrente.

Aplicação das sanções pecuniária e restritiva de direitos

2.18. Com respeito às solicitações apresentadas ao final do recurso interposto (SEI 9716715), considerando o exposto, entendo que restou configurada a prática de infração administrativa pelo Sr. Renaldo Fortunato da Silva, pela conduta tipificada no inciso I, do art. 299, da Lei nº 7.565/1986 (CBAer), não sendo provida a solicitação de nulidade do auto de infração.

2.19. Com respeito à sanção pecuniária definida na Decisão em Primeira Instância (SEI 9501172), considero que está adequadamente definida a aplicação de multa no valor de **R\$ 3.500,00 (três mil e quinhentos reais)**, como sanção administrativa, tomada a partir do patamar médio da penalidade cominada à infração, conforme a Tabela de Infrações do Anexo I à Resolução ANAC nº 25/2008 (vigente à época dos fatos), pela conduta tipificada sob o código "FIP", considerando uma circunstância atenuante - prevista no inciso III, § 1º, do art. 22 da Resolução nº 25/2008, "inexistência de aplicação de penalidades no último ano" - e uma circunstância agravante - prevista no inciso IV, § 2º, do art. 22 da Resolução nº 25/2008, "exposição ao risco da integridade física de pessoas".

2.20. Com respeito à aplicação da sanção restritiva de direitos de Cassação do Certificado de Habilitação Técnica – CHT – CANAC nº 11558-2, emitido em favor do Sr. Renaldo Fortunato da Silva, divirjo do posicionamento da área técnica. Apesar de reconhecer a gravidade dos fatos, como já registrado neste Voto, me parece excessiva a aplicação da penalidade mais gravosa ao profissional.

2.21. Em primeiro lugar entendo que, devido ao transcurso de quase sete anos entre a prática da infração e a presente data, resta frágil o argumento de que a ANAC deva, por entender existir um risco inaceitável, retirar o profissional do sistema de aviação civil. A falta de contemporaneidade deve ser levada em consideração nesse caso.

2.22. Um segundo aspecto a ser pesado é o histórico do profissional, considerando que não consta em seu desfavor aplicação de sanções anteriores.

2.23. E por fim, considerando o conceito da regulação responsiva, deve-se buscar a medida que represente o mínimo razoável e necessário que desencoraje novas infrações.

2.24. Assim, entendo que cabe ao caso a aplicação da medida de Suspensão do Certificado de Habilitação Técnica (CHT) do interessado, medida prevista ao presente caso no art. 299 da Lei nº 7.565/1986.

2.25. Quanto ao cálculo do prazo de suspensão do certificado, deve ser aplicada a Instrução Normativa nº 8, de 6 de junho de 2008, vigente à época dos fatos. O parágrafo único do art. 60 da IN nº 8/2008 estabelece que:

Art. 60 (...)

Parágrafo único - O prazo da suspensão será calculado tomando como base o período de 90 (noventa dias), decrescido e/ou acrescido de períodos de 30 (trinta), respectivamente, para cada circunstância atenuante e/ou agravante verificada no processo, observado o mínimo de 30 (trinta dias) e máximo previsto no CBA e/ou Legislação Complementar.

2.26. Considerando o período base adotado na Instrução Normativa em comento e, considerando, como já mencionado, uma circunstância atenuante e uma agravante, entendo como razoável à aplicação de pena restritiva de direitos de **Suspensão do CHT do autuado, pelo prazo de 90 dias**, pela conduta tipificada no inciso I, do art. 299, da Lei nº 7.565/1986.

3. DO VOTO

3.1. Ante o exposto, **VOTO PELO PROVIMENTO PARCIAL DO RECURSO** interposto pelo senhor Renaldo Fortunato da Silva, no sentido de **REFORMAR A DECISÃO EM PRIMEIRA INSTÂNCIA** (SEI 9501172), substituindo a aplicação de Cassação por Suspensão do Certificado de Habilitação Técnica por um período de 90 (noventa) dias, e mantendo, concomitantemente, a aplicação da sanção pecuniária no valor de R\$ 3.500,00 (três mil e quinhentos reais).

É como voto.

Luiz Ricardo de Souza Nascimento

Diretor



Documento assinado eletronicamente por **Luiz Ricardo de Souza Nascimento, Diretor**, em 30/04/2024, às 12:23, 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 **9887166** e o código CRC **D2E390EF**.