



VOTO

PROCESSO: 00058.030891/2020-15

RELATOR: ROGÉRIO BENEVIDES CARVALHO

1. DA COMPETÊNCIA

1.1. A Lei nº 11.182/2005, em seu art. 8º, incisos XVI e XLIII, estabelece a competência da Agência para fiscalizar as aeronaves civis, seus componentes, equipamentos e serviços de manutenção, bem como decidir, em última instância administrativa, sobre as matérias de sua competência.

1.2. Adicionalmente, a Resolução nº 472/2018, em seu art. 46, delimita quando o recurso à Diretoria é cabível, qual seja, nos casos em que a sanção pecuniária for fixada em valor superior a R\$100.000,00 (cem mil reais) ou se tratar de sanção restritiva de direitos (suspensão ou cassação), como é o caso em tela. Nesse sentido, fica evidente a competência da Diretoria Colegiada da Agência para a apreciação do recurso em tela.

2. DA ANÁLISE E FUNDAMENTAÇÃO

2.1. Conforme exposto no Relatório^[1], cuida-se de Recurso Administrativo interposto em face de decisão de primeira instância que aplicou sanções de multa no valor de R\$ 2.800,00 (dois mil e oitocentos reais) e cassação das licenças de mecânico de manutenção aeronáutica do autuado, derivadas da apuração do histórico de registros de manutenção e operação da aeronave de marcas PP-MBH.

2.2. De partida, observa-se que o Processo Administrativo Sancionador seguiu seu curso regular, em atendimento às disposições da Resolução nº 472, de 2018. Como se constata, foram oportunizadas manifestações de defesa ao longo de toda a instrução, incluindo a defesa complementar após a convalidação do enquadramento do auto de infração nº 2435/2020 ao início do processo. No mesmo sentido, foram abertas oportunidades de regularização da representação processual, bem como realizada diligência com o intuito de aprofundar o exame do material probatório adicional lançado pelo recorrente aos autos. Concluo, nesse passo, que os oito volumes do processo enfrentam de forma suficiente o cerne das questões administrativas controversas, restando maduro o processo para julgamento.

2.3. Nesse sentido, entendo improcedentes as alegações de que a lavratura de dois autos de infração e a posterior reunião de processos para julgamento conjunto implicariam cerceamento de defesa. Cumpre frisar que quando da anexação dos processos o autuado já havia apresentado defesa em face de ambos os autos de infração. Ademais, a anexação se deu em 01/06/2022^[2], ocorrendo a convalidação da tipificação de um dos autos 20 dias depois (21/06/2022)^[3], oportunidade em que se abriu novo prazo para apresentação de defesa no processo, agora consolidado com os dois autos. Não identifico potencial de prejuízo à defesa.

2.4. Julgo também superadas as alegações de falta de intimação da representante do autuado, que teve acesso aos documentos dos autos e pode se manifestar em diversas oportunidades processuais. Não identifico, ainda, omissão da Agência no que se refere à fundamentação da decisão e ao enfrentamento das matérias de defesa. Diversas são as peças processuais e os argumentos apresentados em duplicidade, o que não impede o enfrentamento de forma concentrada pelo órgão decisor^[4].

2.5. Em âmbito processual, afastado também a alegação de que a coordenação da SPO seria incompetente para a decisão. Para fundamentar tal entendimento, o interessado se baseia no art. 13, inciso II, da Lei nº 9.784, que veda a delegação de competência no caso de "*decisão de recursos administrativos*". Este, evidentemente, não é o caso ora apreciado, uma vez que a decisão impugnada foi proferida em primeira instância. Não há que se falar também em ilegalidade na Resolução nº 472, editada segundo regular processo regulatório e ancorada na lei-quadro que rege a regulação setorial. Por fim, com base em farto histórico de julgados administrativos^[5], a adequação da tipificação corresponde a vício formal sanável, não afetando a caracterização dos fatos e a individualização das condutas apuradas, destacando-se novamente o fato de ter sido oportunizada a apresentação de nova defesa.

2.6. Quanto à alegação de decadência no poder-dever de autotutela da Agência e prescrição da pretensão punitiva, entendo que a decisão recorrida enfrenta de forma suficiente a questão. Como destacado, restando evidenciado que o lançamento do Formulário SEGV00 003 e da etiqueta de manutenção sem assinatura se deu em data posterior a setembro de 2016, não resta dúvida de que o auto de infração lavrado em agosto de 2020 não superou o prazo limite de 5 (cinco) anos^[6].

2.7. Adentrando o cerne das questões fáticas contestadas pelo recorrente, retomo o histórico de interação da ANAC com o operador da aeronave. Nesse sentido, quando da realização das VTEs de agosto e outubro de 2013, à Agência foram disponibilizados junto ao RCA da aeronave de marcas PP-MBH mapas de controle de componentes que não indicavam substituição das pás do rotor principal do equipamento (tanto no mapa datado de 28/05/2013^[7], quanto na versão seguinte, datada de 29/08/2013^[8]). Em ambas, é indicado para o *Main Rotor Blade* o *part number* C016-2, com tempo de uso da peça idêntico ao tempo total de operação da aeronave. Em reforço, na Ficha de Inspeção Anual de Manutenção, também datada de 28/05/2013, as pás do rotor principal são indicadas como operadas por 1.103 horas^[9], o mesmo número de horas totais do equipamento. Nesse mesmo documento não é feita qualquer menção a suposta substituição de pás ou serviço atrelado a inspeção de 12 anos. Ou seja, não se trata de parte substituída conforme alegado pelo recorrente.

2.8. Não procede, igualmente, a alegação de que as VTEs promovidas pela ANAC em 2013 teriam validado o a realização do serviço de troca das pás do rotor principal e da inspeção de 12 anos. Como abordado de forma pormenorizada pela equipe de fiscalização e pela autoridade decisora de origem, tais vistorias se basearam em controles de componentes da organização de manutenção e documentos mantidos pelo operador aéreo que indicavam como data de fabricação do equipamento o dia 13/02/2002. Com base em tal informação, não seria de fato avaliada a aplicação da inspeção de 12 anos, uma vez que tal período não teria se esgotado. Foi somente em 2018, quando obtidos novos documentos da aeronave, que se constatou a falha dos controles de manutenção e foi lançada luz sobre a omissão nos registros de troca de pás. A esse respeito, destaca-se que os laudos de vistoria^[10] da ANAC indicam expressamente os modelos de pás originais (P/N C016-2).

2.9. Por fim, não se desincumbe o regulado do ônus de desconstituir os próprios lançamentos por ele feitos na Caderneta de Célula nº 04/PP-MBH/15, onde há expressa indicação da remoção das pás de hélice modelo C016-2 (com 1178.0 horas de operação) em 10/12/2015 (com a anotação de motivo "Vencida 12 anos").

2.10. O regulado apresenta reiteradamente cópias de *invoice* e fatura de cartão de crédito que não individualizam peças e respectivos *part numbers*, nem possuem outra referência que pudesse eventualmente guardar compatibilidade com as pás do rotor principal em questão. Os documentos apresentados inclusive apresentam divergências em relação às datas da suposta substituição e ao valor de mercado^[11] da peça em questão. Destaco, nesse sentido, que para ampliar o debate e a avaliação sobre o material probatório no processo, instaurei diligência às áreas técnicas envolvidas^[12], buscando extrair eventual indício de que pudesse haver referência adicional de que a substituição das pás tivesse ocorrido. As informações das áreas corroboram com a apuração inicial, no sentido de que não há indícios mínimos de realização do serviço. Apenas servem de fundamento para a irresignação o Formulário SEGV00 reconhecidamente assinado de forma retroativa e a etiqueta de manutenção sem assinaturas e designação

de profissionais, colada sobre registro anterior de Inspeção de 100 horas / 12 meses. Como atesta o despacho de diligência^[9], a documentação trazida pelo recorrente foi avaliada de forma detalhada, com identificação de cada um dos 48 (quarenta e oito) documentos lançados na fase recursal. Novamente não identifiquei elemento que recomende afastar a caracterização da infração.

2.11. Convém salientar, na oportunidade, a relevância dos registros de manutenção para a higidez de todo o sistema da aviação civil. A documentação de controle dos componentes da aeronave e dos serviços realizados representa elemento crucial para diversos outros controles de segurança aplicados pelos próprios operadores e pela Agência. No mais, entendo impertinentes as demais alegações do recorrente^[13], incluindo a de que haveria perseguição por parte da ANAC, tratando-se no caso da adoção de atividades de fiscalização e de apuração legalmente conferidas à Agência e necessárias à manutenção do sistema da aviação civil brasileira.

2.12. Em que pese a relevância da matéria, entendo que a penalidade aplicada em instância originária merece revisão por parte do Colegiado. A esse respeito, destaca-se dos painéis de controles de não conformidades da Agência que o recorrente não possui outro auto de infração em seu desfavor. Conforme cartas do fabricante, são de outro modo reconhecidas as competências do mecânico no que se refere ao equipamento em tela. No mais, observo que o operador do equipamento foi responsabilizado em 3 (três) processos sancionadores, com multas que somadas se aproximam de R\$ 100.000,00 (cem mil reais). Por outro lado, ao operador não foi aplicada sanção restritiva de direitos. Nesse diapasão, observados os efeitos da medida, o prazo transcorrido entre a origem dos fatos e a presente data, o histórico de fiscalização sobre o regulado nesse período e a avaliação de razoabilidade e proporcionalidade das providências sancionatórias previstas na regulamentação, entendo oportuna a substituição da sanção de cassação pela sanção de suspensão da licença do recorrente.

2.13. Para fixação da dosimetria de tal penalidade, observo que na decisão recorrida foi aplicada a atenuante de ausência de sanções nos últimos 12 (dozes) meses, bem como a agravante de obtenção de vantagens resultantes da infração. Atento ao fato de que o próprio operador aéreo responsável pelo equipamento não teve em suas penalidades a incidência de tal agravante^[14], entendo desarrazoada a aplicação ao presente processo. Como consequência, seguindo as disposições da regulamentação aplicável ao auto de infração nº 2435/2020^[15], aplica-se suspensão de 60 (sessenta) dias. Por equivalência, a sanção de multa derivada do auto de infração nº 2427/2020 passa a ser fixada no patamar mínimo de R\$ 1.600,00 (mil e seiscentos reais)^[16].

3. DA CONCLUSÃO

3.1. Ante o exposto, **VOTO PELO PROVIMENTO PARCIAL DO RECURSO**, com a reforma da decisão de primeira instância, de modo a afastar a sanção de cassação, aplicando em seu lugar a **suspensão da licença de MMA do sr. Valdir Gonçalves pelo período de 60 (sessenta) dias**, e fixando a **multa no valor de R\$ 1.600,00 (mil e seiscentos reais)**.

3.2. Encaminhem-se os autos à ASJIN e à SPO para as providências cabíveis.

É como voto.

ROGÉRIO BENEVIDES CARVALHO

Diretor

[1] Relatório SEI nº 9712614.

[2] Conforme Certidão CCPI nº 7264136.

[3] Decisão de convalidação SEI nº 7238546.

[4] Em referência à jurisprudência das cortes superiores, adota-se como referência o entendimento do STJ no sentido de que "O órgão julgador não está obrigado a se manifestar sobre todos os pontos alegados pela parte, mas somente sobre os que entender necessários ao deslinde da controvérsia, de acordo com o livre convencimento motivado, tal como ocorre no presente caso" (EDcl no AgRg no AREsp nº 1.214.790 - CE, Rel. Min. Ribeiro Dantas, DJe de 28/06/2018).

[5] São diversos os casos com convalidação ratificados no âmbito da Diretoria Colegiada, citando-se a título de exemplo pontual o Processo nº 00065.018414/2020-92, referenciado em informativo interno de julgamentos.

[6] Vide item 2.2.2.9 da Decisão de Primeira Instância (SEI nº 7535453).

[7] SEI nº 3143702, pág. 11.

[8] SEI nº 3142276, pág. 3.

[9] Ainda que haja referência à numeração C016-5, resta evidente que se trata de mais um erro de controle documental, uma vez que as horas TSN dessa parte são as mesmas da aeronave, portanto, incompatíveis com as horas de voo das supostas pás usadas que o recorrente alega ter instalado (as quais teriam 517.3 horas de operação em 2013).

[10] Cópia presente no Anexo SEI nº 4701871, que replica documentos SEI nº 3141830 e nº 3142898.

[11] Conforme destacado na avaliação da área técnica (Despacho GTVA nº 9339606).

[12] Vide Despacho DIR-RBC nº 9246616.

[13] Elemento superado também diz respeito à capitulação da infração, quando alega o recorrente que não se trata no caso de atuação do profissional capaz de "expedir certificados de matrícula, habilitação, concessão, autorização, permissão ou homologação". Há confusão na leitura do art. 299, V, da Lei nº 7.565. Em verdade, o que o dispositivo diz é que a autoridade pública pode suspender ou cassar "quaisquer certificados de matrícula, de habilitação, de autorização ou de homologação". E entre os casos listados em seus incisos está "fornecimento de dados, informações ou estatísticas inexatas ou adulteradas". Não se restringe que tipo de informação poderia configurar tal infração. Portanto, não há falha no enquadramento típico.

[14] A Superintendência de Padrões Operacionais (SPO) não aplicou a agravante nos Processos nº 00058.008042/2019-41 e 00058.007445/2019-73, sendo afastada a sua aplicação pela Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância (ASJIN) no Processo nº 00058.008148/2019-45.

[15] Em função de se tratar de infração anterior à data de entrada em vigor da Resolução nº 472, uma vez que o acesso aos documentos contendo referência a suposta inspeção de 12 anos se deram no âmbito de VTE realizada em junho de 2018, aplica-se ao caso a dosimetria prevista na Resolução nº 25, de 2008, e na Instrução Normativa nº 8, do mesmo ano. O parágrafo único do art. 60 da citada IN prevê que "*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*".

[16] Conforme sistemática das tabelas tríades de multa, caso haja preponderância de atenuantes em relação a agravantes, aplica-se o valor mínimo. Para a tipificação de infração em tela a Resolução nº 472 replica os mesmos valores da Resolução nº 25, quais sejam: mínimo de R\$ 1.600,00, médio de R\$ 2.800,00 e máximo de R\$ 4.000,00.



Documento assinado eletronicamente por **Rogério Benevides Carvalho, Diretor**, em 07/03/2024, às 16:33, 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 **9740138** e o código CRC **9278C296**.