



## VOTO

**PROCESSO: 00058.018304/2018-03**

**INTERESSADO: PAULO CEZAR MACHADO**

**RELATOR: RICARDO BISINOTTO CATANANT**

### 1. FUNDAMENTAÇÃO JURÍDICA

1.1. A Lei nº 11.182/2005, em seu art. 8º, incisos X, XVI, XXXV e XLIII combinado com a Lei nº 9.784/1999 estabelece a competência da Agência para regular e fiscalizar as atividades de aviação civil, entre elas serviços de manutenção, reprimir infrações à legislação, e decidir, em último grau de recurso, sobre as matérias de sua competência:

#### **Lei nº 11.182/2005**

Art. 8º Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:

X – regular e fiscalizar os serviços aéreos, os produtos e processos aeronáuticos, a formação e o treinamento de pessoal especializado, os serviços auxiliares, a segurança da aviação civil, a facilitação do transporte aéreo, a habilitação de tripulantes, as emissões de poluentes e o ruído aeronáutico, os sistemas de reservas, a movimentação de passageiros e carga e as demais atividades de aviação civil;

XVI – fiscalizar as aeronaves civis, seus componentes, equipamentos e serviços de manutenção, com o objetivo de assegurar o cumprimento das normas de segurança de voo;

XXXV – reprimir infrações à legislação, inclusive quanto aos direitos dos usuários, e aplicar as sanções cabíveis;

XLIII – decidir, em último grau, sobre as matérias de sua competência;

#### **Lei nº 9.784/1999**

Art. 48. A administração tem o dever de explicitamente emitir decisão nos processos administrativos e sobre solicitações ou reclamações, em matéria de sua competência.

Art. 64. O órgão competente para decidir o recurso poderá confirmar, modificar, anular ou revogar, total ou parcialmente, a decisão recorrida, se a matéria for de sua competência.

1.2. O Regimento Interno desta Agência, Resolução ANAC nº 381/2016, estabelece como competência da Diretoria da ANAC, conforme art. 9º, XXVIII, julgar, em segunda instância administrativa, os recursos interpostos às sanções de suspensão ou cassação, com ou sem cumulação de sanção pecuniária, aplicadas em Primeira Instância administrativa.

1.3. Complementarmente, adotam-se os ritos processuais estabelecidos na Resolução ANAC nº 472/2018, que em seu art. 46 delimita, também, quando o recurso à Diretoria é cabível:

#### **Resolução nº 472/2018**

Art. 46. Cabe recurso à Diretoria, em última instância administrativa, a ser apresentado no prazo de 10 (dez) dias, quando as decisões proferidas pela autoridade competente para julgamento implicarem sanções de cassação, suspensão ou multa acima do valor de R\$ 100.000,00 (cem mil reais).

1.4. Apesar de no caso em tela o valor da multa aplicada ser de R\$ 55.000,00 (cinquenta e cinco mil reais), tem-se que cumulativamente foi aplicada sanção de cassação de licença de mecânico de manutenção aeronáutica (MMA), o que autoriza o recebimento do pedido de reexame por este Colegiado.

### 2. DA ANÁLISE

2.1. Como exposto no Relatório de Diretoria (SEI 4352174), trata-se de processo administrativo originado da lavratura do Auto de Infração (AI) nº 4799/2018 (SEI 1839924) e Relatório de Fiscalização nº 6025/2018 (SEI 1839975), no qual é exposta conduta imputada ao mecânico de manutenção aeronáutica sr. Paulo Cezar Machado, de utilizar procedimentos e práticas, no exercício das funções, que revelam falta de idoneidade profissional para o exercício das prerrogativas do certificado de habilitação técnica.

2.2. A Primeira Instância realizou análise de admissibilidade do recurso encaminhado à Diretoria Colegiada, consignada no documento SEI 4068468. Neste documento, também foi concedido, de ofício, efeito suspensivo até que seja conhecido o trâmite em julgado administrativo definitivo.

### **Manifestações Preliminares contidas no Recurso Administrativo**

2.3. Em suas razões preliminares para reforma da decisão de Primeira Instância, o requerente alega, inicialmente, que houve nulidade da decisão recorrida por ausência de fundamentação na análise feita por aquela unidade decisora. Alega, ainda, que não foi analisada toda a matéria de defesa apresentada, e que foi cerceada a possibilidade de produção de provas.

2.4. Primeiramente, sobre o enfrentamento dos argumentos capazes de, em tese, infirmar a conclusão adotada pelo julgador, destaco as palavras da Procuradoria Federal Especializada junto à ANAC (PFEANAC) que, no Parecer n. 00158/2019/PROT/PGEANAC/PGF/AGU (SEI 3432482), em discussão sobre o estabelecido no §1º do art. 489 da Lei nº. 13.105/2025 (CPC), explicitou:

“(…)

24. Ressalta-se, ainda, que, consoante entendimento firmado pelo Superior Tribunal de Justiça acerca do §1º do art. 489 do CPC 2015 e da fundamentação das decisões, o julgador não está obrigado a responder a todas as questões suscitadas pelas partes, **quando já tenha encontrado motivo suficiente para proferir a decisão, possuindo o dever de enfrentar apenas as questões capazes de infirmar (enfraquecer) a conclusão adotada na decisão recorrida:**

O julgador não está obrigado a responder a todas as questões suscitadas pelas partes, quando já tenha encontrado motivo suficiente para proferir a decisão.

O julgador possui o dever de enfrentar apenas as questões capazes de infirmar (enfraquecer) a conclusão adotada na decisão recorrida.

Assim, mesmo após vigência do CPC/2015, não cabem embargos de declaração contra a decisão que não se pronunciou sobre determinado argumento que era incapaz de infirmar a conclusão adotada.

STJ. 1ª Seção. EDcl no MS 21.315-DF, Rel. Min. Diva Malerbi (Desembargadora convocada do TRF 3ª Região), julgado em 8/6/2016 (Info 585).

2.5. Observa-se nos autos que a unidade fiscalizadora juntou a eles documentos suficientes para embasar seu julgamento, tais elementos estão anexados ao Relatório de Fiscalização 6025/2018 (SEI 1839975) e, a todo momento, estiveram à disposição para vistas pelo interessado, caso desejado. Observa-se, ainda, que a Decisão exarada pela Primeira Instância (SEI 3146890) enfrentou todos os tópicos trazidos pela defesa, separando-os, inclusive, em análises individualizadas.

2.6. Em continuidade, em que pese o autuado em seu recurso também argumentar nulidade da decisão de Primeira Instância em decorrência de cerceamento de defesa, verifica-se da leitura do processo que lhe foi assegurado o pleno direito de defesa, conforme se aduz dos documentos de defesa e recurso por ele apresentados (SEI 1932045 e 3665170), bem como pelos comprovantes de notificação juntados aos autos conforme avisos de recebimentos registrados sob o SEI 1896619 e SEI 3693808. Ademais, aponta-se que não consta nos autos nenhuma negativa da ANAC de recebimento de documentos de defesa, desse modo, tal argumentação deve ser afastada de pronto, podendo ser dada continuidade à análise do caso.

2.7. Segue, em suas preliminares, o autuado argumentado que 10 dos fatos apurados no Auto de Infração (AI) nº 4799/2018 (SEI 1839924) e no Relatório de Fiscalização nº 6025/2018 (SEI 1839975) estariam prescritos em decorrência do prazo para providências administrativas de 2 anos previsto no art. 319 da Lei nº 7.565/1986 (CBA). Neste ponto, como já bem esclarecido pela Primeira Instância, no item 3.3 de sua Decisão (SEI 3146890), ação similar já enfrentada por esta Agência consignou que *“não prescreve mais em dois anos a cobrança de infrações administrativas reguladas pelos arts. 317 e 319 do Código Brasileiro de Aeronáutica, pois a Lei nº 9.873, que regulamenta a ação punitiva da Administração Pública Federal, aumentou o prazo para cinco anos, revogando as disposições em contrário, ainda que constantes de lei especial”*.

2.8. Ademais, quanto à argumentação de que a lavratura de auto de infração não caracterizaria marco interruptivo de prazo prescricional, a Primeira Instância bem destacou o posicionamento PFEANAC, contido no Parecer nº. 461/2016/PROT/PFANAC/PGF/AGU (SEI 0250689), no qual em análise elucidou que *“a lavratura de um auto de infração pode ser considerado um ato inequívoco que objetiva a apuração dos fatos, inclusive com a abertura do procedimento contraditório, é possível considerá-la como apta a interrupção do prazo prescricional”*. Não deve, pois, ser levado adiante o argumento de prescrição da ação punitiva intencionada pelo recorrente.

2.9. Ante o exposto até este ponto, verifica-se a regularidade formal do presente procedimento, estando o processo corretamente instruído e contendo os elementos suficientes para o julgamento fundamentado desta Diretoria quanto à possível prática imputada ao autuado. Passa-se, então à análise dos fatos relacionados às sanções aplicadas em primeira instância.

## **Manifestações contidas no Recurso Administrativo referentes às Ordens de Serviço (OS)**

### **Ordem de Serviço nº 676**

2.10. A Ordem de Serviço (OS) nº 676 (SEI 1839990, fl. 12) possui data de abertura e encerramento em 27/05/2013 e contém assinatura do sr. Paulo Cezar Machado como responsável pela inspeção dos trabalhos realizados.

2.11. Sobre esta OS, indica a área de fiscalização:

**Observações:** Esta OS foi recebida em 07/04/2018 através do documento SEI nº 1694530 (Anexo 15, p. 12). Foram identificados diversos motivos que indicam os registros desta OS são supostamente fraudulentos:

a) De acordo com a certidão de movimento migratório (Anexo 9), o Sr. Paulo Cezar Machado esteve ausente do país de 19/05/2013 até 28/05/2013, compreendendo integralmente o período da OS 676;

b) De acordo com o Diário de Bordo nº 01/PT-YLN/13, p. 6 (Anexo 16), a aeronave PT-YLN atingiu 5823,3 horas totais em 15/08/2013, DURANTE o voo realizado entre 15h00 (GMT) e 16h05 (GMT) (linha 3 do diário de bordo, voo iniciou quando a aeronave possuía 5822,9 horas e terminou com 5823,9 horas). Ou seja, com 5823,3 horas a aeronave encontrava-se em voo, e em data bastante distinta daquela de 27/05/2013; e

- c) Apesar da OS 676 mencionar a substituição dos componentes Actuator Assy (removido o de número de série (SN) 2639 e instalado o de SN 6145) e Fanshaft and Bearing Assy (removido o número de parte (PN) A007-3, contendo o PN A181-4, SN 3654, e instalado o PN A007-5, contendo o PN A181-4, SN 7743), esta informação é incompatível com os registros da Caderneta de Célula 05/PT-YLN/12 (Anexo 17). Na parte II da caderneta, não há registro da OS 676 no período correspondente a 27/05/2013 (p. 26 da caderneta possui registro de IAM de 20/05/2013 e p. 27 possui registro da OS 0684 com período de 02/08/2013 a 05/08/2013). Na parte IV da mesma caderneta, p. 112, há registro de instalação do Fanshaft and Bearing Assy SN 3654 em 20/05/2013, com horas totais (TSN) 0,0h. Esse mesmo SN é removido e reinstalado na mesma aeronave conforme registro da p. 116, com TSN 286h. Essas 286h totais correspondem exatamente ao uso da aeronave PTYLN entre 20/05/2013, quando possuía TSN 5794,3 h, e 03/12/2013, quando possuía TSN 6080,3h. O Fanshaft and Bearing Assy SN 7743 somente teria sido instalado na aeronave PT-YLN com TSN 0,0h h em 28/03/2014, pela OS 729. Para o Actuator Assy PN A051-1, o SN 2639 somente teria sido removido através da OS 0703, concluída em 07/01/2014, conforme p. 115 da mesma caderneta de célula.

- Dessa forma, os fatos acima indicam que a substituição de componentes atestada pela OS 676 não ocorreu e que, conseqüentemente, esse é um registro supostamente fraudulento.

- Além da organização de manutenção, incidem na mesma infração os MMAs Paulo Cezar Machado, que inclusive não se encontrava no Brasil na data da OS, e o MMA Afonso Celso Schemin, que atestou ter executado uma substituição de componentes que os demais registros da aeronave indicam não ter ocorrido.

2.12. Verificou-se na Certidão de Movimentos Migratórios fornecida pela Polícia Federa (SEI 1839984), que consta saída do sr. Paulo Cezar Machado do País em 19/05/2013, 08h38 e retorno em 28/05/2013, 06h32.

2.13. Em seu recurso, sobre a OS 676, o autuado aponta:

Com relação à substituição de componentes, após análise da ocorrência, verificou-se que, durante as pesquisas de pane referente aos componentes citados: Fanshaft and Bearing Assy e Actuator Assy - ambos fazendo parte do sistema de acionamento das correias duplas dos rotores, **inicialmente se supôs que o problema estaria relacionado aos componentes citados, no qual foi executada a substituição, com os correspondentes registros na Ordem de Serviço em referência.**

Ocorre que, **em seguida, mesmo diante da substituição dos componentes acima mencionados, verificou-se que o problema persistia, e, portanto, não teria relação com tais itens** e sim, tratava-se de ajustes no sistema.

**Diante disso, os componentes removidos anteriormente [ACTUATOR ASSY P/N A051-1, S/N 2639 e FANSHAFT AND BEARING ASSY P/N A007-3 (A181-4, S/N 3654)], foram novamente reinstalados, permanecendo a aeronave exatamente na sua forma original, como se encontrava antes da substituição, sendo então, liberada para voo.**

(...)

**A Ordem de Serviço em questão foi arquivada sem se atentar para o fato de que os registros dos componentes descritos na mesma não foram substituídos, pois a aeronave permaneceu na sua configuração inicial, anterior à manutenção em apreço.**

**A Ordem de Serviço em referência poderia ou até mesmo deveria ter sido cancelada, justamente porque tais itens não foram instalados e voltaram para o estoque da Oficina de Manutenção,** pois conforme narrado acima, a aeronave passou por testes, onde primeiramente os referidos itens foram instalados, contudo, o problema persistiu, constatando-se então, que o problema não tinha relação com os componentes Actuator Assy e Fanshaft and Bearing Assy, que como dito acima, foram desinstalados, permanecendo a aeronave na sua configuração inicial.

Destaca-se que tal situação é uma situação perfeitamente normal, ou seja, muitas vezes os profissionais necessitam realizar testes com a aeronave para identificar o problema, e algumas vezes o fazem por eliminação, instalando e desinstalando peças e/ou componentes, justamente para que possa ser possível a precisa identificação do problema.

**Portanto, não havia razões para que os serviços mencionados nesta OS fossem anotados na caderneta da aeronave, justamente porque essa OS deveria ter sido cancelada ou sequer deveria ter sido emitida, já que a aeronave adentrou na oficina para pesquisa de pane e talvez o procedimento mais recomendável fosse a emissão de OS para tal finalidade, de pesquisa de pane.**

(...)

**De fato, o serviço foi executado pelo MMA Afonso Celso Schemin, e, em que pese o Inspetor Paulo Cezar Machado se encontrar ausente do país em tal data (27/05/2013), o mesmo retornou em 28/05/2013, e quando do seu retorno, realizou a devida inspeção do mesmo.** (grifo nosso)

2.14. Observa-se que o recorrente não logra êxito em afastar os fatos trazidos pela equipe de fiscalização. Ao contrário, aponta que, de fato, assinou a ordem de serviço com datas retroativas e que não foi o responsável pela inspeção do serviço executado na aeronave, apesar de constar como inspetor na OS em questão.

2.15. Ademais, o recurso apresentado alega que a OS 676 “*deveria ter sido cancelada*” pois os itens nela constantes não teriam sido substituídos. Em momento seguinte, é exposto que o serviço foi executado pelo MMA Afonso Celso Schemin, e o inspetor Paulo Cezar Machado, quando da sua volta ao País teria realizado a devida inspeção. Ora, se a OS 676 deveria ter sido cancelada e se o autuado efetivamente realizou inspeção da aeronave, questiona-se como, em sua inspeção, não observou que a substituição dos elementos não teria ocorrido? Se os elementos constantes na aeronave não estavam compatíveis com os descritos na OS, não deveria o inspetor ter atestado a substituição constante na OS.

2.16. Quanto à diferença de horas TSN aponta pela fiscalização em seu relato, o autuado alega que tal diferença decorria da utilização de dados do horímetro em detrimento dos dados de diário de bordo. Contudo, não são juntados elementos que comprovariam tal afirmação, devendo ela ser afastada.

## Ordem de Serviço nº 691

2.17. A Ordem de Serviço (OS) nº 691 (SEI 1839993) possui data de abertura em 01/09/2013 e encerramento em 02/09/2013 e contém assinatura do sr. Paulo Cezar Machado como responsável pela execução dos trabalhos realizados.

## 2.18. Sobre esta OS indica a área de fiscalização:

**Observações:** Na OS 691 (Anexo 18), a aeronave consta com 5896,3 horas totais. De acordo com o diário de bordo 01/PTYLN/13, p. 15 (Anexo 16), linhas 6 e 7 a aeronave possuía essas horas entre 31/08/2013 21h39 (GMT) e 01/09/2013 12h58 (GMT), quando se encontrava em SBJV.

- Na mesma página, existe anotação que informa realização de Inspeção de 100h em 01/09/2013. O registro é assinado pelo CANAC 408373, código esse não encontrado no banco de dados da Agência (SACI - Sistema Integrado de Informações da Aviação Civil). No entanto, pelo confronto das assinaturas presentes no registro realizado na O.S (Ordem de Serviço) e no Diário, fica confirmado que a anotação em Diário foi realizada pelo senhor Afonso Celso Schemin, cujo CANAC é 804393 (Anexo 5), havendo um equívoco na informação do CANAC no diário.

- De acordo com as certidões de movimento migratório (Anexos 8 e 9), o Sr. Paulo Cezar Machado, que assinou como inspetor, este ausente do país de 31/08/2013 7h49 (horário local) até 07/09/2013. O Sr. Afonso Celso Schemin, que assinou como executante, esteve ausente do país de 29/08/2013 a 06/09/2013. Assim, não apenas as datas de abertura e fechamento da OS estão contidas no período de ausência do país de ambos profissionais, mas também os voos imediatamente anteriores e posteriores à manutenção registrada na OS 691. A aeronave PT-YLN atingiu 5896,3 horas APÓS ambos MMAs terem saído do país, o que evidencia que o registro da OS 691 e o registro da manutenção no diário de bordo somente teriam sido realizados após o retorno de ambos ao Brasil. Contudo, quando retornaram ao Brasil, a aeronave já tinha sido operada novamente.

- O fato dos registros realizados pelos Srs. Paulo Cezar Machado e Afonso Celso Schemin possuírem datas compreendidas no período em que estavam ausentes do país e o fato dos voos imediatamente anteriores e posteriores à manutenção registrada também estarem compreendidos no período de suas ausências indicam que tais registros são supostamente fraudulentos, emitidos retroativamente.

- Além da organização de manutenção, incidem na mesma infração os MMAs Paulo Cezar Machado e Afonso Celso Schemin, ambos ausentes do país no período de realização dos serviços.

2.19. Verificou-se na Certidão de Movimentos Migratórios fornecida pela Polícia Federa (SEI 1839984), que consta saída do sr. Paulo Cezar Machado do País em 31/08/2013, 07h49 e retorno em 07/09/2013, 20h39.

2.20. Em seu recurso, o autuado indica que a assinatura da OS de fato ocorreu após sua volta ao país, sendo que os serviços teriam sido executados por terceiros, não refutando, assim, os fatos narrados pela fiscalização.

## Ordens de Serviço nºs 717, 732, 734, 749 e 850

2.21. As seguintes Ordens de Serviço contêm assinatura do sr. Paulo Cezar Machado como responsável pela **inspeção** dos trabalhos realizados:

2.21.1. Ordem de Serviço (OS) nº **717** (SEI 1839995) com data de abertura e encerramento em 25/01/2014;

2.21.2. Ordem de Serviço (OS) nº **732** (SEI 1839999) com data de abertura em 29/04/2014 e encerramento em 30/04/2014;

2.21.3. Ordem de Serviço (OS) nº **734** (SEI 1840001) com data de abertura em 26/04/2014 e encerramento em 28/04/2014;

2.21.4. Ordem de Serviço (OS) nº **749** (SEI 1840004) com data de abertura em 30/07/2014 e encerramento em 31/07/2014; e

2.21.5. Ordem de Serviço (OS) nº **850** (SEI 1840016) com data de abertura e encerramento em 03/10/2016.

2.22. A área de fiscalização e de Primeira Instância apontam que o sr. Paulo Cezar Machado, que assinou como inspetor das manutenções realizadas, estava ausente do país nos períodos compreendidos entre as aberturas e encerramentos de todas as OS acima mencionadas. Aquelas áreas identificaram, ainda, que quando o autuado retornou ao Brasil as aeronaves já haviam sido operadas novamente. Tais fatos caracterizariam que a assinatura do sr. Paulo Cezar Machado como inspetor nas OS seriam registros supostamente fraudulentos, emitidos retroativamente.

2.23. Verificou-se na Certidão de Movimentos Migratórios fornecida pela Polícia Federal (SEI 1839984) a efetiva ausência do sr. Paulo Cezar Machado do País nas datas das referidas OS.

2.24. Em seu recurso, o autuado indica que as OS foram emitidas quando da execução do serviço, e que, de fato, o autuado estaria ausente do País no momento dessas emissões. Aponta, ainda, que as inspeções dos serviços executados foram realizadas por membros da equipe da empresa de manutenção para liberação das operações das aeronaves, e que, posteriormente, quando de seu retorno ao país, o autuado realizaria nova inspeção.

2.25. Observa-se que o recorrente não logra êxito em afastar os fatos trazidos pela equipe de fiscalização. Ao contrário, aponta que, de fato, assinou as OS com datas retroativas e diferentes daquelas nas quais as inspeções dos serviços foram executadas. Ademais, o recurso em nada contesta o fato de as aeronaves terem operado em data anterior ao retorno do sr. Paulo Cezar Machado ao Brasil.

### **Ordens de Serviço nºs 762, 800, 801 e 817**

2.26. As seguintes Ordens de Serviço contêm assinatura do sr. Paulo Cezar Machado como responsável pela **execução** dos trabalhos realizados:

2.26.1. Ordem de Serviço (OS) nº 762 (SEI 1840006) com data de abertura e encerramento em 04/12/2014;

2.26.2. Ordem de Serviço (OS) nº 800 (SEI 1840008) com data de abertura em 11/08/2015 e encerramento em 13/08/2015;

2.26.3. Ordem de Serviço (OS) nº 801 (SEI 1840011) com data de abertura em 11/08/2015 e encerramento em 13/08/2015; e

2.26.4. Ordem de Serviço (OS) nº 817 (SEI 1840012) com data de abertura e encerramento em 18/11/2015.

2.27. A área de fiscalização e de Primeira Instância apontam que o sr. Paulo Cezar Machado, que assinou como responsável pela execução das manutenções realizadas, estava ausente do país nos períodos compreendidos entre as aberturas e encerramentos de todas as OS acima mencionadas. Aquelas áreas identificaram, ainda, que quando o autuado retornou ao Brasil, algumas aeronaves já haviam sido operadas novamente. Tais fatos caracterizariam que a assinatura do sr. Paulo Cezar Machado como executor das manutenções nas OS seriam registros supostamente fraudulentos, emitidos retroativamente.

2.28. Verificou-se na Certidão de Movimentos Migratórios fornecida pela Polícia Federal (SEI 1839984) a efetiva ausência do sr. Paulo Cezar Machado do País nas datas das referidas OS.

2.29. Em seu recurso, o autuado indica que as OS foram emitidas quando da execução do serviço, e que, de fato, o autuado estaria ausente do País no momento dessas emissões. Aponta que os serviços, na realidade, teriam efetivamente sido executados por membros da equipe da empresa de manutenção.

2.30. Observa-se que o recorrente não logra êxito em afastar os fatos trazidos pela equipe de fiscalização. Ao contrário, aponta que, de fato, assinou as OS com datas retroativas e diferentes daquelas nas quais as execuções dos serviços ocorreram. Em cenário ainda mais preocupante, expõe que assinou os documentos como executante dos serviços, quando, de fato, não os realizou. Ademais, o recurso em nada contesta o fato de as aeronaves terem operado em data anterior ao retorno do sr. Paulo Cezar Machado ao Brasil.

### **Exposições sobre capacidade técnica do autuado e sobre propriedade de aeronaves contidas no Recurso Administrativo**

2.31. Em continuidade a suas argumentações, o recurso do autuado reitera o fato de que ele e o sr. Afonso Celso Schemin eram detentores de habilitação para exercer o cargo de mecânico de manutenção aeronáutica, bem como de inspetor de manutenção, sendo ambos designados para tal função.

2.32. Segue o recurso indicando que o sr. Paulo Cezar Machado, assim como o sr. Afonso Celso Schemin *“possuem conhecimento da legislação de aviação civil aplicável a sua atividade, bem como*

*possuem amplo conhecimento acerca da íntegra dos procedimentos estabelecidos nos MOM, além de curso de familiarização nos equipamentos”, sendo destacado, ainda, que o sr. Paulo Cezar Machado era sócio e gestor responsável para empresa de manutenção, e o sr. Afonso Celso Schemin era funcionário com vínculo empregatício também com a referida empresa.*

2.33. Aponta, ainda, que tais argumentações foram rejeitadas na decisão de Primeira Instância, e acrescenta que o intuito de se narrar a habilitação técnica dos referidos mecânicos foi o de “*demonstrar e comprovar que não houve risco a segurança de voo em momento algum, pois quaisquer dos MMA’s estavam aptos a executar ou inspecionar o serviço e sempre contaram com todo o suporte de toda a equipe”*”.

2.34. O recurso aponta, ainda, que a maioria das aeronaves identificadas nas ordens de serviço eram de propriedade da OM HORUS AERO TÁXI LTDA., empresa de manutenção à qual o sr. Paulo Cezar Machado era vinculado, e que essas seriam monitoradas e supervisionadas a todo instante pela equipe da referida empresa.

2.35. Neste ponto, apesar de no recurso ser mencionado o sr. Afonso Celso Schemin, deixa-se claro que o presente processo trata da análise das condutas exclusivamente do sr. Paulo Cezar Machado.

2.36. Quanto às argumentações trazidas em recurso e nesta seção analisadas, congrego meu posicionamento ao exarado pela Primeira Instância julgadora.

2.37. De fato, o sr. Paulo Cezar Machado e o sr. Afonso Celso Schemin serem habilitados a exercerem as atividades de mecânico de manutenção aeronáutica e de inspetores de manutenção e possuírem experiência profissional, não alija as condutas trazidas pela equipe de fiscalização, quais sejam, no caso do o sr. Paulo Cezar Machado, assinar ordens de serviço e documentos referentes a execução e inspeção de manutenções sem que, de fato, estivesse presente no momento da atividade. Frisa-se, que em sua própria defesa, o sr. Paulo Cezar Machado aponta a prática de assinatura de tais documentos com datas retroativas, bem como aponta que os serviços de execução de manutenção, realização de inspeção para liberação de retorno ao serviço das aeronaves não teriam sido por ele realizados, mas sim por membros da equipe da OM Horus Aero Táxi Ltda., em período que ele mesmo não estaria presente em território nacional.

2.38. Ao contrário do que traz em seu recurso, vê-se como ainda mais gravoso o fato de um mecânico de manutenção aeronáutica, que possui anos de experiência na atividade, e sócio de uma organização que seria responsável pela execução de serviço essencial à atividade aviação civil, mesmo conhecendo as normas, rotinas e responsabilidades de tal atividade, tenha optado, deliberadamente, por assinar documentos como executor de atividades das quais ele efetivamente não realizou.

2.39. Ademais, o argumento trazido de que a maioria das aeronaves apontadas na fiscalização seriam da OM Horus Aero Táxi Ltda. levanta, na verdade, preocupação adicional. Ora, o sr. Paulo Cezar Machado, como sócio da referida sociedade, deveria prezar da melhor maneira para a correta execução dos procedimentos referentes aos próprios bens de sua empresa, no entanto, o quadro que se verificou foi o de liberação de aeronaves para voos sem que ele tivesse realizado as adequadas inspeções, assinando, contudo, documentos atestando como se assim as tivesse feito, e a assinatura de documentos por ele como responsável pela execução de serviços que ele não os executou. Tal conjuntura nos leva a questionar se as práticas observadas nos casos aqui destacados também não ocorreriam em outros momentos em que a fiscalização não pode observar.

## **Contestações sobre circunstâncias atenuantes e agravantes e da solicitação de reconhecimento de infração continuada**

2.40. Continuando suas exposições no recurso administrativo, o autuado argumenta inexistir a circunstâncias agravantes identificadas na decisão de Primeira Instância. Sobre tal ponto, destaca-se a fala do recorrente:

(...)

Além disso, o Recorrente é primário e ao contrário do consignado na decisão recorrida, **não incorreu em nenhuma circunstância agravante**. Isso porque **não se encontram presentes a obtenção de vantagens resultantes da infração e nem a exposição ao risco da segurança de voo**.

Como visto anteriormente, não houve intuito fraudulento algum e menos a obtenção de vantagens resultantes da infração.

Ademais, **NENHUMA PROVA CONSTA DOS AUTOS EM RELAÇÃO À ALEGADA OBTENÇÃO DE VANTAGENS RESULTANTES DA INFRAÇÃO**, devendo tal circunstancia agravante ser de plano afastada.

Além disso, também ficou exaustivamente comprovado que o Recorrente em momento algum colocou em risco da segurança de voo, motivo pelo qual tal circunstancia agravante também deverá ser afastada.

(...) (grifo do autor)

2.41. Adicionalmente, o recorrente pleiteia que as 11 infrações indicadas pela decisão de primeira instância sejam consideradas de natureza continuada. Neste ponto, destaca-se a argumentação trazida no recurso administrativo:

(...)

**Ou seja, ainda que se entenda pela irregularidade da conduta do MMA Paulo Cezar Machado em inspecionar os serviços em data posterior àquela constante da OS, e ainda que se entenda pela irregularidade do mesmo em ter assinado OS como executante quando o serviço foi realizado pelos demais profissionais da equipe e supervisionado pelo mesmo quando seu retorno ao país, teria havido apenas e tão somente 01 (uma) ou no máximo 2 (duas) infrações, e jamais 11 (onze), conforme tenta fazer crer a fiscalização e como equivocadamente ficou consignado no Auto de Infração nº004799/2018, ou então, no pior das hipóteses, teria havido 1 (uma) infração ou no máximo 2 (duas) infrações, continuadas, MAS JAMAIS 11 (ONZE)!**

Ou seja, no pior das hipóteses, ainda que se considere como não realizadas as manutenções/inspeções que são objeto das Ordens de Serviço em questão, tidas como irregulares, ainda assim, não se pode admitir que o Recorrente tenha praticado uma infração a cada vez em que a aeronave em questão saiu do solo.

(...) (grifo do autor)

2.42. No que tange os critérios de agravamento e atenuação de infração, em análise aos autos, em especial à decisão de Primeira Instância (SEI 3146890), ao se examinar a possível obtenção de vantagem, verifica-se que o recebimento de pagamento para execução do serviço de manutenção, em si, já se configuraria como vantagem auferida. Registra-se que, apesar de o serviço de manutenção ter vínculo de prestação de serviço com a organização de manutenção, e não com o mecânico diretamente, o sr. Paulo Cezar Machado, como sócio da empresa, se beneficiaria, mesmo que indiretamente, dessa vantagem obtida.

2.43. Quanto ao agravante de exposição ao risco da integridade física de pessoas ou da segurança de voo, esse se assenta claramente nos documentos apresentados. O serviço de manutenção de aeronaves e de seus componentes é atividade fundamental para garantia da segurança do sistema de aviação civil, sendo que deficiências nessa atividade é fator latente de perigo e risco a todos os usuários do sistema.

2.44. Registre-se, novamente, que o autuado apontou, mais de uma vez, em seu documento de recurso que efetivamente não executou os serviços de manutenção e de inspeção por ele assinados, e que, ainda mais grave, não estaria mesmo presente em território nacional quando tais serviços supostamente ocorreram. Também gravoso o fato de as aeronaves envolvidas nas ordens de serviço destacadas terem tido seu retorno ao serviço atestado com base nos documentos assinados de maneira incorreta.

2.45. Quanto à natureza de continuidade de infração pretendida pelo requerente, aponta-se que essa caracterização deve ser afastada. Explica-se, fica evidente na leitura dos autos que o infrator, mesmo ciente da irregularidade de suas ações, optou por deliberadamente assinar os documentos atestando ações que não foram por ele executadas. Ademais, é importante destacar que as ordens de serviços às quais se refere cada infração estão relacionadas a atividades diferentes, para aeronaves diferentes, e representam apenas uma fração de todas as ordens de serviço da organização. Não há de se falar em continuidade da ação quando uma ordem de serviço não é continuação da ordem de serviço subsequente, e mesmo quando a prática incorrida pelo autuado acontecia em momentos específicos, quando ele não se localizava no País.

2.46. É clara a inaplicabilidade da alegada infração continuada ao caso, pois denota-se que cada uma das ações decorreu de atos distintos e individualizados.

## Contestações sobre a penalidade de cassação da licença de MMA e os pedidos contidos no Recurso Administrativo

2.47. Na parte final de seu recurso administrativo, o recorrente pleiteia pela não aplicação da penalidade de cassação de sua licença de MMA. Como argumento, aponta que tal punição ocorreu cumulativamente com punição de multa em patamar máximo, acrescenta ainda a inexistências de antecedentes, a aplicação de suspensão cautelar de sua licença, e que suas ações não ocorreram com intuito fraudulento, dolo ou má-fé.

2.48. Em conclusão, pede: i) o acatamento da nulidade arguida e arquivamento do auto de infração; ii) que seja conhecido e provido o recurso e que seja reconhecida a prescrição da pretensão punitiva da administração; iii) que seja conhecido e provido o recurso, e arquivado o auto de infração; iv) caso não seja entendido pelo arquivamento, que seja a penalidade aplicada relevada; v) que, em caso contrário, seja reconhecida a continuidade da conduta com aplicação de uma única infração, ou, em pior hipótese, duas infrações, com aplicação de multa em valor mínimo; vi) que, se mantidas as circunstâncias agravantes, seja aplicada multa em valor médio, devido a existência de circunstância atenuante; e vii) na hipótese de aplicação de multa em valor máximo, que seja revogada a cassação da habilitação do recorrente.

2.49. Passa-se, então, à avaliação do pedido de não aplicação da penalidade de cassação.

2.50. Como já exposto nas partes anteriores deste Voto, o sr. Paulo Cezar Machado ao assinar documentos com datas retroativas atestando atividades relacionadas a manutenção de equipamentos que não foram realizadas por ele pôs, de fato, não só os usuários dos equipamentos em risco de segurança operacional, como todo o sistema de aviação civil. A correta realização de manutenções de aeronaves é algo precioso para o bom funcionamento do transporte aéreo e durante sua realização devem ser adotadas as melhores práticas possíveis para se mitigar deficiências que possam colocar os usuários em risco.

2.51. As atitudes adotadas pelo autuado e pela empresa em que prestava serviço e que, relembre-se, da qual esse era sócio, expuseram aeronaves potencialmente não aeronavegáveis indevidamente em operação. Em que pese as tentativas de abrandamento dos fatos pelo autuado, argumentado que os serviços por ele atestados foram realizados por outros profissionais habilitados, tal fato não possui rastreabilidade nos autos e é mesmo questionável. Se os serviços foram realizados por profissionais aptos para tanto, por que citados profissionais não realizaram as anotações e assinaturas dos documentos eles mesmos?

2.52. Tem-se, ainda, que a ANAC busca dia a dia por uma regulação responsiva e que se baseia na confiança, boa fé e lealdade entre o regulado e o regulador. Tal modelo, tem que se pautar no agir correto do regulado e na boa observação de seus deveres e obrigações, e os fatos destacados pela ação fiscal expuseram falhas graves conduzidas pelo autuado.

2.53. Desse modo, entende-se que a providencia administrativa sancionatória de cassação proposta pela Primeira Instância é compatível e proporcional à conduta do autuado.

2.54. Quanto aos pedidos feitos pelo recorrente, tem-se que todos foram superados e afastados ao longo do presente Voto.

### 3. DAS RAZÕES DO VOTO

3.1. Assim sendo, ante todo o exposto e com base no conteúdo dos autos, **VOTO** pelo conhecimento do Recurso Administrativo apresentado pelo **MMA PAULO CEZAR MACHADO** e no mérito, por **NEGAR-LHE PROVIMENTO**, mantendo-se a decisão recorrida em todos os seus termos, começando os efeitos da cassação a contar desde a Decisão de Primeira Instância.

3.2. Encaminhem-se os autos à ASJIN para comunicação à Polícia Federal sobre o resultado da deliberação e demais providências cabíveis.

É como voto.

**RICARDO BISINOTTO CATANANT**

Diretor

---

Documento assinado eletronicamente por **Ricardo Bisinotto Catanant**, Diretor, em 27/05/2020, às 12:23, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **4377978** e o código CRC **B6AF2E77**.

SEI nº 4377978