



VOTO

PROCESSO: 00058.011974/2018-91

INTERESSADO: AERO AGRICOLA SANTOS DUMONT LTDA - EPP

RELATOR: TIAGO SOUSA PEREIRA

1. DA COMPETÊNCIA

1.1. A Lei nº 11.182/2005, em seu art. 8º, incisos XXI e XLIII, combinada com o art. 64 da Lei nº 9.784/1999, estabelece a competência da Agência para regular e fiscalizar a infraestrutura aeronáutica e aeroportuária e decidir, em último grau de recurso, sobre as matérias de sua competência.

1.2. Adicionalmente, a Resolução nº 472/2018, em seu art. 46, delimita quando o recurso à Diretoria é cabível, o que inclui os casos em que há sanções de suspensão, como é o caso em tela.

1.3. Nesse sentido, fica evidente a competência da Diretoria Colegiada da Agência para analisar e julgar o presente recurso administrativo.

2. DA ANÁLISE E FUNDAMENTAÇÃO

2.1. Da análise dos autos em epígrafe, ainda que não tenha sido juntada ao processo a notificação inicial da AERO AGRICOLA SANTOS DUMONT LTDA - EPP acerca da lavratura do auto de infração em seu desfavor, observa-se que a autuada compareceu aos autos através da apresentação espontânea de defesa, o que se mostrou suficiente para suprir eventual falta ou irregularidade da intimação^[1]. Ademais, em decorrência da identificação de vício meramente formal, que provocou a convalidação^[2] do auto de infração por erro na capitulação da infração, oportunizou-se^[3] novo prazo de defesa, mediante ato da autoridade competente para julgamento em primeira instância.

2.2. De acordo com a convalidação, depreende-se das disposições normativas aplicáveis ao tema que a conduta consistente em “inobservar termos e condições constantes dos certificados de homologação e respectivos adendos”, cometida pela autuada, configura a prática infracional prevista no artigo 302, inciso IV, alínea “b” do Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), e no disposto nas seções 145.5 e 145.215 do Regulamento Brasileiro de Aviação Civil – RBAC nº 145, vigente à época do fato, nos seguintes termos:

Código Brasileiro de Aeronáutica – Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986

Art. 302. A multa será aplicada pela prática das seguintes infrações: (...)

IV - infrações imputáveis a empresas de manutenção, reparação ou distribuição de aeronaves e seus componentes: (...)

b) inobservar termos e condições constantes dos certificados de homologação e respectivos adendos;

Regulamento Brasileiro de Aviação Civil – RBAC nº 145, Emenda nº 02

145.5 Requisitos para o certificado e especificações operativas

(a) Nenhuma pessoa pode operar como uma organização de manutenção certificada sem, ou em violação a, um certificado de organização de manutenção e especificações operativas emitidos sob este regulamento, a menos que expressamente autorizado pela ANAC.

(...)

145.215 Lista de capacidade

(a) Cada organização de manutenção certificada somente pode executar manutenção, manutenção preventiva ou alteração em um artigo se ele estiver contido em uma lista de capacidade atualizada, aceitável pela ANAC, ou nas especificações operativas da organização.

2.3. Notificada^[4], a autuada apresentou requerimento^[5] para arbitramento sumário da multa em montante correspondente a 50% (cinquenta por cento) do valor médio da penalidade. Contudo, considerada a gravidade dos fatos apurados, bem como a verificação de exploração de atividade regulada sem os correspondentes certificados, licenças, concessões ou autorizações, o que poderia motivar a aplicação de uma penalidade restritiva de direitos, a autoridade competente concedeu^[6] novo prazo para alegações antes da decisão de primeira instância. Intimada^[7], a autuada protocolou a complementação de sua defesa^[8] junto aos autos do processo. Como se sabe, na hipótese de apresentação de defesa e requerimento de arbitramento sumário de multa relativa a mesma infração, simultaneamente ou não, prevalecerá a defesa, dando-se continuidade ao processo administrativo sancionador, conforme critério ordinário de dosimetria, independentemente de intimação do interessado^[9]. Portanto, o curso dos atos confirma a observância do contraditório e da ampla defesa, bem como a regularidade processual.

2.4. Conforme apontado no Relatório de Fiscalização^[10], a Superintendência de Ação Fiscal (SFI), em apuração de denúncia, constatou que a AERO AGRICOLA SANTOS DUMONT LTDA – EPP realizou serviços de manutenção na aeronave de marcas PT-WAS em hangar situado no Aeroporto de Cachoeira do Sul (SSKS), sem possuir em seu Adendo e Especificações Operativas (E.O.) autorização para manutenção de aeronaves Piper Aircraft PA-36-300, o que resultou na lavratura de Notificação de Condição Irregular de Aeronave (NCIA)^[11] e do Auto de Infração^[12] sobre o qual ora nos debruçamos. Além do vasto material fotográfico^[13], o relato dos inspetores juntado aos autos indica que a aeronave PT-WAS, número de série 36-8160016, foi flagrada sendo reconstruída sobre a estrutura de uma segunda aeronave de mesmo modelo e sem identificação.

2.5. Na ocasião, ao ser questionado pelos fiscais da Agência, o Sr. Laudelino Bernardi, proprietário e operador da aeronave em questão, esclareceu que a AASD CACHOEIRA DO SUL (AERO AGRICOLA SANTOS DUMONT LTDA) era de fato a responsável pelas manutenções constatadas, ainda que, conforme já dito, não dispusesse de autorização da Agência para realizar serviços de manutenção naquele modelo de aeronave. Cabe ressaltar que o Sr. Laudelino Bernardi, falecido em 03/03/2022^[14], era, à época da ocorrência, o administrador da AERO AGRICOLA SANTOS DUMONT LTDA – EPP, além de representar, juntamente com sua esposa, a Sra. Venina Maria Bernardi, os dois únicos sócios da empresa autuada^[15].

2.6. Considerando a defesa apresentada pela autuada^[16], a incidência de uma circunstância atenuante e a ausência de circunstâncias agravantes, a autoridade competente para decidir em primeira instância aplicou uma multa no valor de R\$ 2.400,00 (dois mil e quatrocentos reais) cumulada com sanção restritiva de direitos na forma de suspensão do seu Certificado de Organização de Manutenção (COM) nº 9001-05/ANAC pelo período de 60 (sessenta) dias a contar da data de publicação da portaria no Diário Oficial da União, nos termos da Tabela de Infrações do Anexo II à Resolução ANAC nº 25/2008, do artigo 60 da Instrução Normativa nº 08/2008 e do artigo 289 do Código Brasileiro de Aeronáutica, vigentes à época dos fatos.

2.7. Em sua peça recursal^[17], a recorrente sustenta que houve prescrição da pretensão punitiva pelo decurso do lapso temporal de 2 (dois) anos entre a data da suposta infração e a sua notificação, nos termos do artigo 319 do CBA; e que a aeronave se encontrava sem indícios de manutenção, alocada em hangar fora da área da oficina, sem intervenção de um mecânico ou de qualquer outra pessoa. As alegações, entretanto, não merecem prosperar.

2.8. No que concerne à prescrição, cabe destacar que o artigo 319 do CBA carece de eficácia, vez que fora derogado pelo artigo 1º da Lei nº 9.873, de 23 de novembro de 1999. A referida lei ampliou para 5 (cinco) anos, contados da data da prática do ato, o prazo da prescrição para o exercício da ação punitiva da Administração Pública Federal, direta e indireta, no exercício do poder de polícia, objetivando apurar infração à legislação em vigor. O artigo 8º da referida Lei, inclusive, revoga expressamente as disposições em contrário “ainda que constantes de lei especial”, a exemplo daquela prevista no artigo 319 do CBA. Nesse sentido, não assiste razão à autuada quanto à alegação de prescrição da pretensão punitiva da Agência.

2.9. Também não merece prosperar os argumentos de que a aeronave se encontrava sem indícios de manutenção, alocada em hangar fora da área da oficina e sem intervenção de um mecânico ou de qualquer outra pessoa. Isso não apenas porque o proprietário/operador da aeronave, que também era administrador e representante legal da empresa autuada, esclareceu, *in loco*, que a aeronave estava de fato sob manutenção da recorrente, mas também porque a própria recorrente, em sua defesa, reconheceu o local de sua ocorrência, destacando, inclusive, que *"o referido hangar que se situa ao lado é de um terceiro que alugou ao Sr. Laudelino para seu uso particular e conseqüentemente algumas aeronaves da empresa também são lá hangaradas"*^[18].

2.10. Corroborando a materialidade da infração, a fiscalização apresentou relatório fotográfico demonstrando, com clareza, a desmontagem e montagem de aeronave, o que caracteriza a reconstrução ou alteração de artigo ou produto aeronáutico em hangar aparentemente alugado com tal propósito. Como se não bastasse para evidenciar a utilização do hangar em seu proveito, a AERO AGRICOLA SANTOS DUMONT LTDA. juntou aos autos ficha de pagamento^[19], em seu próprio nome, evidenciando diversos pagamentos ao Sr. Pedro Candido do Nascimento – mecânico de manutenção aeronáutica (MMA), supostamente contratado para “executar trabalhos devido aos danos estruturais da célula”.

2.11. Nos termos da Resolução nº 472/2018, com redação dada pela Resolução nº 540/2020, configura Manutenção Aeronáutica Clandestina (MACA) o serviço de manutenção, manutenção preventiva, reconstrução ou alteração, de artigo ou produto aeronáutico, realizado por pessoa física ou jurídica, sem que esta possua a autorização requerida pela legislação pertinente para a realização deste serviço. Conforme bem registrado pela SFI^[20], a manutenção clandestina expõe a aeronave e seus ocupantes a perigo não apenas pela falta de certificação formal, mas principalmente pela ausência total de rastreabilidade na manutenção realizada quanto ao escopo do trabalho, práticas utilizadas, dados técnicos de referência e materiais.

2.12. Essa prática ilícita ocorre à margem de qualquer fiscalização da ANAC, cujo propósito primordial é justamente assegurar o cumprimento dos requisitos de segurança para a manutenção da segurança operacional. Os efeitos de tal perigo podem surgir imediatamente ou até mesmo levar décadas para serem percebidos, em razão, por exemplo, do surgimento gradual de trincas, tensões inesperadas em materiais, corrosão entre muitos outros defeitos gerados. Decerto a aeronavegabilidade pode ser degradada a níveis muito abaixo dos aceitáveis como consequência da manutenção clandestina, prática esta que precisa ser reprimida com rigor.

2.13. Na esteira da preocupação com a Manutenção Aeronáutica Clandestina (MACA), e também com o Transporte Aéreo Clandestino de Passageiro (TACA), a Agência publicou em 27/01/2020 a Resolução nº 540, que, por seu turno, incluiu no bojo da Resolução nº 472/2018 não apenas definições relacionadas a essas práticas ilícitas, mas também condutas específicas com a cominação de sanções pecuniárias mais gravosas do que aquelas previstas para as demais infrações equivalentes que não sejam enquadradas como MACA ou TACA. Para os casos de empresas de manutenção, reparação ou distribuição de aeronaves e seus componentes, por exemplo, que eventualmente cometam a infração de “inobservar termos e condições constantes dos certificados de homologação e respectivos adendos, realizando MACA”, passou-se a prever valores de multas 10 (dez) vezes maiores do que os anteriormente aplicáveis^[21].

2.14. Em todo caso, em que pese o dispositivo já estar vigente desde 27/01/2020, não há que se falar, evidentemente, em retroatividade de norma mais gravosa a fatos ocorridos sob a égide de legislação anterior, tal como o caso que ora analisamos. Dessa forma, os critérios de dosimetria e do *quantum* sancionatório para a infração ora apurada, tanto da sanção pecuniária quanto da sanção restritiva de direitos, devem ser respaldados pelas normas vigentes à época dos fatos, quais sejam a Resolução nº 25/2008 e a Instrução Normativa nº 08/2008.

2.15. Por sua vez, a Resolução nº 472/2018, por não estar vigente à época dos fatos, aplica-se meramente aos aspectos formais da apuração da conduta, esclarecendo-se que a infração já possuía capitulação na Resolução nº 25/2008 e no próprio Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), documentos nos quais se sustenta eventual aplicação de sanções por descumprimentos de normas em vigor à época. Quanto à possibilidade de cumulação das sanções de multa e restritiva de direitos, o artigo 295 do CBA já dispunha, à época, que *"a multa será imposta de acordo com a gravidade da infração, podendo ser acrescida da suspensão de qualquer dos certificados ou da autorização ou permissão"*.

2.16. Assim, considerando a incidência da circunstância atenuante referente à inexistência de aplicação de penalidades no último ano, prevista no art. 22, § 1º, inciso III da Resolução nº 25/2008, não vislumbrando-se quaisquer circunstâncias agravantes, entendo que deve ser mantida a sanção de multa no valor de R\$ 2.400,00 (dois mil e quatrocentos reais), conforme preconiza artigo 302, inciso IV, alínea "b" do Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA) combinado com a Tabela IV (Infrações imputáveis a empresas de manutenção, reparação ou distribuição de aeronave e seus componentes – P. jurídica), Anexo II à Resolução ANAC nº 25/2008, cumulada com a sanção restritiva de direitos, na forma de suspensão do Certificado de Organização de Manutenção – COM nº 9001-05/ANAC, emitido em favor da AERO AGRICOLA SANTOS DUMONT LTDA - EPP, pelo período de 60 (sessenta) dias, tendo em vista a metodologia prevista no artigo 60 da IN nº 08/2008, em face da infração consistente em "inobservar termos e condições constantes dos certificados de homologação e respectivos adendos".

2.17. Complementarmente, cabe ressaltar que, de acordo com o RBAC nº 145, cada organização de manutenção certificada deve estabelecer e manter um sistema de controle de qualidade a ser submetido à aceitação da ANAC, que assegure a aeronavegabilidade dos artigos nos quais a organização, ou qualquer dos seus subcontratados, execute manutenção, manutenção preventiva ou alteração^{[22][23]}. Ademais, deve ser mantido um manual de controle da qualidade que inclua, entre outras obrigações, uma descrição do sistema e procedimentos usados para, especialmente, (i) executar inspeção de recebimento de toda matéria prima e artigos que entram na organização de manutenção, de modo a garantir a aeronavegabilidade; (ii) executar inspeção preliminar em todos os artigos que são mantidos; (iii) inspecionar artigos que estiveram envolvidos em acidentes quanto a danos ocultos, antes de executar manutenção, manutenção preventiva ou alteração; e (iv) supervisionar pessoal não certificado que executa manutenção, manutenção preventiva ou alteração para a organização^[24].

2.18. Nesse sentido, considerando a gravidade dos fatos constatados pela fiscalização, que denotam deficiências graves no sistema de controle de qualidade da empresa, além de falta de aderência a uma cultura de segurança operacional alinhada com a filosofia do SGSO, determino, à área técnica competente, a apuração de responsabilidade do Gestor Responsável, Gestor do SGSO e Responsável Técnico (RT) da empresa por eventual procedimento ou prática, no exercício das funções, que revelem falta de idoneidade profissional para o exercício das prerrogativas dos certificados de habilitação técnica^[25], na medida de suas participações, como designados, por ocasião da intervenção de manutenção na aeronave PT-WAS, modelo PA-36-300, número de série 36-8160016, enquanto submetida aos serviços prestados pelo Sr. Pedro Candido do Nascimento – mecânico de manutenção aeronáutica (MMA) contratado pela empresa atuada.

2.19. Por fim, cabe ressaltar que a ANAC tem envidado esforços na direção de uma regulação mais responsiva, que demanda de seu regulado não apenas a capacidade técnica, mas, sobretudo, confiabilidade, pois esses pilares conferem segurança à concessão de certificados e autorizações para o

exercício de atividades reguladas. Violar a boa-fé e a lealdade que regem as relações entre administrado e Administração fere a essência da regulação praticada pela Agência.

3. CONCLUSÃO

Ante o exposto, **VOTO por conhecer do recurso administrativo e no mérito NEGAR-LHE provimento**, mantendo a decisão recorrida no sentido de manter a aplicação de 1 (uma) sanção de multa no valor de R\$ 2.400,00 (dois mil e quatrocentos reais), cumulada com sanção restritiva de direitos, na forma de suspensão do Certificado de Organização de Manutenção – COM nº 9001-05/ANAC, emitido em favor da AERO AGRICOLA SANTOS DUMONT LTDA - EPP, pelo período de 60 (sessenta) dias a contar da data de publicação da portaria no Diário Oficial da União.

Encaminhem-se os autos à Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância (ASJIN), para providências cabíveis quanto às sanções aplicadas, bem como à Superintendência de Padrões Operacionais (SPO), com o intuito de viabilizar a apuração de eventual responsabilidade direta do Gestor Responsável, Gestor do SGO e do Responsável Técnico (RT), quanto aos fatos ora analisados.

É como voto.

TIAGO SOUSA PEREIRA
Diretor

- [1] Artigo 24, §4º da Resolução nº 472/2018.
- [2] SIS_Parecer COJUG 4647753.
- [3] Ofício nº 10321 (4875103).
- [4] Certidão de Intimação Cumprida ASJIN 4880340.
- [5] Requerimento de 50% (4930510).
- [6] SIS_Parecer COJUG 6137631.
- [7] Certidão de Intimação Cumprida 6212735.
- [8] Ofício 021 (6227245), Anexo 1 (6227247), Anexo 2 (6227250) e Anexo 3 (6227252).
- [9] Artigo 28, §5º da Resolução nº 472/2018.
- [10] Relatório de Fiscalização 142 (1681536) e Anexo (1681537).
- [11] NCIA Nº 001/280318/NURACPA/1629840 (1695907).
- [12] Auto de Infração GTFI 1681426
- [13] Anexo (1681538).
- [14] Certidão de Óbito Laudelino (7677782).
- [15] Contrato Social SANTOS DUMONT (7677807).
- [16] Manifestação Ref. A.I nº 004156/2018 (2115208) e Ofício 021 (6227245).
- [17] Recurso defesa auto de infração (7677778).
- [18] Manifestação Ref. A.I nº 004156/2018 (2115208).
- [19] Manifestação Ref. A.I nº 004156/2018 (2115208), fl. 04.
- [20] SIS_Decisão COJUG 6253913.
- [21] Resolução nº 472/2018, Anexo II, Tabela IV (Infrações imputáveis a empresas de manutenção, reparação ou distribuição de aeronave e seus componentes – P. jurídica): *b.1) Inobservar termos e condições constantes dos certificados de homologação e respectivos adendos, realizando manutenção aeronáutica clandestina – MACA; (Incluído pela Resolução nº 540, de 24.01.2020): 24.000 42.000 60.000.*
- [22] Item 145.211 (a) do RBAC nº 145.
- [23] Item 145.211 (b) do RBAC nº 145.
- [24] Itens 145.211 (c) (1) (i) (ii), (iii) e (vi) do RBAC nº 145.
- [25] Artigo 299, inciso I do CBA.



Documento assinado eletronicamente por **Tiago Sousa Pereira, Diretor**, em 18/11/2022, às 10:57, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **7889279** e o código CRC **03EB7132**.