



PARECER Nº 1387/2019/JULG ASJIN/ASJIN
PROCESSO Nº 00058.011324/2019-26
INTERESSADO: PAULO CEZAR MACHADO

PROPOSTA DE DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA – ASJIN

Infração: Procedimento ou prática, no exercício das funções, que revelam falta de idoneidade profissional para o exercício das prerrogativas do certificado de habilitação técnica.

Enquadramento: inciso I do art. 299 da Lei nº 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA) c/c seção 43.12 do RBAC (Regulamento Brasileiro de Aviação Civil) 43.

Data da Infração: 28/04/2014

Auto de infração: 008004/2019

Aeronave: PP-MIE

Crédito de multa: 668175191

Proponente: Daniella da Silva Macedo Guerreiro - Especialista em Regulação de Aviação Civil - SIAPE 1650801

INTRODUÇÃO

1. O Auto de Infração (AI) nº 008004/2019 (SEI nº 2836652) apresenta a seguinte descrição:

DESCRIÇÃO DA EMENTA: Procedimento ou prática, no exercício das funções, que revelam falta de idoneidade profissional para o exercício das prerrogativas do certificado de habilitação técnica;

HISTÓRICO:

Em decorrência das ações de fiscalização realizadas em 19 e 20/07/2017 nas dependências da Horus Aero Táxi Ltda. EPP; de diligência realizada junto ao Departamento de Polícia Federal (DPF) a respeito das ausências do país do Mecânico de Manutenção Aeronáutica (MMA) Sr. Paulo Cezar Machado; de consulta aos relatórios mensais de serviços da Organização de Manutenção (OM) Horus Aero Táxi Ltda. EPP; das apreensões das Ordens de Serviço (OS) 733 e 734 realizadas em 27/07/2017 e 08/11/2017; de diligências realizadas junto ao operador da aeronave PT-HOL a respeito dos registros de voo e manutenção dessa aeronave; e de consultas e diligências relacionadas a sistemas informatizados da ANAC; constatou-se que o MMA acima listado assinou pela inspeção e pela aprovação para retorno ao serviço na OS 733 quando encontrava-se fora do Brasil segundo informações recebidas do DPF.

As datas e horas de voo totais das aeronaves registradas na OS 733 foram confrontadas com os registros de voo disponíveis em sistemas informatizados da ANAC e de manutenção obtidos, e confrontados também os dados da OS 734 (aeronave PT-HOL), que possui mesmas datas de início e término, mesmos MMAs designados e mesma localização das aeronaves nas datas dos serviços, tendo sido confirmado que a aeronave PP-MIE foi operada novamente após a data de término registrada na OS 733 ANTES do retorno do MMA ausente. Tais confirmações corroboram a incompatibilidade dos serviços registrados com o período de ausência do país do MMA supracitado, indicando que foram emitidos retroativamente.

Conclui-se, assim, que o MMA Paulo Cezar Machado emitiu registro supostamente fraudulento referente à inspeção e aprovação para retorno ao serviço na OS 733, e teria, portanto, incidido nas condutas previstas no RBAC 43, seção 43.12, e na infração prevista no Art. 299, inciso I, da Lei 7.565/1986, por práticas de registros de manutenção que revelam falta de idoneidade profissional no exercício das prerrogativas das habilitações de suas licenças de MMA.

Todas as evidências que suportam as conclusões deste auto encontram-se em Relatório de Ocorrência e seus anexos, os quais instruem este Processo Administrativo Sancionador.

Nos dados complementares, PCM são as iniciais de Paulo Cezar Machado.

CAPITULAÇÃO

Inciso I do artigo 299 do(a) Lei 7565 de 19/12/1986

DADOS COMPLEMENTARES

Data da ocorrência: 28/04/2014 - Procedimento descumprido: OS 733 com inspeção por PCM ausente do país

2. No Relatório de Ocorrência nº 008347/2019 (SEI nº 2836861) é informado:

(...)

Histórico e descrição dos fatos

Trata o presente Relatório sobre identificação de conduta infracional, verificada durante a análise de evidências colhidas em ações de fiscalização na sede e filial Aeroporto da empresa Horus Aero Táxi Ltda. EPP e de diligências realizadas.

As ações de fiscalização mencionadas ocorreram conforme períodos e Ordens de Serviço (O.S.) da Tabela 1:

Tabela 1 - Períodos de ações de fiscalização *in loco* e respectivas Ordens de Serviço

Período	Ordem de Serviço
---------	------------------

19 e 20/07/2017	03/2017/GEOP/SFI (Anexo 1)
27 e 28/09/2017	22/GTFI/GEOP/SFI (Anexo 2)
07 e 08/11/2017	1/OPERACAO HTA - GTFI/GTFI/GEOP/SFI (Anexo 3)

Nas ações de fiscalização realizadas em 19 e 20/07/2017, conforme Relatório de Fiscalização SEI nº 0895846 (Anexo 4), constatou-se que:

- Diversas aeronaves encontravam-se em manutenção na sede da empresa e na filial da base Aeroporto, sendo que todas, exceto duas, estavam desacompanhadas da ordem de serviço prevista no Manual de Controle de Qualidade (MCQ) aplicável à certificação da Horus Aero Táxi Ltda. EPP como organização de manutenção (OM) segundo o certificado COM 9903-01/ANAC;
- No início da fiscalização, aproximadamente às 9h00 de 19/07/2017, não encontrava-se presente nenhum mecânico de manutenção aeronáutica (MMA) habilitado;
- A organização de manutenção dispunha de apenas dois MMA em seu quadro, tanto para a sede quanto para a filial Aeroporto: o Sr. Paulo Cezar Machado, o qual acumula funções de MMA executante, inspetor e gestor responsável da OM, e o Sr. Afonso Celso Schemin, o qual acumula funções de MMA executante, inspetor e responsável técnico da OM;
- O sr. Afonso Celso Schemin reside outro estado, em Pinhais-PR, município da região metropolitana de Curitiba (conforme dados cadastrais do documento SEI nº 0928019 - Anexo 5); e
- Durante a ação de fiscalização, o Sr. Paulo Cezar Machado questionou a possibilidade de continuar os serviços de manutenção em andamento, mesmo sem ter apresentado as ordens de serviço aplicáveis.

As constatações acima indicaram à ANAC que as ordens de serviço seriam emitidas *a posteriori*, e que existia possibilidade de que os serviços registrados nas ordens de serviço não tivessem sido de fato executados pelo MMA que assinou sua execução, ou que a inspeção dos serviços realizados não tivesse sido de fato realizada pelo MMA que assinou pela inspeção e aprovação para retorno ao serviço.

Com o propósito de verificar se serviços foram assinados sem a presença da(s) pessoa(s) que os assinou(assinaram), a ANAC decidiu por cruzar as ausências por motivo de saída do país do Sr. Afonso Celso Schemin e do Sr. Paulo Cezar Machado nos últimos 5 anos com os serviços de manutenção por eles assinados.

Desta forma, para viabilizar essa análise, foi solicitado ao Departamento de Polícia Federal (DPF), por meio do Ofício nº 10(SEI)/2017/OPERACAO HTA - GTFI/GTFI/GEOP/SFI-ANAC (SEI nº 0952595 - Anexo 6), a disponibilização de informações sobre os períodos em que o Sr. Paulo Cezar Machado e Sr. Afonso Celso Schemin estiveram fora do Brasil. Em resposta à solicitação realizada pelo ofício supracitado, o DPF, por meio do Ofício nº 2026/2017 - DPF/JVE/SC (SEI nº 1055053 - Anexo 7), encaminhou as respectivas certidões de movimento migratório, sendo relevante para este processo somente as movimentações do Sr. Paulo Cesar Machado (SEI nº 1055090 - Anexo 9). Para este processo, é relevante a movimentação descrita na Tabela 2:

Tabela 2: Movimentação Migratória (somente aquela relevante para este processo)

Movimento Migratório		
Profissional	SAÍDA	RETORNO
Paulo Cesar Machado	22/04/2014	03/05/2014

De posse das informações de movimento migratório e após consulta aos relatórios mensais de serviços submetidos pela Horus Aero Táxi Ltda. EPP à ANAC e às ordens de serviço disponíveis na sede dessa organização de manutenção, identificaram-se inúmeras ordens de serviço cujas datas de abertura e fechamento encontram-se contidas em período em que o MMA que assinou a execução do serviço, ou MMA que assinou a inspeção, ou ambos, encontravam-se ausentes do Brasil. Em virtude de tais constatações, procedeu-se à apreensão, nos dias 27/09/2017, 28/09/2017 e 08/11/2017, de ordens de serviço potencialmente assinadas por pessoas que não estavam no Brasil, incluindo as OS nº 733 e 734, conforme anexos 10 e 11, respectivamente.

Este relatório descreve a suposta infração associada à assinatura da Ordem de Serviço (OS) nº 733 (aeronave PP-MIE, anexo 12) por pessoa ausente do país naquela data, porém tal descrição se utiliza, dentre outros, da descrição e evidências de suposta infração associada à OS nº 734 (aeronave PT-HOL, anexo 13), objeto de apuração em outro Processo Administrativo Sancionador (PAS). Adicionalmente, este relatório descreve também as supostas infrações associadas a cada operação realizada pelas aeronaves PP-MIE e PT-HOL com inspeções vencidas, resultado da não validade dos registros das OS 733 e 734 acima.

Como confrontação adicional, foram realizadas diligências solicitando registros de voo e de manutenção aos operadores atuais das aeronaves afetadas, incluindo as aeronaves PT-HOL (Ofício SEI nº 1641144 - Anexo 14) e PP-MIE (Ofícios SEI nº 1615389 e 1751940, Anexos 15 e 16). Os trechos das respostas recebidas referentes à aeronave PT-HOL aplicáveis a este relatório encontram-se em anexo, conforme referenciado para a Ordem de Serviço (OS) 734. O operador da aeronave PP-MIE não apresentou a documentação solicitada, tendo este relatório sido baseado em outros registros disponíveis. Este relatório também descreve supostas infrações relacionadas ao não fornecimento da documentação solicitada.

Para a aeronave PT-HOL, foram comparadas as horas de voo totais e os voos imediatamente anteriores e posteriores da aeronave com a situação da aeronave nas datas de realização dos registros. Os trechos das respostas recebidas aplicáveis a este relatório encontram-se em anexo, conforme referenciado para cada Ordem de Serviço (OS) afetada.

Para a aeronave PP-MIE, são referenciadas as evidências obtidas para a aeronave PT-HOL, em

função das OS 733 e 734 possuem mesmas datas; listarem as mesmas pessoas envolvidas nas funções de mecânico executor e inspetor; e as aeronaves estarem localizadas na data dos serviços no mesmo aeródromo, conforme descrito abaixo. Também são utilizados registros disponíveis em sistema informatizado da ANAC referentes à Cademeta Individual de Voo (CIV) eletrônica de todos pilotos que registraram voos na aeronave PP-MIE, conforme diligência realizada junto à Gerência de Sistemas e Informações da Superintendência de Tecnologia de Informação (STI/GESI) através do processo 00058.002143/2019-17, cuja cópia encontra-se em formato *.zip? no Anexo 25.

A **Tabela 3** a seguir lista as OS 733 e 734 em que foram identificados conflitos entre as datas dos serviços e a presença dos profissionais que as assinaram. Cópias autenticadas administrativamente encontram-se disponíveis neste processo.

Tabela 3: Períodos de Ausência x Ordens de Serviço fechadas

O.S.	Tipo da Inspeção	Aeronave	TSN	Inspetor	Executante	Abertura	Fechamento
734	INSPEÇÃO DE 100 H	PT-HOL	7010,5	Paulo Cezar Machado	Mario Sergio Machado	26/04/2014	28/04/2014

Observações:

Trecho a seguir apenas para referência. As supostas infrações descritas neste trecho não são objeto deste PAS.

Na OS 734 (Anexo 11), a aeronave consta com 7010,5 horas totais. De acordo com o diário de bordo 01/PT-HOL/13, p. 12 e 13 (Anexo 18), a aeronave possuía essas horas entre dia 25/04/2014 14h00 (GMT) e 01/05/2014 12h00 (GMT), quando se encontrava em SJQK, aeródromo situado no município de Boa Vista ?RR, conforme planilha de aeródromos privados no Brasil (Anexo 19), obtida no endereço eletrônico <http://www2.anac.gov.br/arquivos/pdf/aerodromos/aerodromosPrivados.xls> em 18/05/2018.

De acordo com página 12 do Diário de Bordo n° 01/PT-HOL/13, existe anotação que informa realização de Inspeção de 100h no dia 28/04/2014, quando a aeronave tinha TSN de 7010,5. No entanto, na anotação não é identificado o CANAC do mecânico responsável. Quando assim feito, fica em desacordo com o item 9.2.2 da IAC 3151 em vigor naquela data, cujo item obriga que as ações de manutenção registradas no diário de bordo sejam assinadas de acordo com os requisitos de responsabilidade técnica definidos no RBAC 43. Além disso, tal anotação não foi realizada nos campos destinados para tal no diário (Parte II). Adicionalmente, não é congruente com a identificação dos mecânicos que realizaram a execução e aprovação para retorno ao serviço presentes na O.S, visto que a anotação não é assinada como requerido pelo RBAC 43. Portanto, não é possível identificar o responsável pela anotação, podendo, dessa forma, ter sido realizada por qualquer pessoa diversa das presentes na O.S. Tal discrepância aponta para que o registro da OS e a anotação do serviço no diário de bordo não são feitos pela mesma pessoa ao mesmo tempo.

De acordo com as certidões de movimento migratório (Anexo 9), o Sr. Paulo Cezar Machado, que assinou como inspetor, esteve ausente do país de 22/04/2014 até 03/05/2014. Assim, não apenas as datas de abertura e fechamento da OS estão contidas no período de ausência do país do Sr. Paulo Cezar Machado, mas também os voos imediatamente anteriores e posteriores à manutenção registrada na OS 734. A aeronave PT-HOL atingiu 7010,5 horas APÓS o Sr. Paulo Cezar Machado ter saído do país, o que evidencia que o registro da OS 734 e o registro de manutenção no diário de bordo somente teriam sido realizados após o retorno do Sr. Paulo Cezar Machado ao Brasil. Contudo, quando retornou ao Brasil, a aeronave já tinha sido operada novamente.

O fato do registro realizado pelo Sr. Paulo Cezar Machado na OS 734 possuir data compreendida no período em que estava ausente do país, o fato dos voos imediatamente anteriores e posteriores à manutenção registrada também estarem compreendidos no período de sua ausência e o fato da aprovação para retorno ao serviço no diário de bordo ter sido realizado por uma terceira pessoa, não listada na ordem de serviço, indicam que a assinatura de Paulo Cezar Machado como inspetor na OS é um registro supostamente fraudulento, emitido retroativamente.

Além da organização de manutenção, incide na mesma infração o MMA Paulo Cezar Machado, ausente do país no período de realização dos serviços.

Fim do trecho apenas para referência.

De acordo com a cademeta de célula 04/PT-HOL/13 (Anexo 26), p. 017 a 022 (correspondendo às p. 14 a 19 do arquivo PDF), há registro da OS 672, onde foi realizada uma inspeção de 2200h/12 anos de 20/04 a 15/11/2013 quando a aeronave possuía 6910,5 horas. Como a inspeção de 2200h engloba também a de 100h, a inspeção de 100h subsequente deveria ter sido realizada com até 7010,5 horas totais da aeronave PT-HOL.

Os registros da OS 734, em função de serem supostamente fraudulentos, não podem ser utilizados para demonstrar cumprimento aos requisitos operacionais que obrigam a realização da inspeção de 100h. Tal registro consta na página 023 da cademeta de célula 04/PT-HOL/13 (p. 20 do arquivo PDF) e possui exclusivamente a assinatura do Sr. Paulo Cesar Machado, pessoa que se encontrava ausente do país no período correspondente à OS 734. Adicionalmente, é obrigação do operador se assegurar de que as anotações nos registros de manutenção tenham sido realizadas apropriadamente antes da operação da aeronave após manutenção, conforme parágrafo 91.407(a) do RBHA 91, operação essa que ocorreu em 01/05/2014. Dessa forma, conclui-se que o operador da aeronave PT-HOL estava plenamente ciente de que a inspeção e a aprovação para retorno ao serviço referentes à OS 734 não foram realizadas no período de 26 a 28/04/2014 pelo Sr. Paulo Cesar Machado.

O registro posterior de inspeção de 100h na aeronave PT-HOL consta na página 025 da cademeta de célula 04/PT-HOL/13 (p. 22 do arquivo PDF), através da OS 0769 no período de 10 a 12/12/2014 quando a aeronave possuía 7109,2 horas totais.

Em função disso, conforme Anexo 18, as operações da linha 1 da página 0013 do diário de bordo 01/PT-HOL/13 (01/05/2014 12h00 GMT, quando a aeronave já possuía 7010,5 horas totais) até

a linha 5 da página 0020 do mesmo diário (05/10/2014 16h54 GMT, quando a aeronave atingiu 7109,2 horas totais) foram realizadas sem que uma inspeção de 100h válida tivesse sido realizada nas 100 horas de voo anteriores, totalizando 61 operações.

Em função de ter ocorrido transferência de propriedade da aeronave nesse período, e em função da data em que a transferência foi efetivamente registrada no Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB) ser posterior à data do documento de compra e venda celebrado entre as partes, foi realizada diligência junto à Gerência Técnica do Registro Aeronáutico Brasileiro (GTRAB) através do processo 00058.003668/2019-61 (cópia no anexo 27 em formato *.zip?), por onde determina-se que a responsabilidade pela operação da aeronave PT-HOL, com base no Art. 124 da Lei nº 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica) era:

- a) De 01/05/2014 a 29/05/2014 (26 operações): Responsabilidade solidária pela operação da aeronave de HORUS AERO TAXI LTDA - CNPJ 01.407.940/0001-62 e RODRIGO MARTINS DE MELLO - CPF 881.345.559-34; e
- b) De 30/05/2014 a 05/10/2014 (35 operações): Responsabilidade plena pela operação de RODRIGO MARTINS DE MELLO - CPF 881.345.559-34.

O.S.	Tipo da Inspeção	Aeronave	TSN	Inspetor	Executante	Abertura	Fechamento
733	INSPEÇÃO DE 100 H	PP-MIE	1056,1	Paulo Cezar Machado	Mário Sérgio Machado	26/04/2014	28/04/2014

Observações:

De acordo com a Cademeta Individual de Voo (CIV) do piloto e instrutor Bruno Patrocínio dos Santos (Código ANAC 136908) (Anexo 20), em 03/05/2014 foi realizado voo de navegação no trajeto SJQK (Aeródromo Barra do Vento, Boa Vista-RR) ? SWQI ? SWBC ? SWQI ? SJQK. Na CIV, os registros dos voos possuem apenas data, sem horário, e aparecem fora de ordem. A conclusão de que essa foi a ordem das operações se deve ao fato de que a mesma aeronave foi operada em 04/05/2014, no dia seguinte, pelo mesmo piloto partindo de e chegando para SJQK. Dessa forma, a última operação em 03/05/2014 foi a SWQI-SJQK, determinando que a sequência de operações começou em SJQK. Em diligência realizada para verificar todos registros em CIV Digital onde constasse a aeronave PP-MIE (Anexo 17), não foram encontrados outros registros de voo entre 26/04/2014 e 03/05/2014 na aeronave PP-MIE, de onde conclui-se que, no período de 26 a 28/04/2014, a aeronave PP-MIE encontrava-se no aeródromo SJQK, mesmo aeródromo onde se encontrava a aeronave PT-HOL, nesse mesmo período, conforme descrição acima referente à OS 734 (anexo 13).

De acordo com as certidões de movimento migratório (Anexo 9), o Sr. Paulo Cezar Machado, que assinou como inspetor, esteve ausente do país de 22/04/2014 até 03/05/2014, período que compreende as datas de início e término da OS 733 (anexo 12). O Sr. Paulo Cezar Machado retornou ao Brasil em 03/05/2014 às 05:46 no Aeroporto Internacional Gov. André Franco Montoro, em Guarulhos-SP. Ainda que tivesse se dirigido imediatamente a Boa Vista-RR, o voo regular mais rápido teria duração de 05h50, com escala em Brasília (anexo 23), adicionado de mais 34 minutos no trajeto até SJQK (anexo 24), não sendo possível chegar em SJQK antes das 12h10 no horário de Guarulhos, 11h10 no horário local. A esse horário, devem ser somados os tempos de espera de embarque e tempo de desembarque, os quais totalizariam, tipicamente, ao menos 1h ? não sendo conhecidos, são desprezados.

Os trajetos no dia 03/05/2014 na aeronave PP-MIE foram registrados no período diurno (anexo 20) e totalizam 06h42. O aeródromo SJQK também é limitado a operação visual diurna (anexo 19), excluindo assim a possibilidade do voo de navegação ter sido concluído à noite. Naquele dia, o crepúsculo civil vespertino (início da noite segundo definição do RBAC 01) ocorreu às 18h29 (horário local), conforme tabela gerada no site do Observatório Nacional (anexo 25). Dessa forma, excluindo os tempos das paradas intermediárias entre os voos de navegação, o primeiro voo a partir de SJQK não pode ter se iniciado após 11:47 (horário local). Destaca-se que este cálculo é puramente teórico, já que é improvável que um instrutor de voo planeje um trajeto com quatro voos de navegação que devem ser concluídos no período diurno, na região amazônica, iniciando o trajeto no horário limite para retorno. Mais ainda, não são computados os tempos intermediários para descanso da tripulação e reabastecimento.

Isso posto, nesta avaliação hipotética, desconsiderando que o serviço foi assinado como concluído em 28/04/2014 e mesmo que o Sr. Paulo Cezar Machado tivesse retornado ao Brasil e se deslocado diretamente para Boa Vista-RR, ele teria no máximo 37 minutos para realizar todos as inspeções por ele assinadas na OS 733 antes que a aeronave realizasse seu primeiro voo após 28/04/2014. Considerando os tempos de embarque e desembarque no trajeto Guarulhos-Boa Vista não computados, e os intervalos para descanso da tripulação e reabastecimento da aeronave PP-MIE também não computados, conclui-se que é infactível considerar que o Sr. Paulo Cezar Machado tenha realizado as inspeções na aeronave PP-MIE antes de ela ter sido operada pela primeira vez após 28/04/2014.

Deve, ainda, ser considerada a correlação da OS 733 (PP-MIE) com a OS 734 (PT-HOL, tratada acima).

A aeronave PP-MIE era operada no período da OS 733 (anexo 10) pelo Sr. Rodrigo Martins de Mello, conforme Certidão de Propriedade e Ônus Reais do Anexo 21. A aeronave PT-HOL, ainda que no período da OS 734 fosse de propriedade da Horus Aero Táxi Ltda. EPP e o operador da aeronave ainda não tivesse sido alterado no Registro Aeronáutico Brasileiro, a aeronave já havia sido vendida, em Dezembro/2013, para o Sr. Rodrigo Martins de Mello com reserva de domínio. Dessa forma, no período das OS 733 e 734, ambas aeronaves possuíam vínculo ao Sr. Rodrigo Martins de Mello.

Conclui-se, portanto, que as OS 733 e 734 contemplam registros de manutenção em duas aeronaves com vínculo à mesma pessoa, com mesma data de início, mesma data de término, mesma localização das aeronaves no período das OS, mesmo inspetor (Sr. Paulo Cezar Machado) e mesmo mecânico executante (Sr. Mário Sérgio Machado). Mais ainda, os serviços registrados nas OS 733 e 734, em função da localização das aeronaves, somente poderiam ser realizados mediante deslocamento das pessoas que assinaram as OS até Boa Vista-RR no período de 26 a 28/04/2014.

Em consequência, ao se demonstrar que o Sr. Paulo Cezar Machado não poderia ter assinado o registro de inspeção da aeronave PT-HOL em 28/04/2014 na OS 734, deduz-se que também não o poderia na aeronave PP-MIE na OS 733, por se tratar das mesmas pessoas, mesmas funções,

mesma localidade e mesmas datas de início e término.

O fato do registro realizado pelo Sr. Paulo Cezar Machado na OS 733 possuir data compreendida no período em que estava ausente do país; o fato do voo imediatamente posteriores à manutenção registrada somente poder ter ocorrido na data de seu retorno e em horário incompatível com seu eventual deslocamento até o aeródromo SJQK naquela data; e o fato da OS 733 possuir mesma data de início e de término que a OS 734, as aeronaves de ambas OS estarem localizadas no mesmo aeródromo e vinculadas à mesma pessoa, indicam que a assinatura de Paulo Cezar Machado como inspetor na OS 733 é um registro supostamente fraudulento, emitido retroativamente.

Além da organização de manutenção, incide na mesma infração o MMA Paulo Cezar Machado, ausente do país no período de realização dos serviços.

Em decorrência do operador da aeronave PP-MIE (Sr. Rodrigo Martins de Mello) não ter fornecido cópias dos registros de manutenção e voo conforme solicitado pela ANAC (Anexos 15 e 16), tomou-se necessário recorrer a outras fontes de registros de voo e manutenção para determinação sobre as inspeções de 100h anterior e posterior àquela registrada na OS 733, bem como as operações realizadas sem que uma inspeção de 100 horas tivesse sido realizada nas últimas 100 horas, conforme descrito a seguir.

Na OS 733 (anexo 12), consta que aeronave possuía 1056,1 horas totais e tempo desde revisão geral (TSO ? *Time Since Overhaul*) de 100 horas. De fato, a aeronave PP-MIE foi reparada após acidente e sofreu inspeção de 2200 horas em 10/07/2013, com 956,1 horas totais, conforme anexo 28. Consequentemente, a inspeção de 100 horas subsequente venceria com 1056,1 horas totais.

Os registros da OS 733, em função de serem supostamente fraudulentos, não podem ser utilizados para demonstrar cumprimento aos requisitos operacionais que obrigam a realização da inspeção de 100h. Como descrito acima para a OS 734, o Sr. Rodrigo Martins de Mello estava plenamente ciente de que a inspeção e aprovação para retorno ao serviço referentes à OS 734, no caso da aeronave PP-HOL, não foi realizada no período de 26 a 28/04/2014 pelo Sr. Paulo Cesar Machado. Conclui-se também que o Sr. Rodrigo Martins de Mello estava plenamente ciente de que a aeronave PP-MIE, da mesma forma, não teve inspeção ou aprovação para retorno ao serviço realizada pelo Sr. Paulo Cesar Machado, já que os serviços das OS 733 e 734 possuem mesmas datas de início e término e as aeronaves encontravam-se no mesmo local. Outro fator relevante é que, estando as aeronaves PP-MIE e PT-HOL em local diverso daquele da organização de manutenção que subscreve os serviços, no caso a Horus Aero Táxi Ltda. EPP, faz-se necessário o deslocamento das pessoas listadas na ordem de serviço até o local, cabendo ao operador da aeronave providenciar o acesso dos profissionais até as aeronaves, incluindo o MMA Sr. Paulo Cesar Machado, ou seja, o Sr. Rodrigo Martins de Mello ou seus prepostos certamente sabiam que o Sr. Paulo Cesar Machado não se encontrava em Boa Vista-RR no período s OS 733 e 734.

Na listagem de serviços realizados pela OM Horus Aero Táxi Ltda. EPP, enviada pela própria OM no documento SEI nº 1445021 (vide trechos relevantes no anexo 29), consta registro da OS 766 dessa OM na aeronave PP-MIE para realização de inspeção de 100h, no período de 10 a 12/12/2014. Esse registro é coerente com a Inspeção Anual de Manutenção (IAM) atestada pela mesma OM em 10/12/2014 nessa aeronave, conforme tela Aeronavegabilidade do sistema SACI, quando a aeronave possuía 1154,7 horas totais (anexo 30). Esse valor de horas totais corresponde à inspeção de 100h posterior àquela registrada na OS 733, já que a diferença entre ambas é muito próxima de 100 horas.

Não sendo válida a inspeção de 100 horas registrada pela OS 733, considerando que a inspeção de 100 horas nessa OS 733 foi registrada com exatamente 100 horas após a revisão geral, com a aeronave possuindo 1056,1 horas totais, todas operações realizadas com a aeronave PP-MIE entre 03/05/2014 (primeira operação após vencimento da inspeção de 100h, quando a aeronave possuía 1056,1 horas totais, e 10/12/2014, quando a inspeção de 100 horas foi refeita, foram realizadas sem que uma inspeção de 100h válida tivesse sido realizada nas 100 horas de voo anteriores.

Não estando disponíveis os diários de bordo da aeronave, recorreu-se aos registros em Cademeta Individual de Voo (CIV) eletrônica onde constam operações com a aeronave PP-MIE. Foi realizada diligência realizada junto à Gerência de Sistemas e Informações (GESI) da Superintendência de Tecnologia de Informação (STI) solicitando todos registros de voo em CIV eletrônica em que constassem operações da aeronave PP-MIE, conforme processo 00058.02143/2019-17 (cópia em formato .zip? no anexo 17). Para eliminar registros duplicados, o relatório do documento SEI 269243, presente no anexo 17, foi analisado conforme anexo 31, eliminando registros duplicados e ressaltando quais são as operações realizadas sem uma inspeção de 100 horas válida. No total, foram identificadas 54 operações realizadas com a aeronave PP-MIE sem que uma inspeção de 100h válida tivesse sido realizada nas 100h anteriores.

Conforme Certidão de Propriedade e Ônus Reais da aeronave PP-MIE emitida em 15/01/2019 (anexo 21), tais operações foram realizadas quando a aeronave possuía o Sr. Rodrigo Martins de Mello como proprietário, sem outra pessoa registrada como operador.

Infrações relacionadas à emissão da OS 733 com data em que o inspetor se encontrava ausente do país

Como os atos de inspecionar e aprovar para retorno ao serviço após um serviço de manutenção implicam na necessidade da realização presencial da ação, resta claro que a inspeção e aprovação para retorno ao serviço registradas na OS 733 não foram realizadas pela pessoa que as assinou, pelo simples fato de estar ausente do país naquele período. Consequentemente, os registros de inspeção da manutenção e de sua aprovação para retorno ao serviço nessa OS são supostamente fraudulentos.

Ressalta-se que não se tratam de equívocos em datas, já que as ordens de serviço em questão foram comparadas a outros registros de voo e também à análise realizada para a aeronave PT-HOL na OS 734.

A intencionalidade nos registros supostamente fraudulentos da OS 733 é ainda corroborada pelo fato da OS 733 (Anexo 12) possuir tarefas individuais com campos de assinatura do executante e do inspetor, indicando que cada pessoa se assegurou ter executado ou inspecionado, conforme aplicável, cada uma daquelas tarefas antes da liberação da aeronave para voo. Ao assinar cada um desses campos sem que eles tenham sido realizados naquela data reforça a intencionalidade no registro supostamente fraudulento.

O RBAC 145 estabelece que:

?145.213 Inspeção da manutenção, manutenção preventiva ou alteração

(a) Cada organização de manutenção certificada deve inspecionar cada artigo no qual ela executou manutenção, manutenção preventiva ou alteração, conforme descrito nos

parágrafos (b) e (c) desta seção, antes de aprovar esse artigo para retorno ao serviço.

(...)? (Trecho sem alteração desde a emenda 00 do RBAC 145, de 05/03/2013)

O parágrafo 145.213(a) do RBAC 145 acima exige que a inspeção seja realizada antes da aprovação para retorno ao serviço. Mais ainda, a aprovação para retorno ao serviço na OS 733 é assinada também pelo Sr. Paulo Cesar Machado. Dessa forma, tanto o registro de inspeção na OS 733, quanto o de aprovação para retorno ao serviço, quando a pessoa que os assinaram não se encontrava no país, são registros supostamente fraudulentos.

A seção 43.12 do RBAC 43 prevê que:

43.12 Registros de manutenção - falsificação, reprodução ou alteração

(a) Ninguém pode fazer ou induzir que seja feita:

(1) qualquer anotação fraudulenta ou intencionalmente falsa em qualquer registro ou relatório cuja produção, conservação ou uso para demonstrar conformidade com qualquer requisito previsto por este regulamento seja requerido;

(...)

(b) Qualquer pessoa que cometa um ato proibido pelo parágrafo (a) desta seção poderá ter sua licença de tripulante, despachante operacional de voo ou mecânico de manutenção aeronáutica, ou seu certificado de organização de manutenção, de operador ou de produção ou, ainda, sua autorização de produção segundo uma OTP, um APAA ou suas especificações de produtos ou processos, como aplicável, suspensos ou cassados pela ANAC.?

As anotações intencionalmente falsas aqui mencionadas são registros de manutenção, requeridos pelas seções 43.9 ou 43.11 do RBAC 43. Assim, conclui-se que o parágrafo 43.12(a)(1) do RBAC 43 é aplicável às condutas identificadas neste relatório.

O Art. 299, inciso I, da Lei 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica) prevê que:

?Art. 299. Será aplicada multa de (vetado) ate 1.000 (mil) valores de referência, ou de suspensão ou cassação de quaisquer certificados de matrícula, habilitação, concessão, autorização, permissão ou homologação expedidos segundo as regras deste Código, nos seguintes casos:

I - procedimento ou prática, no exercício das funções, que revelem falta de idoneidade profissional para o exercício das prerrogativas dos certificados de habilitação técnica;

(...)?

A realização de registro fraudulento é uma evidência de inidoneidade profissional. A inspeção do trabalho realizado é prerrogativa do inspetor, pessoa que, segundo o RBAC 145, parágrafo 145.155(d)-I, deve ser habilitada segundo o RBHA 65 em vigor à época dos fatos. Da mesma forma, a aprovação para retorno ao serviço é prerrogativa da pessoa designada para tal pela Organização de Manutenção e deve ser habilitada segundo o RBHA 65 em vigor à época dos fatos, conforme requerido pelo parágrafo 145.157(a) do RBAC 145. Logo, conclui-se que os registros supostamente fraudulentos listados neste relatório quanto à inspeção e aprovação para retorno ao serviço enquadram-se na infração do Art. 299, inciso I, da Lei 7.565/1986.

Os serviços da OS 733, conforme Tabela 3, foram assinados por pessoas naturais sob as prerrogativas da certificação como organização de manutenção segundo o COM n° 9903-01/ANAC (anexo) da pessoa jurídica Horus Aero Táxi Ltda. EPP. Assim, para todo caso em que foi identificado que uma pessoa natural realizou um registro supostamente fraudulento sob prerrogativas desse COM, tal infração também se aplica à pessoa jurídica Horus Aero Táxi Ltda. EPP, conforme previsto no Art. 297 da Lei 7.565/1986:

?Art. 297. A pessoa jurídica empregadora responderá solidariamente com seus prepostos, agentes, empregados ou intermediários, pelas infrações por eles cometidas no exercício das respectivas funções.?

Dessa forma, o caso da OS 733, conforme Tabela 3, se enquadra na infração prevista no Art. 299, inciso I, da Lei 7.565/1986, combinada com a seção 43.12 do RBAC 43 e, especificamente para a Organização de Manutenção Horus Aero Táxi Ltda. EPP, combinada também com o Art. 297 da mesma Lei, sendo uma infração para a Organização de Manutenção Horus Aero Táxi Ltda. EPP; e uma infração para o MMA Sr. Paulo Cesar Machado.

No que tange a aplicação de penalidade aos mecânicos de manutenção aeronáutica, é mister saber que de acordo com o Art. 299 do Código Brasileiro de Aeronáutica e a seção 43.12 do RBAC 43, os mecânicos e a Organização de Manutenção ficam sujeitos a suspensão ou cassação de suas licenças de mecânico de manutenção aeronáutica e certificado de organização de manutenção pela ANAC.

(...)

Disposições finais

Adicionalmente ao acima exposto, dada a natureza das condutas identificadas, que envolvem suposta emissão fraudulenta de registros, recomenda-se encaminhar o presente relatório para a autoridade policial competente para providências cabíveis, juntamente com os originais das Ordens de Serviço apreendidas listadas neste relatório.

(...)

3. Ordem de Serviço (OS) n° 03/2017/GEOP/SFI (SEI n° 2836865) referente fiscalização em base da empresa Horus Aerotaxi Ltda, no período de 19 a 20 de julho de 2017.

4. OS n° 22/GTFI/GEOP/SFI (SEI n° 2836866) referente fiscalização na empresas da Horus Escola de Aviação Civil, Horus Aerotaxi Ltda e Organização de Manutenção, Serviço e Comércio de Peças para Aviões, no período de 27 a 28 de setembro de 2017.

5. OS n° 1/OPERAÇÃO HTA - GTFI/GTFI/GEOP/SFI (SEI n° 2836867) referente fiscalização nas empresas da Horus Aerotaxi Ltda e Organização de Manutenção, Serviço e Comércio de Peças para Aviões, no período de 06 a 08 de novembro de 2017.

6. No Relatório de Fiscalização n° 1/OPERAÇÃO HTA - GTFI/GTFI/GEOP/SFI/2017 (SEI n° 2836869) foi informado:

(...)

DESCRIÇÃO

1. OBJETIVO

Relatar preliminarmente os aspectos relativos à certificação da Horus Aero Táxi Ltda. - EPP como Organização de Manutenção (Certificado de Organização de Manutenção - COM 9903-01/ANAC) identificados nas ações de fiscalização realizadas em 19, 20 e 26 de julho de 2017 na sede da empresa (Rua Nilo Peçanha, 147, bairro estrela, Joinville-SC) e em sua filial do aeroporto de Joinville (Av. Santos Dumont, 9000, Aventureiro, Joinville-SC), bem como dar parecer a respeito da continuidade desse certificado.

2. INTRODUÇÃO

Nos dias 19, 20 e 26 de julho de 2017, durante as ações de fiscalização realizadas nos endereços do interessado, foram identificadas diversas evidências afetando a certificação da Horus Aero Táxi Ltda. - EPP segundo o COM 9903-01/ANAC, sendo que algumas delas requerem uma avaliação imediata da necessidade de medidas cautelares, cobertas neste relatório. As demais evidências serão tratadas em um outro relatório, a ser emitido posteriormente.

3. DESENVOLVIMENTO

(...)

3.2 Ausência de Ordens de Serviço

Durante as verificações conduzidas no âmbito da operação, para as aeronaves em processo de manutenção, foi solicitada no início das ações de fiscalização, no dia 19/07/2017, aproximadamente às 9h00, as Ordens de Serviço (doravante chamada O.S) abertas para as tarefas de manutenção em andamento. Naquele momento não se encontrava presente nenhuma pessoa com licença de mecânico de manutenção aeronáutica (MMA).

Aproximadamente às 9h30 chegou à empresa o Sr. Paulo Cezar Machado, sócio da empresa e MMA com funções de executor e inspetor na organização de manutenção. Ele informou que as ordens de serviço ficavam no setor de CTM (sigla para Controle Técnico de Manutenção), e que ficavam a cargo do Sr. Afonso Celso Schemin, Responsável Técnico (RT) cadastrado para a empresa. O RT não se encontrava na empresa, e só chegou algumas horas após o início das ações fiscais. O pessoal da empresa declarou que ele mora em Curitiba.

Com a chegada do RT, foram solicitadas as OS. Inicialmente ele informou à equipe que as mesmas encontravam-se nas pastas das aeronaves. Observou-se de imediato que as pastas das aeronaves encontravam-se sem nenhuma OS em andamento.

Após, o RT informou que as OS estavam em formato eletrônico no computador. A equipe solicitou imediatamente a cópia dos arquivos para um *pendrive*, quando o RT informou que não possuía as OS no computador.

Dessa forma, foi constatado que os serviços de manutenção em andamento na empresa não possuíam OS, com exceção das aeronaves PT-YBB (sede) e aeronave pintada com marcas PP-AAU (filial aeroporto de Joinville).

A O.S. é documento descrito no Manual de Controle de qualidade (MCQ) - manual obrigatório e que descreve sistema de qualidade da empresa e confeccionado para cumprimento do que prevê o RBAC 145.211 - em sua seção 3.11 do capítulo 3, revisão original de 01/03/2014 (vide documento SEI nº 0921624), informa que nenhuma atividade de manutenção poderá ser executada pela Empresa sem que exista uma correspondente Ordem de Serviço. Também informa na mesma seção que a partir de solicitação de serviço realizada à empresa, seja para aeronaves, peças, acessórios ou componente, dentro da abrangência das especificações operativas (E.O), o inspetor abrirá uma O.S. para o trabalho a ser realizado, que deverá ser mantida junto ao trabalho a ser executado. Tal ordem é imprescindível para identificação do serviço, pois é considerado documento básico, e é lá onde se encontram os registros de todos os trabalhos realizados, sendo possível, através dela, rastrear trabalho efetuado, materiais utilizados, publicação técnica e ferramental empregado, bem como o pessoal técnico envolvido na ação de manutenção. Portanto, sem ela, é impossível identificar se o trabalho iniciado está sendo realizado utilizando publicações técnicas apropriadas, pessoal qualificado, ferramentas utilizadas (e seu estado de calibração), bem como rastreabilidade do material e das peças/componentes utilizados. Em suma, não há como garantir que os serviços atendam aos padrões mínimos de certificação pois não seguem o sistema de qualidade aceito pela ANAC no MCQ da empresa.

Além da necessidade da ordem de serviço aberta como requisito para início das atividades, o mesmo manual, em seu capítulo 2, também prevê a realização de inspeção de recebimento de todo o material que entra na empresa para realização de serviços de manutenção, para verificação do estado/integridade e da rastreabilidade de peças. O registro da inspeção de recebimento é realizado por meio de formulário específico (FORMULÁRIO 07 e 17), disponível na seção de formulários do mesmo manual.

Foram solicitados os formulário de conclusão da inspeção de recebimento e as ordens de serviço para todas as aeronaves em manutenção nas instalações da empresa. Para nenhuma das aeronaves foi realizada a inspeção de recebimento, visto que não foram emitidos/apresentados os formulários apropriados de conclusão da inspeção, com as etiquetas de aprovação ou reprovação do material. No que diz respeito a O.S, foi apresentada apenas para a aeronave de marcas PT-YBB, na sede da empresa, sendo apresentada somente após solicitação realizada ao senhor Afonso Celso Schemin, RT da empresa. Para as demais, não existiam, sequer, O.S. abertas em formato eletrônico nos computadores do CTM da empresa. Tal fato, contraria o que prescreve os manuais da empresa e, portanto, está em desacordo com o que exige a seção 145.211, no que diz respeito ao sistema de qualidade da empresa. Para as aeronaves sem O.S. aberta, vale destacar que não há como garantir que:

- o escopo de manutenção previsto seja cumprido;
- o serviço está sendo realizado como prescreve as publicações técnicas aplicáveis em suas revisões mais recentes;
- que as ferramentas necessárias estavam disponíveis e que sua calibração (quando aplicável), estava em dia;
- que o pessoal técnico que realiza o serviço era treinado e estava com sua habilitação em dia ou que quando não habilitado, executava o serviço sob supervisão de alguém habilitado
- que o material, peças e componentes utilizados eram aplicáveis e poderiam ter sua origem rastreada por meio de Certificados de liberação autorizada ou documento equivalente.

Diante das evidências de realização de serviços sem controle de qualidade, sem os registros de ordens de serviço que pode dar visibilidade aos procedimentos, técnicas e peças utilizadas, a empresa deixa de cumprir o que prevê a seção 145.211 do RBAC 145 por não realizar os serviços em concordância com o sistema de qualidade aceito pela ANAC, trazendo prejuízos acerca da

confiabilidade dos serviços de manutenção realizados pela empresa, pois evita trazer a visibilidade requerida pelo RBAC 145, através de registro detalhado em O.S., para os serviços executados.

Durante a operação, o proprietário da empresa, senhor Paulo Cezar Machado, questionou sobre a possibilidade de retornar as atividades de manutenção nas instalações da empresa. Quando questionado se as O.S. já tinham sido confeccionadas para que a equipe pudesse verificar o escopo do serviço e os detalhes do serviço já executado, o proprietário informou não estar disponível, mas mencionou não ser necessária a O.S. para continuação do trabalho já iniciado, sugerindo que seriam confeccionadas em momento oportuno, demonstrando desconhecimento do seu próprio manual e da legislação aplicável em vigor. Ressalta-se que trata-se do gestor Responsável, pessoal no mais alto nível hierárquico da empresa, e que acumula função de MMA executor e inspetor.

(...)

7. Dados cadastrais de Afonso Celso Schemin do sistema da ANAC (SEI nº 2836873).

8. Ofício nº 10(SEI)/2017/OPERACAO HTA - GTFI/GTFI/GEOP/SFI-ANAC (SEI nº 2836875) encaminhado para Delegado de Polícia Federal solicitando informações para instrução de processo, conforme exposto a seguir:

Ofício nº 10(SEI)/2017/OPERACAO HTA - GTFI/GTFI/GEOP/SFI-ANAC

(...)

À Sua Excelência o Senhor

(...)

Delegado de Polícia Federal

(...)

Assunto: **Solicitação de informações para instrução de processo.**

(...)

Senhor Delegado,

1. Em atenção ao processo administrativo que tramita nesta Agência Reguladora concernente a ações de fiscalização realizadas em dependências da **Horus Aero Taxi Ltda.** nos dias **19, 20 e 26** de julho de 2017 – por equipe da ANAC com apoio da Polícia Federal – solicitamos que nos sejam informados os períodos em que os seguintes senhores estiveram fora do Brasil nos últimos 5 anos:

a. Paulo Cezar Machado, CPF 381.463.639-20, Idt 485.636-8 SSP-SC, Data de nascimento: 24/12/1957.

b. Afonso Celso Schemin, CPF 510.341.828-20, Idt 585.198-0 SSP-PR, Data de nascimento: 11/04/1948.

(...)

9. Ofício nº 2026/2017 - DPF/JVE/SC (SEI nº 2836876) do Departamento de Polícia Federal que encaminha as certidões de movimento migratório.

10. Certidão de movimentos migratórios (SEI nº 2836878) referente a Paulo Cezar Machado referente ao período de 01/08/2012 a 31/08/2017 em que consta registro de saída do país do Brasil em 22/04/2014 e registro de entrada em 03/05/2014.

11. Auto de apreensão com data de 08/11/2014 (SEI nº 2836880) em que consta listada a Ordem de Serviço (OS) nº 733 referente à aeronave PP-MIE entre os itens apreendidos;

12. Auto de apreensão com data de 27/09/2017 (SEI nº 2836881).

13. Relatório de recebimento e devolução de aeronave referente à OS nº 0733, em que consta informada a aeronave de matrícula PP-MIE, data de abertura em 26/04/2014 e data de saída em 28/04/2014. OS nº 0733 em que constam registrados serviços executados para a aeronave PP-MIE, com data de abertura em 26/04/2014 e data de encerramento em 28/04/2014, sendo informado como responsável pela inspeção o Sr. Paulo Cezar Machado. Registro de manutenção constante da página nº 054/151 da caderneta de célula nº 02/PP-MIE/02, em que consta informado que os serviços executados para a aeronave PP-MIE foram iniciados em 26/04/2014 e o término ocorreu em 28/04/2014, sendo tal registro assinado pelo Sr. Paulo Cezar Machado. Registro de Inspeção Anual de Manutenção (IAM) realizada na aeronave PP-MIE em 15/07/2013, em que consta a assinatura do Sr. Paulo Cezar Machado como executor, na página nº 053 da caderneta de célula nº 02/PP-MIE/02. Registro de manutenção constante da página nº 047/151 da caderneta de motor nº 02/O-540 F1B5/02, referente ao motor instalado na aeronave PP-MIE, em que está informado que os serviços realizados foram iniciados em 26/04/2014 e encerrados em 28/04/2014, constando a assinatura do Sr. Paulo Cezar Machado (SEI nº 2836883).

14. OS nº 734 referente à aeronave PT-HOL (SEI nº 2836885).

15. Ofício nº 15/2018/OPERACAO HTA - GTFI/GTFI/GEOP/SFI-ANAC (SEI nº 2836887) em que consta solicitação de registros de voo e de manutenção da aeronave PT-HOL.

16. Ofício nº 114/2018/GTFI/GEOP/SFI-ANAC (SEI nº 2836888) em que consta solicitação de registros da aeronave PP-MIE.

17. Ofício nº 207/2018/GTFI/GEOP/SFI-ANAC (SEI nº 2836889) em que consta reiteração da solicitação de registros de voo e de manutenção da aeronave PP-MIE.

18. Memorando nº 5/2019/GTFI/GEOP/SFI referente à solicitação de registros na base de dados na CIV Digital referentes à aeronave PP-MIE. Relatório de informações do CIV. Despacho que encaminha relatório das informações registradas no sistema CIV. (SEI nº 2836891).

19. Páginas de Diário de Bordo da aeronave PT-HOL (SEI nº 2836893).

20. Planilha de aeródromos privados (SEI nº 2836895).

21. Extrato do sistema da ANAC referente a tripulante para o qual consta registro de voo com a aeronave PP-MIE na data de 03/05/2014 (SEI nº 2836896).

22. Certidão de propriedade e ônus reais da aeronave PP-MIE (SEI nº 2836897).
23. Certidão de propriedade e ônus reais da aeronave PT-HOL (SEI nº 2836898).
24. Dados de pesquisa referente a voos domésticos de São Paulo para Boa Vista (SEI nº 2836899).
25. Trajeto do aeroporto de Boa Vista até Barra Vento (SEI nº 2836900).
26. Horário do crepúsculo do amanhecer e anoitecer em Boa Vista (SEI nº 2836901).
27. Registros da caderneta de célula da aeronave PT-HOL (SEI nº 2836903).
28. Memorando nº 7/2019/GTFI/GEOP/SFI referente consulta ao RAB sobre responsabilidade da aeronave PT-HOL. Certidão de propriedade e ônus reais da aeronave PT-HOL. Memorando nº 90/2019/GTRAB/SAR sobre responsabilidade pela operação da aeronave PT-HOL. (SEI nº 2836904).
29. Relatório técnico de reparos feito pela empresa Horus para a aeronave PP-MIE, com data de 10/07/2013, em que consta assinatura do Sr. Paulo Cezar Machado como responsável pela execução dos serviços (SEI nº 2836905).
30. Relação de Ordens de Serviços da base principal da empresa Horus (SEI nº 2836906) em que consta listada a OS 0733 relativa à aeronave PP-MIE, com data de entrada em 26/04/2014 e saída em 28/04/2014.
31. Tela de aeronavegabilidade da aeronave PP-MIE (SEI nº 2836907) extraída de sistema da ANAC.
32. Arquivo denominado de análise do documento SEI 2639243_CIV (SEI nº 2836909).
33. Páginas do manual de manutenção aplicável a aeronave do modelo R22 (SEI nº 2836910).
34. Páginas do manual de manutenção aplicável a aeronave do modelo R44 (SEI nº 2836911).
35. Páginas de manual emitido pelo fabricante de motor Lycoming aplicável aos modelos de motor O-360, HO-360, IO-360, AIO-360, HIO-3601 e TIO-360 (SEI nº 2836913).
36. Páginas de manual emitido pelo fabricante de motor Lycoming aplicável aos modelos de motor O-540 e IO-540 (SEI nº 2836914).
37. Ofício nº 114/2018/GTFI/GEOP/SFI-ANAC para solicitação de registros da aeronave PP-MIE. AR referente ao Ofício nº 114/2018/GTFI/GEOP/SFI-ANAC. Ofício nº 207/2018/GTFI/GEOP/SFI-ANAC para reiteração da solicitação de registros de voo e de manutenção da aeronave PP-MIE. AR referente ao Ofício nº 207/2018/GTFI/GEOP/SFI-ANAC. Ordem de Serviço nº IN 101 referente atividade de fiscalização da aeronave PP-MIE. E-mail referente Ordem de Serviço. Extrato do sistema dos Correios de rastreamento de objeto. Relatório de Fiscalização nº 6/OPERACAO HTA - GTFI/GTFI/GEOP/SFI/2018. Lista de presença de auditoria realizada na empresa TARP - Táxi Aéreo Ltda. Tela do sistema da ANAC para verificação no RAB (Registro Aeronáutico Brasileiro) da aeronave PP-MIE. Certidão de propriedade e ônus reais da aeronave PP-MIE. Nota Técnica nº 5/2018/OPERACAO HTA - GTFI/GTFI/GEOP/SFI referente suspensão cautelar o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) da aeronave PP-MIE. (SEI nº 2836915).

DEFESA

38. O Interessado foi devidamente notificado do AI nº 008004/2019 em 21/04/2019, conforme demonstrado em Aviso de Recebimento (AR) (SEI nº 2976514). O interessado apresentou defesa (SEI nº 3022903), que foi recebida em 15/05/2019.
39. Na defesa, preliminarmente, **alega nulidade do Auto de Infração nº 008004/2019, ausência de intimação pessoal do autuado e não fornecimento de acesso à íntegra do processo administrativo**, inviabilizando o regular exercício do direito ao contraditório e à ampla defesa. Informa que a ocorrência objeto do Auto de Infração ora impugnado é datada de 28/04/2014, tendo a ANAC enviado a notificação respectiva via correios ao Impugnante, porém, o mesmo somente tomou ciência a respeito na data de 09/05/2019, visto que, quem recebeu o documento e assinou o aviso de recebimento respectivo foi sua secretária do lar, Sra. Arari Regina Werling, a qual acredita que a recebeu em data de 24/04/2019, contudo, informa que a referida senhora somente deu ciência a respeito ao Impugnante em data de 09/05/2019, pois imaginou se tratar de uma correspondência qualquer.
40. Esclarece que sequer foi disponibilizada, com o Auto de Infração, a íntegra do Processo Administrativo nº 00058.011324/2019-26, e sim, apenas e tão somente, as 2 (duas) folhas que compõem o Auto de Infração, ou seja, nem sequer uma mídia com a íntegra do processo foi enviada ou disponibilizada ao impugnante, prejudicando assim, gravemente, o exercício do contraditório e da ampla defesa. Alega que nem mesmo a data de 09/05/2019 poderá ser considerada como a data da ciência, porque o Impugnante, até agora, apesar dos esforços, não conseguiu acessar os autos. Destaca que assim que tomou ciência do Auto de Infração, isso em 09/05/2019, tentou acesso aos autos de forma eletrônica, mas não conseguiu, porque o processo consta como de visualização restrita. Informa que a chave, na cor amarela, que consta ao lado do número do processo indica que a visualização do processo é proibida. Acrescenta que a procuradora do Impugnante também não conseguiu esse acesso, pois para tanto a ANAC exige prévio cadastro e entrega de documentos em cópias autenticadas de forma pessoal ou via correios. Informa que a entrega dos documentos de forma pessoal não se faz possível, diante da elevada distância, já que tanto o Impugnante quanto sua procuradora se encontram em Joinville/SC e a agência da ANAC mais próxima se encontra em Porto Alegre/RS, que dista de Joinville mais de 600 (seiscentos) quilômetros. Considera que a entrega via correios dos documentos, por sua vez, não resolveria o problema, diante da falta de tempo hábil.
41. Cita o art. 20 da Resolução nº 472/2018, alegando que se fazem presentes 2 (dois) vícios insanáveis. O 1º (primeiro) deles é a falta de intimação do Impugnante. Já o 2º (segundo) vício insanável,

é com relação à não disponibilização ao Impugnante de acesso à íntegra dos autos, impedindo-o, assim, de exercer na plenitude os direitos ao contraditório e à ampla defesa.

42. Cita o §1º do art. 22 da Resolução nº 472/2018 argumentando que não foi regularmente intimado acerca da lavratura do Auto de Infração, já que o documento respectivo foi entregue via correios a terceiro, ou seja, sequer foi enviado com Aviso de Recebimento em mão-própria.

43. Alega que do conteúdo do Auto de Infração não se extrai qualquer tipo de informação acerca dos meios para obtenção da íntegra dos autos, e sim, tão somente, é feita menção ao número do processo administrativo, sendo que absolutamente nada a respeito foi enviado com o Auto de Infração. Acrescenta que mesmo tendo o Impugnante e sua procuradora tentado obter acesso aos autos do processo administrativo via *site* da ANAC, o mesmo também restou inviabilizado, na medida em que o acesso se mostrou restrito, obrigando-se assim a realização de cadastro prévio pela procuradora, que somente é concluído com análise de documentação física exigida pela ANAC, que deve ser enviada via correios (procedimento esse que alega que se mostra completamente incompatível com o processo eletrônico), demandando tempo amplo não compatível com o prazo exíguo concedido para apresentação de defesa e manifestação.

44. Afirma que a nulidade do Auto de Infração em referência, pelas razões acima expostas, é medida que se impõe, já que os vícios presentes são insanáveis e impossíveis de convalidação, e, por consequência, o Processo Administrativo deverá ser arquivado. Caso seja superada a preliminar arguida, requer que seja apreciada a preliminar de prescrição abaixo.

45. Alega a **prescrição da pretensão punitiva da ANAC**, argumentando que tal pleito tem fundamento no disposto no artigo 319 do Código Brasileiro de Aeronáutica, instituído pela Lei nº 7.565/86. Dispõe que considerando que o prazo prescricional é de 2 (dois) anos contados a partir da data da ocorrência do ato ou fato, bem como, considerando que os fatos objeto do Auto de Infração impugnado são datados de 28/04/2014, considera que fica evidente que tais condutas estão prescritas, clamando-se que seja a prescrição de plano reconhecida. Caso o entendimento não seja esse, informa que há de ser reconhecida, a prescrição da pretensão punitiva relativamente à ocorrência em questão, com fulcro no disposto no *caput* do artigo 1º da Lei na 9.873/99, que regula o prazo para prescrição do exercício de ação punitiva pela Administração Pública Federal, direta e indireta, e que dita que a prescrição da pretensão punitiva da Administração Pública ocorre no prazo de 5 (cinco) anos contados da data da prática do ato.

46. Informa que a ocorrência em referência é datada de 28/04/2014, tendo a ANAC enviado a notificação respectiva via correios ao Impugnante, porém, o mesmo somente tomou ciência a respeito na data de 09/05/2019, visto que, conforme referido acima, quem recebeu o documento e assinou o aviso de recebimento respectivo foi sua secretária do lar, Sra. Arari Regina Werling, isso por volta do dia 24/04/2019, contudo, a referida senhora somente deu ciência a respeito ao Impugnante em data de 09/05/2019, ficando evidente o decurso do prazo prescricional. Acrescenta em função do que já alegado anteriormente a respeito de não ter sido disponibilizada mídia com a íntegra do processo, que nem mesmo a data de 09/05/2019 poderá ser considerada como a data da ciência, porque o Impugnante, até agora, apesar dos esforços, não conseguiu acessar os autos.

47. Verifica que a prescrição merece ser reconhecida, já que o Impugnante tomou ciência parcial a respeito apenas e tão somente em data de 09/05/2019, na medida em que somente o Auto de Infração lhe foi disponibilizado, não lhe sendo disponibilizado o acesso aos autos até a presente data. Diante disso, tendo transcorrido, entre tais datas, mais de 5 (cinco) anos, alega que a conduta tratada no Auto de Infração se encontra prescrita, pleiteando-se que seja a prescrição ora arguida em preliminar, devidamente reconhecida. Caso superada a preliminar de prescrição arguida, passa a adentrar no mérito dos fatos relatados no Auto de Infração, onde informa que ficará comprovado que o Auto de Infração em referência não pode prosperar, merecendo ser arquivado, ou, sucessivamente, merecendo ser a penalidade relevada.

48. No mérito, destaca que o **Auto de Infração em referência se reporta às Ordens de Serviço de números 733 e 734**, ambas relacionadas respectivamente às aeronaves de prefixo PP-MIE e PT-HOL, sendo que inexistente irregularidade no sentido de ambas as OS possuírem mesmas datas e listarem as mesmas pessoas envolvidas nas funções de mecânico executor e inspetor, porque ambas as aeronaves estavam localizadas na data dos serviços no mesmo aeródromo. Informa que: o Auto de Infração em comento aponta conflitos entre as datas dos serviços e a presença dos profissionais que as assinaram; a aeronave de prefixo PP-MIE era operada no período da OS nº 733 pelo Sr. Rodrigo Martins de Mello; a aeronave de prefixo PT-HOL, ainda que no período da OS nº 734 constasse como sendo de propriedade da Horus Aero Táxi Ltda. EPP e o operador da aeronave ainda não tivesse sido alterado no Registro Aeronáutico Brasileiro, já havia sido vendida, em 24/09/2013, para o Sr. Rodrigo Martins de Mello, com reserva de domínio. Apresenta cópias de: documento auxiliar da nota fiscal eletrônica referente à aeronave PT-HOL, com data de emissão de 03/12/2013, em que consta o nome de Rodrigo Martins de Mello; título de transferência de propriedade da aeronave PT-HOL em que consta como vendedor a Horus Aerotáxi LTDA e como comprador o Sr. Rodrigo Martins de Mello, com data de 28/11/2013; recibo de compra e venda com reserva de domínio com data de 24/09/2013, em que consta que a HORUS AERO TÁXI LTDA vendeu a aeronave PT-HOL para o Sr. Rodrigo Martins de Mello a prazo. Esclarece que no período das OS nº 733 e nº 734, ambas aeronaves possuíam vínculo com o Sr. Rodrigo Martins de Mello e ambas as aeronaves se encontravam em Boa Vista-RR, não existindo nenhuma irregularidade na realização dos serviços em referência no mesmo período, já que foram no mesmo local (aeródromo SJQK), em Boa Vista-RR, e para o mesmo cliente, inexistindo qualquer irregularidade nesse sentido.

49. Com relação à **ocorrência datada de 28/04/2014 - OS nº 733**, informa que a OS nº 733 é relativa à aeronave PP-MIE, com abertura em data de 26/04/2014 e encerramento em data de 28/04/2014, que a mesma tem como Responsável pela Execução o MMA Mário Sérgio Machado e como Responsável pela Inspeção o MMA Paulo Cezar Machado. Informa que apesar de não ter sido oportunizado ao impugnante o acesso à íntegra do Processo Administrativo nº 00058.011324/2019-26, que deu

origem Auto de Infração, por se tratar de processo com acesso restrito, o mesmo conseguiu acesso ao Processo Administrativo nº 00058.011325/2019-71, relacionado à Horus Aero Táxi Ltda, cujo acesso é público, e neste localizou a OS nº 733 em referência, anteriormente apreendida pela ANAC. Apresenta cópia de parte da OS nº 0733 em que consta destacado o campo que informa o encerramento da mesma em 28/04/2014. Observa o constante do campo "DECLARAÇÃO DE AERONAVEGABILIDADE" da referida OS.

50. Esclarece que o serviço em questão foi executado efetivamente pelo MMA Mário Sérgio Machado, nas datas constantes da OS. Informa que o MMA Mário Sérgio Machado, na ocasião, deslocou-se até Boa Vista/RR por terra, pois já se encontrava em viagem e que o mesmo foi auxiliado pelos profissionais da equipe Horus, Paulo Correia e Cleomar Santos, os quais se deslocaram por via aérea, conforme informa que fazem prova documentos apresentados. Acrescenta que os auxiliares de mecânico acima citados saíram de Joinville/SC, via Companhia Azul Linhas Aéreas Brasileiras, isso no dia 25/04/2014 às 06:10hs e se deslocaram até Campinas/SP, de onde voaram até Manaus/AM e de Manaus/AM voaram até Boa Vista/RR, chegando às 19:50hs do dia 25/04/2014. Apresenta cópias de extratos de comprovantes de passagens aéreas. Acrescenta que os auxiliares de mecânico retornaram para Joinville/SC em 28/04/2014 via Gol Linhas Aéreas Inteligentes, saindo de Boa Vista/RR com destino à Brasília/DF, e, de Brasília/DF, para Joinville/SC. Apresenta cópia do Relatório Trimestral de Pessoal Técnico do 3º Trimestre de 2013 da Horus, onde informa que constam relacionados os profissionais acima citados. Acrescenta que o auxiliar Cleomar, por sua vez, foi contratado pela Horus em 01/11/2013, conforme Livro de Registro de Funcionários da Horus, apresentando cópia de tal documento.

51. Informa que o MMA Paulo Cezar Machado, de fato, encontrava-se ausente do país neste período de 26/04/2014 a 28/04/2014, datas em que os serviços em comento foram realizados, porém, quando do seu retorno ao Brasil, dirigiu-se a Boa Vista/RR e realizou a inspeção, vindo então a assinar a OS nº 733 no campo relacionado à inspeção. Apresenta cópia da passagem aérea respectiva, de onde se extrai que o Impugnante saiu de Joinville no dia 29/05/2014, cujo voo tinha destino São Paulo e de São Paulo voou para Manaus e Boa Vista/RR. Acrescenta que o retorno do impugnante se deu em 02/06/2014, com voo de Boa Vista para São Paulo, e, posteriormente, de São Paulo para Curitiba, conforme comprovante apresentado.

52. Afirma que prova que os serviços objeto da OS acima referida (nº 733) e também da OS nº 734 foram realizados nas datas nelas constantes, cita *e-mail* enviado pelo proprietário das mesmas, Sr. Rodrigo, datado de 22/04/2014, para o endereço eletrônico da colaboradora da Horus Aero Táxi, Sra. Leda Maria Barbi da Silva, solicitando peças, que são componentes para a revisão, para ambas as aeronaves, de prefixos PP-MIE e PT-HOL. Informa que prova outra da realização dos serviços em questão é a nota fiscal, datada de 24/04/2014, que apresenta parcialmente colada, relativa a produtos/material utilizados na realização dos serviços em questão, enviados para o Sr. Rodrigo via TAM Linhas Aéreas S/ A no dia 24/04/2014, justamente para que estivessem disponíveis por ocasião da manutenção a ser iniciada em 26/04/2014. Acrescenta que no campo "DADOS ADICIONAIS" da Nota Fiscal em referência verifica-se que o cliente (Sr. Rodrigo) iria retirar tais itens no aeroporto de Boa Vista/RR, bem como, que esses itens seriam utilizados nas aeronaves de prefixo PP-MIE e PT-HOL.

53. Argumenta que como visto, o serviço foi executado por mecânico habilitado e competente, na data da OS respectiva, e contou com a posterior inspeção pelo Impugnante. Destaca não ter havido prejuízo algum nesse sentido, a quem quer que seja, menos ainda, dolo ou má-fé, e muito menos ainda, intuito fraudulento, tendo em vista que, como referido acima, o MMA Mário Sérgio Machado esteve presente e executou o serviço em referência, nas datas da OS, o qual foi devidamente inspecionado pelo Impugnante quando este retornou ao Brasil. Clama que seja o Auto de Infração arquivado, ou, sucessivamente, seja relevada a penalidade em referência.

54. Quanto à **ocorrência datada de 28/04/2014 - OS nº 734**, informa que tal OS é relativa à aeronave PT-HOL, com abertura em data de 26/04/2014 e encerramento em data de 28/04/2014 e que a mesma tem como Responsável pela Execução o MMA Mário Sérgio Machado e como Responsável pela Inspeção o MMA Paulo Cezar Machado. Considera que em que pese no campo "Dados Complementares" do AI a ANAC se reportar apenas à OS nº 733, no campo "Histórico" é feita menção à OS nº 734, cuja data de abertura e encerramento coincide com a OS nº 733 e cujo Executante e Inspetor também são os mesmos constantes na OS nº 734. Reitera a informação de que, apesar de não ter sido oportunizado ao impugnante o acesso à íntegra do Processo Administrativo nº 00058.011324/2019-26, que deu origem ao presente Auto de Infração, por ser restrito, o mesmo conseguiu acesso ao Processo Administrativo nº 00058.011325/2019-71, relacionado à Horus Aero Táxi Ltda, cujo acesso é público, e neste localizou a OS nº 734 em referência, anteriormente apreendida pela ANAC. Apresenta cópia de trecho da OS nº 734 e destaca o contido no campo "DECLARAÇÃO DE AERONAVEGABILIDADE" da referida OS. Esclarece que o serviço em questão também foi executado efetivamente pelo MMA Mário Sérgio Machado e que o mesmo foi auxiliado pelos profissionais da equipe Horus, Paulo Correia e Cleomar Santos. Reitera as informações já apresentadas relativas ao deslocamento dos Srs. Mário Sérgio Machado, Paulo Correia e Cleomar Santos. Além disso, reitera informações relativas: ao Relatório Trimestral de Pessoal Técnico do 3º Trimestre de 2013 da Horus; e à contratação do auxiliar Cleomar. Repisa que o MMA Paulo Cezar Machado, de fato, encontrava-se ausente do país no período de 26/04/2014 a 28/04/2014, e a ocasião em que foi realizada a inspeção registrada na OS nº 734. Cita novamente o e-mail do cliente solicitando peças para as aeronaves e nota fiscal dos componentes encaminhados.

55. Alega que em momento algum deixou de ser priorizada a segurança, na medida em que o serviço foi executado por Mecânico de Manutenção Aeronáutica competente e devidamente habilitado para tanto, qual seja, Mário Sérgio Machado, além de posteriormente ter sido realizada a inspeção pelo Impugnante, conforme comprovado, inclusive, pelas passagens aéreas do mesmo via Companhia TAM, com destino a Boa Vista-RR. Destaca que o MMA Mário Sérgio Machado contou também com auxílio de outros profissionais da equipe HORUS, composta pelos auxiliares Paulo e Cleomar, que são profissionais devidamente treinados, e com conhecimento para tanto.

56. Aborda o **cumprimento das exigências para exercício da função de mecânico de**

manutenção aeronáutica e inspetor de manutenção. Destaca que o MMA Mário Sérgio Machado possuía à época, habilitação válida para exercer o cargo de mecânico de manutenção aeronáutica. Informa que o MMA Paulo Cezar Machado também possuía, à época, habilitação válida para exercer o cargo não só de mecânico de manutenção aeronáutica, como também, de inspetor de manutenção, pois devidamente habilitado pela ANAC como MMA, bem como, com a devida designação pelo Responsável Técnico para atuar como inspetor de manutenção, além de possuir vasta experiência, conforme exige a legislação, adquirida após a emissão da licença de MMA. Verifica ter atendido o disposto no RBAC 43, item 43.3, destacando o conteúdo do previsto no item 43.3(b) do referido regulamento. Verifica o atendimento ao disposto no item 43.7 do RBAC 43, que trata das "Pessoas autorizadas a aprovar o retorno ao serviço de um artigo após manutenção, manutenção preventiva, reconstrução e alteração". Informa que o Sr. Paulo Cezar Machado possui habilitação em célula e grupo motopropulsor e que o Sr. Mário Sérgio Machado, por sua vez, possui habilitação em célula e aviônicos. Destaca o contido no item 65.81 do RBAC 65, emenda 00. Entende que a legislação acima restou cumprida e não ocorreram excessos por parte de quem quer que seja. Verifica ter sido atendido também o disposto no RBAC 43, item 43.3, destacando o previsto nos itens 43.3 (b) e (d).

57. Informa que a fiscalização indica que o parágrafo 43.12 do RBAC 43 é aplicável às condutas relacionadas no Auto de Infração. Cita o disposto no inciso I do art. 299 do CBA. Alega que jamais foi realizada qualquer anotação fraudulenta ou intencionalmente falsa em qualquer registro ou relatório, bem como, jamais foi realizada qualquer reprodução, com propósito fraudulento, de qualquer registro ou relatório, e ainda, jamais foi realizada qualquer alteração, com propósito fraudulento, de qualquer registro ou relatório ou documento mencionado no regulamento. Considera que não há o que se falar em cometimento da infração prevista no artigo 299, inciso I, da Lei 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica).

58. Apresenta **pleito subsidiário para que a infração seja relevada diante da primariedade do infrator, da inexistência de circunstância agravante e, principalmente, diante da cessação da conduta.** Destaca que sempre desempenhou sua atividade como mecânico de manutenção aeronáutica com extrema ética, técnica elevada, absoluto zelo e profissionalismo, constituindo-se a infração em questão, em fato totalmente isolado. Ressalta que é primário e não incorreu em nenhuma circunstância agravante. Considera que há de serem sopesadas demais situações favoráveis, como o fato de que o MMA Paulo Cezar Machado ter permanecido há décadas habilitado e sempre ter desempenhado suas funções com ética, zelo e profissionalismo, tanto o é que, anteriormente aos fatos narrados no Auto de Infração em questão e no Auto de Infração nº 004799/2018, jamais havia sido autuado e jamais esteve envolvido em qualquer tipo de acidente. Informa que sempre pautou suas condutas na estrita observância da lei e na fidelidade de informações, sendo que os serviços de fato foram realizados nas datas constantes nas respectivas ordens de serviços. Observa que, no caso em tela, podem e devem ser aplicadas as condições atenuantes, tendo em vista a inexistência de aplicação de penalidade no último ano, em conformidade com o disposto no inciso I do §1º do artigo 22 da Resolução ANAC nº 25/08, que dispõe sobre o Processo Administrativo para a apuração de infrações e aplicação de penalidades, no âmbito da competência da Agência Nacional de Aviação Civil- ANAC. Acrescenta que não pode ser considerada a penalidade objeto do Auto de Infração nº 004799/2018, diante do fato de que quanto a este também se insurgiu e não houve decisão final a respeito. Afirma que encontram-se presente todas as circunstâncias atenuantes. Considera que os fatos narrados no Auto de Infração em referência não trouxeram prejuízos a quem quer que seja, bem como, não houve intenção fraudulenta e nem dolo ou má-fé, jamais. Aduz que as condutas irregulares que são objeto do Auto de Infração impugnado, há muito já cessaram, comprometendo-se expressamente acerca da cessação absoluta de tal conduta. Dispõe que por quaisquer dos ângulos em que analisada a situação posta em discussão, a aplicação das condições atenuantes é medida que se impõe.

59. Dispõe sobre **penalidade já aplicada cautelarmente de suspensão cautelar da licença de MMA.** Destaca que o MMA já teve sua respectiva licença de mecânico suspensa cautelarmente em função dos fatos que deram origem ao Auto de Infração em referência e ao Auto de Infração nº 004799/2018. Entende que já foi aplicada punição, inclusive antecipada, motivo pelo qual requer que seja o Auto de Infração em referência arquivado, já que o Impugnante já foi por ele penalizado, bem como, seja revogada a suspensão cautelar da sua licença de MMA, diante de todo o exposto anteriormente, bem como, diante da inexistência de intuito fraudulento, dolo ou má-fé, bem como, diante da primariedade, e, especialmente, diante do compromisso assumido expressamente, no sentido de que tais condutas há muito já cessaram e jamais serão repetidas. Afirma que na pior das hipóteses, há de ser aplicada multa, com revogação da suspensão cautelar da licença de MMA, por ser esta última medida de extremo rigor, e desproporcional, em face das infrações imputadas, especialmente diante das condições favoráveis e das atenuantes dos envolvidos, clamando-se que sejam observados os princípios da razoabilidade e da proporcionalidade, que também devem imperar no processo administrativo sancionador.

60. Cita o prevista no art. 289 do CBA e verifica que a multa se aplica em primeiro lugar, não podendo ser preterida e ser aplicada de plano a suspensão de certificados, licenças, concessões ou autorizações, a qual somente vem listada na lei em segundo plano. Clama que seja o Auto de Infração arquivado em relação aos fatos nele reportados. Requer que seja relevada a penalidade em referência. Pleiteia, em caráter sucessivo, pela aplicação de multa mínima, considerando os fatos narrados e considerando que já houve aplicação de penalidade antecipada, qual seja, de suspensão cautelar de licença de mecânico de manutenção aeronáutica, revogando-se esta, por ser medida de justiça.

61. Ante todo o exposto e fundamentado, pleiteia que seja acatada a preliminar de nulidade arguida, arquivando o Auto de Infração em referência. Sucessivamente, na hipótese de restar superada a preliminar de nulidade, requer que seja reconhecida a prescrição da pretensão punitiva da Administração, pelas razões antes expostas. No mérito, clama pelo arquivamento do Auto de Infração em referência. Caso não seja esse o entendimento, pleiteia que seja a penalidade relevada, vez que, o Impugnante preenche todas as exigências legais para tanto, revogando-se a suspensão cautelar da licença de mecânico de manutenção do impugnante. Na pior das hipóteses, requer que seja aplicada e mantida como única

penalidade a pena de multa, mínima, com base na fundamentação anteriormente exposta. Protesta provar o alegado por todos os meios de prova em direito admitidos.

62. Foram juntados procuração, e-mail referente solicitação de peças para aeronaves, nota fiscal, comprovantes de passagens aéreas para Boa Vista, Relatório Trimestral de Pessoa Técnico, página de livro de registro dos empregados, comprovantes de passagens aéreas para Boa Vista e cópia de envelope de encaminhamento da defesa.

DECISÃO DE PRIMEIRA INSTÂNCIA

63. O setor competente de primeira instância, em decisão motivada de 26/06/2019 (SEI nº 3166556) considerou que resta claro com base na análise dos fatos relatados no presente processo administrativo, a prática de infração administrativa pelo autuado, pela violação do disposto no art. 299, I, da Lei nº 7.565/1986 – CBA, não havendo de se falar em arquivamento do Auto de Infração emitido pela Fiscalização. Observou a incidência de circunstância **atenuante** caracterizada pela inexistência de aplicação definitiva de sanções nos 12 (doze) meses anteriores à data do cometimento da infração em julgamento (art. 36, § 1º, III, da Resolução em comento), conforme consulta ao Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC da ANAC, na data da decisão. Observou a existência de circunstâncias agravantes, consubstanciadas na **obtenção de vantagens resultantes da infração**, considerando a obviedade da motivação principal do ato infracional ser, se não outra, obter vantagens (art. 36, § 2º, III) e na **exposição ao risco da segurança de voo** (art. 36, § 2º, IV, da citada Resolução), visto que não é possível afirmar quem efetivamente realizou a atividade de execução de manutenção e de inspeção nos produtos aeronáuticos constantes nas Ordens de Serviço, fato este que torna a manutenção relatada nas ordens de serviços inválidas. Assim, diante da existência de **uma** circunstância atenuante e **duas** circunstâncias agravantes, **a penalidade de multa foi aplicada no patamar máximo.**

64. Assim, foi decidido que Sr. Paulo Cezar Machado fosse multado em **R\$ 5.000,00 (cinco mil reais)**, como sanção administrativa, conforme Anexo I à Resolução ANAC nº 472, de 06 de junho de 2018, consideradas as circunstâncias agravantes previstas nos incisos III e IV, §2º, do art. 36 da citada Resolução, por incorrer na infração capitulada no art. 299, inciso I, da Lei nº 7.565 (Código Brasileiro de Aeronáutica), ao utilizar procedimentos e práticas, no exercício das funções, que revelam falta de idoneidade profissional para o exercício das prerrogativas do certificado de habilitação técnica, por ocasião da execução da Ordem de Serviço - O/S 733, encerrada em 28/04/2014.

RECURSO

65. O interessado foi notificado a respeito da decisão de primeira instância em 18/07/2019, conforme demonstrado em AR (SEI nº 3287456), tendo apresentado recurso (SEI nº 3299273), que foi recebido em 31/07/2019.

66. Informa que todos os argumentos apresentado pelo Recorrente em sua defesa, foram sumariamente rejeitados, tendo sido aplicada penalidade ao mesmo, a título de sanção administrativa, no seu patamar máximo, no equivalente a R\$5.000,00 (cinco mil reais).

67. Alega **nulidade do auto de infração nº 008004/2019 - do não fornecimento (até a presente data) de acesso a íntegra do processo administrativo ao recorrente - inviabilizando o regular exercício do direito ao contraditório e à ampla defesa.** Informa que arguiu em sua defesa a nulidade do Auto de Infração por não lhe ter sido oportunizado acesso à íntegra dos autos, contudo, teve seu pedido negado sob o argumento de que ele teve acesso ao Processo Administrativo nº 00058.011325/2019-71, relacionado à Horus Aero Táxi Ltda, cujo acesso é público e neste localizou a OS nº 733, anteriormente apreendida pela ANAC, bem como, que "(...) não haveria como se apresentar uma defesa constante de 47 páginas, caso não se tivesse acesso ao processo". Argumenta que tal entendimento não pode perdurar e o processo deverá ser no seu todo anulado, visto que, sequer foi disponibilizada ao Recorrente, com o Auto de Infração, a íntegra do Processo Administrativo nº 00058.011324/2019-26, e sim, apenas e tão somente, as 2 (duas) folhas que compõem o Auto de Infração, ou seja, nem sequer cópias ou mesmo uma mídia com a íntegra do processo foi enviada ou disponibilizada ao recorrente, prejudicando assim, gravemente, o exercício do contraditório e da ampla defesa.

68. Argumenta que o fato de o Recorrente ter tido acesso a outro Processo Administrativo, de nº 00058.011325/2019-71, relacionado à Horus Aero Táxi Ltda, onde consta a OS nº 733, não desobriga a ANAC de lhe possibilitar amplo acesso ao processo administrativo instaurado contra o Recorrente. Considera que o que se verifica na situação em apreço é que o Recorrente, de boa-fé, e visando se defender, mesmo não tendo tido acesso ao processo que tramita em seu desfavor - porque tal acesso lhe foi inviabilizado e assim continua até a presente data, ainda assim, esforçou-se ao máximo buscando todas as informações possíveis (inclusive em processo outro) para poder prestar os esclarecimentos à ANAC, contudo, o fez de forma limitada, já que, como dito e repetido, não teve acesso ao seu Processo Administrativo e que gerou o Auto de Infração nº 008004/2019, portanto, diante do flagrante cerceamento de defesa, afirma ser evidente que o Auto de Infração em questão é nulo de pleno direito e assim deverá ser declarado, o que requer. Neste sentido, reitera alegações apresentadas na defesa.

69. Cita o art. 20 da Resolução nº 472/2018, alegando se fazer presente vício grave e insanável, porque resta comprovado que não foi oportunizado ao Recorrente, o acesso à íntegra dos autos, nem para fins de apresentação da Defesa e nem para fins de apresentação do Recurso, impedindo-o, assim, de exercer na plenitude os direitos ao contraditório e a ampla defesa.

70. Aduz que seus argumentos contidos na defesa foram sumariamente desconsiderados. Considera que as razões adotadas pela ANAC para afastar a alegação de nulidade do Auto de Infração em referência, merecem reforma, clamando o Recorrente para que seja o Recurso em referência conhecido e provido, já que os vícios presentes são insanáveis e impossíveis de

convalidação, e, por conseqüência, o Processo Administrativo deverá ser arquivado.

71. Aborda a **prescrição da pretensão punitiva da ANAC**. Informa que arguiu em sua Defesa, a Preliminar de Prescrição, que também foi afastada pela ANAC, contudo, a decisão recorrida merece reforma também neste aspecto, porque a prescrição se encontra presente e deve ser reconhecida. Acrescenta que foi feito constar na decisão recorrida que o Auto de Infração foi lavrado em 25/03/2019, quanto a infração cometida em 28/04/2019, portanto, supostamente dentro do prazo de 5 (cinco) anos, bem como, que é inaplicável o prazo prescricional de 2 (dois) anos, porque o artigo 8º da Lei nº 9.873/99 revogou as demais disposições em contrário, como é o caso do artigo 319 do CBA.

72. Destaca que a interrupção da prescrição não se dá com a lavratura do Auto de Infração e sim, com a efetiva ciência da parte a respeito, portanto, a data de 25/03/2019 não poderá ser considerada para tanto. Considera que a efetiva ciência até agora sequer ocorreu, porque como referido anteriormente, o acesso do Recorrente ao processo foi negado, já que sua visualização é restrita, não tendo sido oportunizado ao mesmo cópias dos autos ou mesmo uma mídia com sua íntegra, situação essa que se mantém até a presente data.

73. Afirma que não há o que se falar em revogação do disposto no artigo 319 do Código Brasileiro de Aeronáutica, instituído pela Lei nº 7.565/86. Alega que ao contrário do consignado na decisão recorrida, tal dispositivo legal não foi revogado pelo artigo 8º da Lei nº 9.873/99 e sim, continua em pleno vigor, e deverá ser aplicado, com o conseqüente reconhecimento da prescrição arguida, visto que, e considerando que o prazo prescricional é de 2 (dois) anos contados a partir da data da ocorrência do ato ou fato, bem como, considerando que os fatos objeto do Auto de Infração em referência são datados de 28/04/2014, fica evidente que tais condutas estão prescritas, clamando que seja a prescrição de plano reconhecida. Afirma que se o artigo 8º da Lei 9.873/99 quisesse realmente revogar o disposto no artigo 319 do CBA, obviamente, teria sido expresso nesse sentido, como o fez em relação ao art. 33 da Lei nº 6.385, de 1976, com a redação dada pela Lei nº 9.457, de 1997, e como o fez em relação ao art. 28 da Lei nº 8.884, de 1994. Afirma que por quaisquer dos ângulos em que analisada a situação em discussão, constata-se que o disposto no artigo 319 do Código Brasileiro de Aeronáutica, instituído pela Lei nº 7.565/86 não foi revogado, bem como, que o prazo prescricional para tanto é de 2 (dois) anos contados a partir da data da ocorrência do ato, datado de 28/04/2014, ou seja, a prescrição arguida há de ser reconhecida e há de ser reformada a decisão recorrida neste aspecto.

74. Contrapõe que ainda que o entendimento não seja esse, mesmo se considerado aquele disposto no caput do artigo 1º da Lei nº 9.873/99, de 5 (cinco) anos contados da data da prática do ato, também foi atingido, visto que, conforme narrado e comprovado, sequer foi disponibilizada ao Recorrente, com o Auto de Infração, a íntegra do Processo Administrativo nº 00058.011324/2019-26, e sim, apenas e tão somente, as 2 (duas) folhas que compõe o Auto de Infração, ou seja, nem sequer uma mídia com a íntegra do processo foi enviada ou disponibilizada ao recorrente, prejudicando assim o exercício do contraditório e da ampla defesa. Diante disso, entende que até o presente momento não houve interrupção da prescrição, visto que, nem o Recorrente e nem sua procuradora tiveram amplo acesso aos autos, porque o processo ainda consta como de visualização restrita, conforme referido alhures. Reitera alegações apresentadas na defesa.

75. Verifica que a prescrição merece ser reconhecida, já que o Recorrente teve acesso tão somente ao Auto de Infração, não lhe sendo disponibilizado ou oportunizado até a presente data o acesso aos autos na sua integralidade, portanto, considera que o prazo prescricional até a data do recurso sequer foi interrompido, tendo sido atingida a prescrição, seja considerando-se 2 (dois) ou mesmo 5 (cinco) anos.

76. Quanto ao **mérito**, informa que as razões de mérito apresentadas pelo Recorrente também foram todas sumariamente afastadas pela decisão recorrida, sob o argumento de que o atuado tentou banalizar a importância da função de inspetor de serviço, bem como, que a sua ausência durante a execução e a assinatura da OS posteriormente demonstra indício fraudulento, porque não teria o atuado realizado a atividade efetivamente, apesar de assinar o documento. Alega que a decisão em questão se encontra equivocada e merece ser reformada, visto que, restou claro e comprovado nos autos que inexistiu intuito fraudulento e a atividade de inspeção foi efetivamente realizada, ainda que em data posterior aquela constante da OS, conforme considera que se comprovou documentalmente nos autos. Dispõe que contudo, todos os argumentos e provas documentais apresentadas pelo Recorrente foram simplesmente desconsideradas.

77. Repisa alegações de mérito já apresentadas na defesa. Acrescenta que o serviço foi executado por mecânico habilitado e competente, na data da OS respectiva, e contou com a posterior inspeção pelo Recorrente, não sendo verdadeiro o argumento constante da decisão recorrida de que houve intuito fraudulento e de que a atividade de inspeção não foi realizada, visto que, a mesma foi efetivamente realizada, porém, em data posterior aquela constante da OS, porém, afirma que tal situação nem de longe induz fraude. Acrescenta que as passagens aéreas demonstram que o Recorrente efetivamente realizou a inspeção, portanto, se intuito fraudulento existisse e se o Recorrente não tivesse realizado a inspeção e tivesse tão somente assinado a OS, o mesmo não precisaria ter se locomovido para tal localidade distante. Informa que ao contrário do consignado na decisão recorrida, não houve exposição ao risco da segurança de voo. Considera que a decisão recorrida há de ser reformada e o Auto de Infração arquivado, ou, sucessivamente, a penalidade aplicada deverá ser relevada.

78. Alega que não incorreu em nenhuma circunstância agravante. Afirma que não se encontram presentes a obtenção de vantagens resultantes da infração e nem a exposição ao risco da segurança de voo. Acrescenta que não houve intuito fraudulento algum e menos a obtenção de vantagens resultantes da infração. Alega que nenhuma prova consta dos autos em relação à alegada obtenção de vantagens resultantes da infração, devendo tal circunstância agravante ser de plano afastada. E que ficou exaustivamente comprovado que o Recorrente em momento algum colocou em risco da segurança de voo, motivo pelo qual tal circunstância agravante também deverá ser afastada.

79. Destaca que a reforma da sentença com a aplicação apenas das condições atenuantes é medida que se impõe, motivo pelo qual, na pior das hipóteses, a multa aplicada jamais poderá ser superior ao mínimo previsto para a infração. E que as circunstâncias agravantes consideradas não poderão ser

mantidas, eis que, inexistentes. Argumenta que ainda que mantidas as circunstâncias agravantes, o que não se acredita, mas se admite com o fim da argumentação, ainda assim, na pior das hipóteses, a penalidade aplicada não poderá ser no seu patamar máximo como o foi. Isso porque não foi sopesada a circunstância atenuante admitida pelo julgador. Portanto, ainda que mantidas as 2 (duas) circunstâncias agravantes, ainda assim, deverá ser levada em consideração a circunstância atenuante e a penalidade de multa não poderá superar o valor médio.

80. Pleiteia que seja conhecido e provido o Recurso, para que seja acatada a preliminar de nulidade arguida, arquivando o Auto de Infração em referência. Na hipótese de restar superada a preliminar de nulidade arguida, requer que seja conhecido e provido o Recurso, para que seja reconhecida a prescrição da pretensão punitiva da Administração, pelas razões antes expostas. No mérito, pleiteia que seja conhecido e provido o Recurso, com o conseqüente arquivamento do Auto de Infração em referência. Caso não seja esse o entendimento, pleiteia que seja conhecido e provido o Recurso, para que a penalidade aplicada seja relevada, vez que, informa que o Recorrente preenche todas as exigências legais para tanto. Caso o entendimento também não seja esse, pleiteia então, também em caráter sucessivo, que seja reformada a decisão recorrida, com a aplicação de multa mínima, considerando os fatos narrados e considerando que já houve aplicação de penalidade antecipada, qual seja, de suspensão cautelar de licença de mecânico de manutenção aeronáutica, bem como, considerando a presença apenas de circunstâncias atenuantes, já que as circunstâncias agravantes consideradas não se encontram presentes. Por fim, sucessivamente, na pior das hipóteses, ainda que mantidas as circunstâncias agravantes, o que não se acredita, mas se admite com o fim da argumentação, a penalidade aplicada não poderá ser no seu patamar máximo como o foi. Isso porque afirma que não foi sopesada a circunstância atenuante admitida pelo julgador. Portanto, ainda que mantidas as 2 (duas) circunstâncias agravantes, clama que seja conhecido e provido o Recurso para que seja levada em consideração a circunstância atenuante e a penalidade de multa não ultrapasse o valor médio. Protesta provar o alegado por todos os meios de prova em direito admitidos.

81. Foram juntados documento de identidade e envelope de encaminhamento do recurso.

DILIGÊNCIA

82. Em 05/11/2019, o setor de segunda instância administrativa converteu o presente processo em diligência (SEI nº 3676463 e SEI nº 3692311) retornando os autos à Secretaria, sendo solicitado à Coordenadoria de Controle de Processos Sancionadores da ASJIN (Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância) para que buscasse as informações necessárias para que os seguintes quesitos fosse respondidos:

1. Quando do envio do AI nº 008004/2019 ao interessado foi encaminhado apenas o documento SEI nº 2836652?
2. O processo completo em mídia eletrônica não regrável foi encaminhado juntamente com o Auto de Infração?
3. Diante da sugestão do setor de fiscalização, constante do Despacho (SEI nº 2921359), seria necessário ter encaminhado a íntegra do processo ao interessado quando da notificação do AI nº 008004/2019?
4. O interessado obteve por algum meio acesso à íntegra do processo 00058.011324/2019-26?
5. Considerando que no §1º do art. 26 da Resolução ANAC nº 472/2019 é previsto que o autuado poderá ter vista dos autos do PAS, bem como requerer cópia, cabia ao interessado a solicitação de vistas ao processo, não prosperando, assim, a alegação de que não recebeu a íntegra do processo juntamente com o Auto de Infração, ainda que pese a sugestão constante do Despacho (SEI nº 2921359)?
6. A razão descrita no SEI, "Documento Preparatório (Art. 7º, § 3º, da Lei nº 12.527/2011)", para a restrição do processo 00058.011324/2019-26 é pertinente?
7. Caso não seja considerada correta a motivação de restrição do processo, houve prejuízo concreto ao interessado em virtude do mesmo não conseguir visualizar o processo em função de tal restrição, considerando que no processo constam outros documentos classificados como de acesso restrito?

83. As respostas para os quesitos da diligência foram apresentadas na data de 12/11/2019 por meio de Despacho (SEI nº 3697880), conforme relatado abaixo:

1. Pelo que consta dos autos, somente o documento SEI nº 2836652 (Auto de Infração nº 008004/2019) foi expedido quando da notificação inicial (*ver AR nº 2976514, declaração de conteúdo*).
2. Não há evidência nos autos, ou registro no andamento, que permita afirmar ter havido expedição de outros documentos que não o de nº 2836652 (Auto de Infração nº 008004/2019).
3. O desconhecimento, pelo autuado, de peça constante dos autos, não gera o dever de intimá-lo, salvo quando se tratar de elemento apto a influenciar a decisão (art. 22, II, da Resolução ANAC nº 472, de 6 de junho de 2018). Também não há previsão para remessa do Relatório de Ocorrência, e anexos, embora se lhe exija a juntada (art. 14, parágrafo único). Portanto, a recomendação do agente não é vinculante, cabendo juízo motivado da autoridade decisora acerca da natureza do documento.
4. Há somente uma disponibilização integral, datada de 13/05/2019, concedida ao usuário externo Richele Botega Mayerle (*figura abaixo*). A concessão de acesso atendeu à solicitação do dia 09/05/2019, protocolada de forma intercorrente (3007146 e 3007147). Contudo, não há procuração nos autos que conceda poderes de representação ao

requerente, sequer para solicitar vista dos autos. Ainda que houvesse, a disponibilização ocorreu após protocolo de renúncia expressa de poderes (3012850 e 3012853). Portanto, não há garantia de que os documentos tenham chegado ao conhecimento do Autuado.

Lista de Disponibilizações de Acesso Externo (2 registros):

Destinatário	E-mail	Validade	Unidade	Disponibilização	Cancelamento	Ações
Richele Botega Mayerle	richele@mayerle.adv.br	08/03/2020	ASJIN	13/05/2019 11:03		 
Richele Botega Mayerle	richele@mayerle.adv.br	15/04/2119	ASJIN	09/05/2019 22:07		 

5. As faculdades concedidas ao Autuado para acesso aos autos lhe são garantidas inclusive com a aplicação de efeito suspensivo dos prazos em curso (art. 22, § 2º, da Resolução ANAC nº 472, de 6 de junho de 2018). Ademais, o dever de acompanhar o processo pode ser entendido como uma norma de lealdade processual (art. 4º, II, da Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999).
6. Não há parecer da Comissão Permanente de Avaliação de Documentos Sigilosos (CPADS), órgão com função regimental de emitir orientações e diretrizes relacionadas à correta classificação de sigilo de informações no âmbito da ANAC, que sustente o uso de tal restrição. Inclusive, a motivação deve ser utilizada não para classificação de processos, mas de "documentos" preparatórios, que são aqueles que subsidiam tomadas de decisão ou de ato administrativo, tais como pareceres e notas técnicas [1].
7. A classificação do nível de acesso de processos como de grau restrito impossibilita a visualização do conteúdo por meio da Pesquisa Pública. Tal como para visualização de documentos restritos, o acesso depende de requerimento prévio. Portanto, é de se concluir que o erro na indicação do grau de publicidade, embora não tenha impedido, dificultou o acesso ao interessado.

84. Por meio do Despacho de resposta da diligência o processo foi retornado à relatoria para prosseguimento.

OUTROS ATOS PROCESSUAIS

85. Despacho para notificação do autuado quanto ao Auto de Infração (SEI nº 2921359), em que foi sugerido o envio do processo completo em mídia eletrônica não regrável juntamente com o Auto de Infração, em função de nem todos anexos do Relatório de Ocorrência serem de conhecimento do autuado.
86. Pedido de vistas apresentado pela HORUS AERO TÁXI LTDA. EPP (SEI nº 3007146).
87. Recibo eletrônico de protocolo (SEI nº 3007147).
88. Requerimento de revogação de representação de advogada da empresa HORUS AERO TÁXI LTDA. (SEI nº 3012850).
89. Recibo eletrônico de protocolo (SEI nº 3012853).
90. Solicitação de vistas (SEI nº 3013441).
91. Certidão informando que foi disponibilizado acesso externo ao interessado no dia 13/05/2019 (SEI nº 3013478).
92. Despacho de distribuição (SEI nº 3037448).
93. Extrato do SIGEC (Sistema Integrado de Gestão de Créditos) (SEI nº 3228133).
94. Ofício nº 6114/2019/ASJIN-ANAC (SEI nº 3229472) que informa a penalidade de multa aplicada.
95. Despacho de aferição de tempestividade (SEI nº 3309326).
96. É o relatório.

PRELIMINARES

Alegação de necessidade de notificação acerca de todo o conteúdo do processo

97.1. Foi verificado nos autos que, após os documentos probatórios juntados pela fiscalização como anexos ao Relatório de Ocorrência nº 008347/2019 (SEI nº 2836861), consta o Despacho (SEI nº 2921359), no qual consta informado:

DESPACHO

À ASJIN (Secretaria Única)

Assunto: **Notificação de autuado quanto a Auto de Infração emitido.**

Encaminha-se este Processo Administrativo Sancionador para que se proceda à notificação do autuado quanto ao Auto de Infração aqui contido.

Considerando que nem todos anexos do Relatório de Ocorrência são de conhecimento do autuado, sugere-se o envio do processo completo em mídia eletrônica não regrável juntamente

com o Auto de Infração.

Atenciosamente,
(...)

97.2. Analisando o conteúdo do Despacho (SEI nº 2921359) exposto acima, observa-se que na ocasião em que o setor de fiscalização encaminhou o processo para a ASJIN (Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância)/Secretaria única para que fosse processada a notificação do autuado quanto ao Auto de Infração nº 008004/2019, foi sugerido pelo setor de fiscalização de origem o envio do processo completo em mídia eletrônica não regrável juntamente com o Auto de Infração, em função de haver anexos do Relatório de Ocorrência que não eram de conhecimento do autuado.

97.3. O Interessado foi notificado do AI nº 008004/2019 em 21/04/2019, conforme demonstrado em AR (SEI nº 2976514). No campo "DECLARAÇÃO DE CONTEÚDO (SUJEITO À VERIFICAÇÃO)" do referido AR consta a informação: "Processo nº 00058.011324/2019-26 Auto de Infração 008004/2019 (SEI 2836652)". Assim, verifica-se na declaração de conteúdo do que foi encaminhado ao interessado, que apesar de ser feita referência ao número do processo como um todo, é citado apenas o nº SEI do documento 2836652, que se refere ao AI nº 008004/2019, indicando que, possivelmente, o Relatório de Ocorrência, bem como, seus anexos não foram encaminhado ao interessado. Desta forma, não restou evidenciado que foi cumprida a sugestão do setor de fiscalização, em virtude de não se ter identificado que tenha sido enviado o processo completo em mídia eletrônica não regrável juntamente com o Auto de Infração.

97.4. Consta dos autos pedido de vistas referente ao processo em tela (SEI nº 3007146) em nome da HORUS AERO TÁXI LTDA.. Foi verificado que em Certidão (SEI nº 3013478) de 13/05/2019 foi informado que foi disponibilizado acesso externo ao interessado. Consta, ainda, requerimento de revogação (SEI nº 3012850) de representação da empresa HORUS AERO TÁXI LTDA.. A este respeito foi observado que a empresa "HORUS AERO TAXI LTDA - EPP" figura como interessado no Relatório de Ocorrência nº 008347/2019 (SEI nº 2836861), destacando-se que o autuado no presente processo é o Sr. **Paulo Cezar Machado**. No referido Relatório de Ocorrência é informado que o autuado "... *acumula funções de MMA executante, inspetor e gestor responsável da OM* ...". Além disso, no Relatório de Fiscalização nº 1/OPERAÇÃO HTA - GTFI/GTFI/GEOP/SFI/2017 (SEI nº 2836869), em que a empresa Horus Aero Táxi Ltda. Epp também figura como interessado, é informado que Sr. Paulo Cezar Machado é "... *sócio da empresa e MMA com funções de executor e inspetor na organização de manutenção.* ..."

97.5. O interessado apresentou defesa (SEI nº 3022903), que foi recebida em 15/05/2019. Em sua defesa, preliminarmente, alega nulidade do AI nº 008004/2019 por ausência de intimação pessoal do autuado e não fornecimento de acesso à íntegra do processo administrativo, inviabilizando ao seu ver o regular exercício do direito ao contraditório e à ampla defesa. Esclarece que não foi disponibilizada, com o Auto de Infração, a íntegra do Processo Administrativo nº 00058.011324/2019-26, e sim, apenas e tão somente, as duas folhas que compõem o Auto de Infração, ou seja, não foi enviada uma mídia com a íntegra do processo ou disponibilizada ao impugnante, prejudicando assim, no seu entender, gravemente, o exercício do contraditório e da ampla defesa. Alega que até agora, apesar dos esforços, não conseguiu acessar os autos. Destaca que assim que tomou ciência do Auto de Infração tentou acesso aos autos de forma eletrônica, mas não conseguiu, porque o processo consta como de visualização restrita. Informa que a chave, na cor amarela, que consta ao lado do número do processo indica que a visualização do processo é proibida. Acrescenta que a procuradora do Impugnante também não conseguiu esse acesso, pois para tanto a ANAC exige prévio cadastro e entrega de documentos em cópias autenticadas de forma pessoal ou via correios. Informa que a entrega dos documentos de forma pessoal não se faz possível, diante da elevada distância, já que tanto o Impugnante quanto sua procuradora se encontram em Joinville/SC e a agência da ANAC mais próxima se encontra em Porto Alegre/RS, que dista de Joinville mais de 600 (seiscentos) quilômetros. Considera que a entrega via correios dos documentos, por sua vez, não resolveria o problema, diante da falta de tempo hábil. Cita o art. 20 da Resolução nº 472/2018, alegando que se fazem presentes dois vícios insanáveis, sendo um deles a não disponibilização ao impugnante de acesso a íntegra dos autos, impedindo-o, assim, de exercer na plenitude os direitos ao contraditório e à ampla defesa. Alega que do conteúdo do Auto de Infração não se extrai qualquer tipo de informação acerca dos meios para obtenção da íntegra dos autos, e sim, tão somente, é feita menção ao número do processo administrativo, sendo que absolutamente nada a respeito foi enviado com o Auto de Infração.

97.6. A este respeito na decisão de primeira instância (SEI nº 3166556) consta que:

(...)

Não merecem prosperar os argumentos apresentados pelo autuado, conforme se demonstra a seguir.

Quanto à Preliminar I apresentada - nulidade do Auto de Infração, ausência de intimação pessoal e não fornecimento de acesso à íntegra do processo administrativo inviabilizando o direito ao contraditório e a ampla defesa, e que somente tornou ciência a respeito na data de 09/05/2019, vê-se do AR - SEI nº 2976514 que do mesmo consta o "nome legível do recebedor" como sendo: Paulo C Machado, recebido em 24/04/2019, de modo que foi recebido diretamente pelo autuado e não por sua secretária do lar. Em relação aos procedimentos para obter vista do processo, cabe ao autuado a adoção dos procedimentos para tal, querendo, sendo frágil o argumento de que "a entrega dos documentos de forma pessoal não se faz possível, diante da elevada distância ... a agência da ANAC mais próxima se encontra em Porto Alegre/RS, que dista de Joinville mais de 600 (seiscentos) quilômetros. A entrega via correios dos documentos, por sua vez, não resolveria o problema, diante da falta de tempo hábil". Ademais, o próprio autuado admite ter tido acesso ao processo ao dizer que "conseguiu acesso ao Processo Administrativo nº 00058.011325/2019-71, relacionado à Horus Aero Táxi Ltda, cujo acesso é público, e neste localizou a OS nº 733 em referência, anteriormente apreendida pela ANAC", sendo que ainda, salvo engano, não haveria como se apresentar uma defesa constante de 47 páginas, caso não se tivesse acesso ao processo. Descarta-se, assim, a primeira preliminar apresentada.

(...)

97.7. Na sequência, o interessado foi notificado a respeito da decisão de primeira instância em

18/07/2019, conforme demonstrado em AR (SEI nº 3287456). No recurso, alega novamente nulidade do Auto de Infração nº 008004/2019 pelo não fornecimento de acesso à íntegra do processo administrativo ao recorrente, inviabilizando, no seu entendimento, o regular exercício do direito ao contraditório e à ampla defesa. Informa que arguiu em sua defesa a nulidade do Auto de Infração por não lhe ter sido oportunizado acesso à íntegra dos autos, contudo, teve seu pedido negado sob o argumento de que ele teve acesso ao Processo Administrativo nº 00058.011325/2019-71, relacionado à Horus Aero Táxi Ltda, cujo acesso é público e neste localizou a OS nº 733, anteriormente apreendida pela ANAC, bem como, que "(...) não haveria como se apresentar uma defesa constante de 47 páginas, caso não se tivesse acesso ao processo". Argumenta que tal entendimento não pode perdurar e o processo deverá ser no seu todo anulado, visto que, sequer foi disponibilizada ao Recorrente, com o Auto de Infração, a íntegra do Processo Administrativo nº 00058.011324/2019-26, e sim, apenas e tão somente, as duas folhas que compõem o Auto de Infração, ou seja, nem sequer cópias ou mesmo uma mídia com a íntegra do processo foi enviada ou disponibilizada ao recorrente, alegando, assim, prejudicado gravemente, o exercício do contraditório e da ampla defesa. Argumenta que o fato de o Recorrente ter tido acesso a outro Processo Administrativo, de nº 00058.011325/2019-71, relacionado à Horus Aero Táxi Ltda, onde consta a OS nº 733, não desobriga a ANAC de lhe possibilitar amplo acesso ao processo administrativo instaurado contra o Recorrente. Considera que o que se verifica na situação em apreço é que o Recorrente, de boa-fé, e visando se defender, mesmo não tendo tido acesso ao processo que tramita em seu desfavor - porque tal acesso lhe foi inviabilizado e assim continua até a presente data, ainda assim, esforçou-se ao máximo buscando todas as informações possíveis (inclusive em processo outro) para poder prestar os esclarecimentos à ANAC, contudo, o fez de forma limitada, já que, como dito e repetido, não teve acesso ao seu Processo Administrativo que gerou o Auto de Infração nº 008004/2019, portanto, diante do que entende flagrante cerceamento de defesa, afirma ser evidente que o Auto de Infração em questão é nulo de pleno direito e assim deverá ser declarado, o que requer. Cita o art. 20 da Resolução nº 472/2018, alegando se fazer presente vício grave e insanável, porque resta comprovado que não foi oportunizado ao Recorrente, o acesso à íntegra dos autos, nem para fins de apresentação da Defesa e nem para fins de apresentação do Recurso, impedindo-o, assim, de exercer na plenitude os direitos ao contraditório e à ampla defesa.

97.8. Acrescenta-se que quanto às alegações do interessado de que não conseguiu acesso ao processo devido a constar no mesmo o símbolo de uma chave, que indica que o processo é restrito, foi observado que no SEI consta a seguinte justificativa a respeito da restrição do processo "Documento Preparatório (Art. 7º, § 3º, da Lei nº 12.527/2011)".

97.9. Diante do que foi exposto, o processo foi convertido em diligência (SEI nº 3676463 e SEI nº 3692311), sendo os quesitos da diligência respondidos por meio de Despacho (SEI nº 3697880). Abaixo são apresentados os quesitos da diligência, bem como, as respostas apresentadas para cada um dos quesitos.

1. Quando do envio do AI nº 008004/2019 ao interessado foi encaminhado apenas o documento SEI nº 2836652?

Resposta: Pelo que consta dos autos, somente o documento SEI nº 2836652 (Auto de Infração nº 008004/2019) foi expedido quando da notificação inicial (ver AR nº 2976514, declaração de conteúdo).

2. O processo completo em mídia eletrônica não regrável foi encaminhado juntamente com o Auto de Infração?

Resposta: Não há evidência nos autos, ou registro no andamento, que permita afirmar ter havido expedição de outros documentos que não o de nº 2836652 (Auto de Infração nº 008004/2019).

3. Diante da sugestão do setor de fiscalização, constante do Despacho (SEI nº 2921359), seria necessário ter encaminhado a íntegra do processo ao interessado quando da notificação do AI nº 008004/2019?.

Resposta: O desconhecimento, pelo atuado, de peça constante dos autos, não gera o dever de intimá-lo, salvo quando se tratar de elemento apto a influenciar a decisão (art. 22, II, da Resolução ANAC nº 472, de 6 de junho de 2018). Também não há previsão para remessa do Relatório de Ocorrência, e anexos, embora se lhe exija a juntada (art. 14, parágrafo único). Portanto, a recomendação do agente não é vinculante, cabendo juízo motivado da autoridade decisora acerca da natureza do documento.

4. O interessado obteve por algum meio acesso à íntegra do processo 00058.011324/2019-26?

Resposta: Há somente uma disponibilização integral, datada de 13/05/2019, concedida ao usuário externo Richele Botega Mayerle (figura abaixo). A concessão de acesso atendeu à solicitação do dia 09/05/2019, protocolada de forma intercorrente (3007146 e 3007147). Contudo, não há procuração nos autos que conceda poderes de representação ao requerente, sequer para solicitar vista dos autos. Ainda que houvesse, a disponibilização ocorreu após protocolo de renúncia expressa de poderes (3012850 e 3012853). Portanto, não há garantia de que os documentos tenham chegado ao conhecimento do Atuado.

Lista de Disponibilizações de Acesso Externo (2 registros):

Destinatário	E-mail	Validade	Unidade	Disponibilização	Cancelamento	Ações
Richele Botega Mayerle	richele@mayerle.adv.br	08/03/2020	ASJIN	13/05/2019 11:03		 
Richele Botega Mayerle	richele@mayerle.adv.br	15/04/2119	ASJIN	09/05/2019 22:07		 

5. Considerando que no §1º do art. 26 da Resolução ANAC nº 472/2019 é previsto que o atuado poderá ter vista dos autos do PAS, bem como requerer cópia, cabia ao interessado a solicitação de vistas ao processo, não prosperando, assim, a alegação de que não recebeu a

íntegra do processo juntamente com o Auto de Infração, ainda que pese a sugestão constante do Despacho (SEI nº 2921359)?

Resposta: As faculdades concedidas ao Autuado para acesso aos autos lhe são garantidas inclusive com a aplicação de efeito suspensivo dos prazos em curso (art. 22, § 2º, da Resolução ANAC nº 472, de 6 de junho de 2018). Ademais, o dever de acompanhar o processo pode ser entendido como uma norma de lealdade processual (art. 4º, II, da Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999).

6. A razão descrita no SEI, "Documento Preparatório (Art. 7º, § 3º, da Lei nº 12.527/2011)", para a restrição do processo 00058.011324/2019-26 é pertinente?

Resposta: Não há parecer da Comissão Permanente de Avaliação de Documentos Sigilosos (CPADS), órgão com função regimental de emitir orientações e diretrizes relacionadas à correta classificação de sigilo de informações no âmbito da ANAC, que sustente o uso de tal restrição. Inclusive, a motivação deve ser utilizada não para classificação de processos, mas de "documentos" preparatórios, que são aqueles que subsidiam tomadas de decisão ou de ato administrativo, tais como pareceres e notas técnicas [1].

7. Caso não seja considerada correta a motivação de restrição do processo, houve prejuízo concreto ao interessado em virtude do mesmo não conseguir visualizar o processo em função de tal restrição, considerando que no processo constam outros documentos classificados como de acesso restrito?

Resposta: A classificação do nível de acesso de processos como de grau restrito impossibilita a visualização do conteúdo por meio da Pesquisa Pública. Tal como para visualização de documentos restritos, o acesso depende de requerimento prévio. Portanto, é de se concluir que o erro na indicação do grau de publicidade, embora não tenha impedido, dificultou o acesso ao interessado.

98. Diante do que foi respondido para os quesitos 6 e 7 da diligência pode-se concluir que não há sustentação da classificação do processo 00058.011324/2019-26 como restrito baseado na razão informada "Documento Preparatório (Art. 7º, § 3º, da Lei nº 12.527/2011)", sendo esclarecido na resposta ao referido item 7 que o erro na indicação do grau de publicidade dificultou o acesso do interessado aos autos.

99. Desta forma, entende-se que restou caracterizada a ocorrência de prejuízo ao interessado, em função de ter sido dificultado o seu acesso à consulta pública do processo baseado em justificativa que não se sustenta. Portanto, entendo que para preservação dos direitos do interessado o processo deve retornar à fase de defesa.

100. Portanto, visando preservar os princípios da ampla defesa e do contraditório, entendo que o interessado deve ser novamente notificado a respeito do AI nº 008004/2019, devendo ser reaberto o prazo de defesa para manifestação do interessado.

101. Assim, sugiro por anular a decisão de primeira instância de 26/06/2019 (SEI nº 3166556), cancelando-se a multa aplicada que constitui o crédito nº 668175191 e retornando-se o processo à origem (Superintendência de Ação Fiscal - SFI) para que se notifique novamente o Autuado do Auto de Infração nº 008004/2019, cabendo observar, avaliar a pertinência e motivar o cumprimento ou não do disposto no Despacho (SEI nº 2921359) a respeito da sugestão de envio do processo completo em mídia eletrônica não regrável juntamente com o Auto de Infração.

CONCLUSÃO

102. Pelo exposto, sugiro por ANULAR A DECISÃO DE PRIMEIRA INSTÂNCIA de 26/06/2019 (SEI nº 3166556), CANCELANDO-SE a multa aplicada que constitui o crédito nº 668175191 e RETORNANDO-SE O PROCESSO À ORIGEM (Superintendência de Ação Fiscal - SFI) para que se notifique novamente o Autuado do Auto de Infração nº 008004/2019, cabendo observar, avaliar a pertinência e motivar o cumprimento ou não do disposto no Despacho (SEI nº 2921359) a respeito da sugestão de envio do processo completo em mídia eletrônica não regrável juntamente com o Auto de Infração.

103. Além disso, sugiro que o setor de origem (SFI) reavalie a classificação do processo 00058.011324/2019-26 quanto ao seu nível de restrição, alterando a classificação do mesmo ou apresentando justificativa de restrição compatível com o possível nível de restrição a ser definido.

104. A Secretaria deverá tomar as providências cabíveis.

105. Importante, ainda, observar o caput do artigo 1º da Lei nº. 9.873/99, a qual estabelece prazo de prescrição para o exercício de ação punitiva pela Administração Pública Federal, direta e indireta, e dá outras providências.

106. **É o Parecer e Proposta de Decisão.**

107. **Submete-se ao crivo do decisor.**

**DANIELLA DA SILVA MACEDO GUERREIRO
ESPECIALISTA EM REGULAÇÃO DE AVIAÇÃO CIVIL
SIAPE 1650801**



Documento assinado eletronicamente por **Daniella da Silva Macedo Guerreiro, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 14/11/2019, às 11:00, 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 <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **3725128** e o código CRC **DF3C6239**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 1551/2019

PROCESSO Nº 00058.011324/2019-26

INTERESSADO: Paulo Cezar Machado

Brasília, 14 de novembro de 2019.

1. Trata-se de Recurso Administrativo interposto por PAULO CEZAR MACHADO, CPF 38146363920, contra decisão de 1ª Instância da Superintendência de Ação Fiscal (SFI), proferida dia 26/06/2019, que aplicou multa no valor de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais), pelo cometimento de infração identificada no Auto de Infração nº 008004/2019 pela prática de procedimento ou prática, no exercício das funções, que revelam falta de idoneidade profissional para o exercício das prerrogativas do certificado de habilitação técnica. A infração foi capitulada no inciso I do art. 299 da Lei nº 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA) c/c seção 43.12 do RBAC (Regulamento Brasileiro de Aviação Civil) 43.

2. Por celeridade processual e, com fundamento no artigo 50, §1º, da Lei nº 9.784/1999, ratifico os argumentos trazidos na proposta de decisão [Parecer 1387/2019/JULG ASJIN/ASJIN – SEI nº 3725128], ressaltando que embora a Resolução nº 472/2018 tenha revogado a Resolução ANAC nº 25/2008 e a IN ANAC nº 8, de 2008, também estabeleceu em seu artigo 82 que suas disposições não prejudicam atos já praticados e a aplicação das normas vigentes à época dos fatos, inclusive no que concerne às sanções aplicáveis.

3. Desta forma, importa esclarecer que as alterações normativas citadas não influenciaram o teor da presente Decisão que apenas passa a ter fundamento em novo normativo no que tange às questões procedimentais.

4. Dito isto, com base nas atribuições a mim conferidas pelas designações que constam nas Portarias ANAC nº 751, de 07/03/2017, e nº 1.518, de 14/05/2018, e com fundamento no art. 42 da Resolução ANAC nº 472, de 2018, e competências conferidas pelo artigo 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381, de 2016, **DECIDO:**

- por ANULAR A DECISÃO DE PRIMEIRA INSTÂNCIA de 26/06/2019 (SEI nº 3166556), CANCELANDO-SE a multa aplicada que constitui o crédito nº 668175191 e RETORNANDO-SE O PROCESSO À ORIGEM (Superintendência de Ação Fiscal - SFI) para que se notifique novamente o Autuado do Auto de Infração nº 008004/2019, cabendo observar, avaliar a pertinência e motivar o cumprimento ou não do disposto no Despacho (SEI nº 2921359) a respeito da sugestão de envio do processo completo em mídia eletrônica não regravável juntamente com o Auto de Infração.

5. **Solicito que o setor de origem (SFI) reavalie a classificação do processo 00058.011324/2019-26 quanto ao seu nível de restrição, alterando a classificação do mesmo ou apresentando justificativa de restrição compatível com o possível nível de restrição a ser definido.**

6. A Secretaria deverá tomar as providências cabíveis.

7. **Importante observar os termos do disposto na Lei nº 9.873, de 23/11/1999, a qual estabelece prazo de prescrição para o exercício de ação punitiva pela Administração Pública Federal, direta e indireta, e dá outras providências.**

À Secretaria.

Notifique-se.

Publique-se

Cássio Castro Dias da Silva



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 19/11/2019, às 17:12, 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 <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **3729693** e o código CRC **C6EFFC53**.