



VOTO

PROCESSO: 00058.034566/2021-11

INTERESSADOS: EMERSON MATEUS, LUIS GUSTAVO GUARISI, ANTONIO GOMES LEAL JUNIOR

RELATOR: TIAGO SOUSA PEREIRA

1. REFERÊNCIAS

- 1.1. Processo nº 00058.034566/2021-11 - Emerson Mateus - Auto de Infração nº 002181.I/2021;
- 1.2. Processo nº 00058.047401/2021-09 - Luis Gustavo Guarisi - Auto de Infração nº 002783.I/2021;
- 1.3. Processo nº 00058.034567/2021-57 - Antonio Gomes Leal Junior - Auto de Infração nº 002182.I/2021;

2. DA COMPETÊNCIA

- 2.1. A Lei nº 11.182/2005, em seu art. 8º, incisos XXI e XLIII, combinado com o art. 64 da Lei nº 9.784/1999 estabelecem a competência da Agência para regular e fiscalizar a infraestrutura aeronáutica e aeroportuária e decidir, em último grau de recurso, sobre as matérias de sua competência.
- 2.2. Adicionalmente, a Resolução nº 472/2018, em seu art. 46, delimita quando o recurso à Diretoria é cabível, o que inclui os casos em que há sanções de suspensão, como é o caso em tela.
- 2.3. Nesse sentido, fica evidente a competência da Diretoria Colegiada da Agência para analisar e julgar o presente recurso administrativo.

3. DA ANÁLISE E FUNDAMENTAÇÃO

- 3.1. Dos autos, observa-se que os três mecânicos foram regularmente notificados da lavratura dos Autos de Infração, ocasião em que lhes foram concedidos prazos para apresentação das respectivas defesas, protocoladas tempestivamente e consideradas nas decisões em primeira instância. Ato contínuo, os atuados foram notificados do teor da Decisão, bem como do prazo para apresentação de recurso, feito que está em apreciação na presente deliberação. Portanto, o curso dos atos confirma a observância do contraditório e da ampla defesa, bem como a regularidade processual.
- 3.2. Conforme apontado no relatório, apuram-se no presente processo infrações imputadas aos mecânicos da empresa Flex por terem preenchido ordens de serviços (OS), assinado a execução das tarefas ou sua aprovação para o retorno ao serviço (APRS), na condição de mecânico executante ou de inspetor, sem que constasse, em nenhuma documentação técnica da empresa, ou por qualquer meio aceitável previsto pelos regulamentos desta Agência, a subcontratação realizada junto a empresa Josué Alves Florentino de Oliveira - ME, em desconformidade com o estabelecido no parágrafo 145.217 do RBAC nº 145, o que também configuraria infração ao disposto no art. 299, inciso I, da Lei 7.565 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA).
- 3.3. No recurso à Diretoria os mecânicos alegam, em breve síntese, que: a) todas as manutenções realizadas nas aeronaves foram realizadas diretamente pelos profissionais ou, no caso da manutenção subcontratada, acompanhada por profissionais da Flex; b) ofensa ao princípio da razoabilidade, dado que os prazos de suspensão, conforme Relatório, de até 180 (cento e oitenta) dias das

licenças dos mecânicos praticamente encerrariam suas carreiras; c) que já se esclareceram todos os aspectos técnicos atinentes às manutenções no processo, que pormenorizou as circunstâncias da realização dos serviços; d) de que a ANAC se equivoca ao atribuir a realização dos reparos pela empresa do mecânico Josué o título de "manutenção clandestina".

3.4. As alegações merecem prosperar parcialmente.

3.5. Inicialmente, destaco que a participação de mecânicos de manutenção na confecção e assinatura de registros de manutenção não constituem mero formalismo burocrático exigido imotivadamente pela autoridade aeronáutica. Nesse sentido, destaco o conjunto probatório colacionado pela área técnica, em especial os documentos SEI 5865430, 5865472, 6163517 e 6163527, que atestam, inequivocamente, que os mecânicos autuados assinaram, como inspetores e mecânicos executantes, serviços executados por outro profissional ou entidade, qual seja, a empresa Josué Alves Florentino de Oliveira - ME. Ora, o registro aeronáutico deve, com o perdão da repetição, registrar fidedignamente quem foi o profissional responsável pela execução do serviço, bem como aquele que, com a experiência requerida pelo RBAC 65, inspecionou o serviço e o aprovou para o retorno ao serviço.

3.6. A defesa afirma, num contrafactual coerente, que é prevista, no caso de manutenção subcontratada, a figura da inspeção/APRS por profissional designado pelo Responsável Técnico (RT), que acompanhe os serviços executados por organização não certificada por esta Agência. Contudo, olvida-se que, no cenário contrafactual mencionado, haveria explícita designação nos registros de manutenção de qual o profissional/entidade não-certificada pela ANAC que executou efetivamente o serviço, qual a função subcontratada aceita por esta Agência foi efetivamente realizada, bem como quais os métodos, testes e inspeções foram realizados pelo inspetor/APRS para aprovar a aeronave para retorno ao serviço.

3.7. Em suma, o registro de manutenção confeccionado pelos profissionais em epígrafe é condizente com uma intervenção de manutenção executada integralmente dentro do escopo do pessoal técnico, publicações, ferramentas e instalações da Flex, certificados por esta Agência na forma de um COM, o que não corresponde aos fatos efetivamente ocorridos. Mais uma vez, insisto que as práticas constatadas maculam a rastreabilidade dos serviços prestados.

3.8. Nesse sentido, julgo que a área técnica logrou êxito em demonstrar a materialidade e autoria dos registros inexatos de manutenção relativa às aeronaves PR-CRF e PR-IHP. Finalmente, quanto à alegação de inadequação e desproporcionalidade da sanção de suspensão mencionada pela defesa dos interessados, me permito apreciar, de forma abrangente, a adequabilidade do quantum sancionatório estipulado pela autoridade de primeira instância. Considerando-se que as sanções devem ser aplicadas de acordo com as normas vigentes à época dos fatos, a análise das sanções aplicáveis ao Auto de Infração nº 002181.I/2021 será realizada com base na Resolução ANAC nº 25/2008 e na Instrução Normativa nº 08/2008, enquanto que a análise das demais sanções aplicáveis será realizada com base na Resolução ANAC nº 472/2018.

3.9. Quanto aos critérios de dosimetria utilizados pela análise da autoridade de primeira instância (SEI 9656517, 9653567 e 9647691), foram consideradas, entre as circunstâncias agravantes, a exposição ao risco da integridade física de pessoas ou da segurança de voo e a obtenção, para si ou para outrem, de vantagens resultantes da infração. Manifesto concordância com a inclusão de tais agravantes, uma vez que a exposição ao risco da integridade de pessoas se manifestou pela ausência da devida rastreabilidade dos serviços de manutenção realizados em aeronave acidentada, que não possuía um conjunto coeso de funções subcontratadas, ou procedimento que confirmasse, por inspeção ou teste, a adequabilidade do serviço, bem como o registro, por parte dos profissionais, de tarefas executadas por outrem, o que agravou as não-conformidades da empresa referentes à subcontratação de manutenção. As vantagens resultantes da infração decorrem da própria realização de serviços de manutenção e reparo em aeronave, subcontratada para uma empresa não certificada por esta Agência, sem que tal procedimento fosse realizado de forma aceitável pela ANAC, conforme estabelece o parágrafo 145.217 do RBAC 145. Também concordo com a atenuante, para os três autuados, de inexistência de sanções nos 12 (doze) meses anteriores ao julgamento.

3.10. Em suma, quanto à sanção de multa aplicada, concordo com o quantum sancionatório determinado pela primeira instância, para os três autuados, nos valores determinados em suas respectivas decisões.

3.11. Quanto à sanção de suspensão, valho-me do paradigma já utilizado por este Colegiado em caso recente (Voto DIR-RC SEI 9666595), decorrente da adoção por esta Agência de uma regulação cada vez mais responsiva, de forma a sopesar a gravidade dos fatos apurados com outros elementos, como a conduta recente do regulado, sua busca por corrigir as não-conformidades constatadas pela Agência, seu histórico de desempenho em auditorias, eventuais medidas sancionatórias adotadas pela Agência, entre outros aspectos. Destaco o conteúdo do processo 00058.013284/2021-71, que envolveu a assinatura de um Plano de Ações Corretivas (PAC) que visava justamente esclarecer as obrigações da empresa e de seus profissionais perante as funções de manutenção subcontratadas.

3.12. Também há de se reconhecer que a responsabilidade técnica pelo arranjo em comento é compartilhada com outros profissionais, como o Responsável Técnico (RT) da empresa e o Diretor de Manutenção do operador aéreo das aeronaves, que, por sua vez, não tiveram suas licenças suspensas nos processos sancionadores em que foram autuados. Nesse sentido, buscando a adequação entre meios e fins, corolário dos princípios da proporcionalidade e razoabilidade, bem como a transitividade necessária entre as inúmeras decisões tomadas no bojo da Operação Dédalo, julgo que os esforços envidados conjuntamente por regulador e regulado no presente caso se mostraram suficientes para atingir o fim último da atuação desta Agência, que é garantir os padrões de segurança operacional da aviação civil brasileira. Nesse sentido, afasto a sanção de suspensão punitiva das licenças dos mecânicos da empresa, por entender que as sanções de multa aplicadas pela autoridade de primeira instância já atendem convenientemente seu caráter preventivo, educativo e repressivo, frente à gravidade das infrações em comento.

4. DO VOTO

4.1. Ante o exposto, **VOTO PELO PROVIMENTO PARCIAL DO RECURSO, REFORMANDO-SE AS DECISÕES** em primeira instância (SEI 9713739, 9760699 e 9684176), aplicando a penalidade de multa aos mecânicos EMERSON MATEUS, LUIS GUSTAVO GUARISI e ANTONIO GOMES LEAL JUNIOR, nos valores de, respectivamente, **R\$ 10.000,00 (dez mil reais), R\$ 5.000,00 (cinco mil reais) e R\$ 5.000,00 (cinco mil reais)**, AFASTANDO, no entanto, a aplicação de sanção restritiva de direitos na forma de suspensão, em todos os casos.

4.2. Encaminhem-se os autos à ASJIN e à SPO para o adoção das providências cabíveis.

É como voto.

TIAGO SOUSA PEREIRA
Diretor-Presidente Substituto



Documento assinado eletronicamente por **Tiago Sousa Pereira, Diretor-Presidente, Substituto**, em 25/06/2024, às 14:42, 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 **10195057** e o código CRC **3A933D70**.