



VOTO

PROCESSO: 00065.014633/2018-88

INTERESSADO: TBA - TECNOLOGIA BRASILEIRA DE AERONAUTICA

RELATOR: TIAGO SOUSA PEREIRA

1. DA COMPETÊNCIA

1.1. A Lei n.º 11.182/2005, em seu art. 8º, incisos XXI e XLIII, combinado com o art. 64 da Lei n.º 9.784/1999 estabelecem a competência da Agência para regular e fiscalizar a infraestrutura aeronáutica e aeroportuária e decidir, em último grau de recurso, sobre as matérias de sua competência.

1.2. Adicionalmente, a Resolução n.º 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. Dos autos, observa-se que a TBA - TECNOLOGIA BRASILEIRA DE AERONÁUTICA LTDA foi regularmente notificada da emissão dos Autos de Infração em seu desfavor, ocasião em que lhe foi concedido prazo para apresentação de defesa, a qual foi protocolada tempestivamente e considerada na decisão em primeira instância. Ato contínuo, a autuada foi notificada do teor da Decisão, e do prazo para apresentação de recurso, feito que está em apreciação na presente deliberação. Destaca-se que, tendo em vista a possibilidade de agravamento da sanção, a recorrente foi devidamente notificada para apresentar suas alegações, nos termos do art. 44, §3º da Resolução n.º 472/2018. Portanto, o curso dos atos confirma a observância do contraditório e da ampla defesa, bem como a regularidade processual.

2.2. Conforme apontado no relatório, apuram-se no presente processo infrações imputadas à empresa por ter declarado à ANAC a realização de reparos decorrentes de acidente aeronáutico e respectiva renovação do certificado de aeronavegabilidade (RCA) na aeronave de marcas PT-ITI, número de série 28R-7235112, quando, de fato, os serviços foram realizados em aeronave distinta, de número de série 28R-7235250, conforme constatado em Vistoria Técnica Especial (VTE) realizada por esta Agência em 27 e 28/02/2018. Tal alegação fez com que aeronave distinta da acidentada tivesse seu CA regularizado de forma indevida junto à ANAC.

2.3. No recurso à Diretoria a empresa alega: a) que agiu com lisura e boa fé, sem conhecimento da adulteração da aeronave PT-ITI; b) que caberia à ANAC fiscalizar as irregularidades da aeronave reparada, não à Organização de Manutenção (OM) em questão; c) que os autos de infração inicialmente lavrados eram nulos, portanto impassíveis de convalidação; assim, requer que seja afastada a sanção de suspensão, dada a ausência de dolo e má-fé por parte da autuada.

2.4. As alegações não merecem prosperar.

2.5. Inicialmente, observa-se que a aeronave efetivamente acidentada submergiu no Rio Doce no dia 24/02/2011. O proprietário afirmou, em declaração datada de 17/09/2011, que retirou a aeronave do fundo do rio no dia 01/09/2011, mais de 6 meses após o acidente. Na história contrafactual, portanto, a aeronave permaneceu mais de 6 meses sem a devida guarda do proprietário, sujeita a ações não controladas de terceiros. Tais circunstâncias tornam a inspeção preliminar à manutenção de produto aeronáutico, prevista tanto no RBAC 145 quanto nos manuais da empresa TBA, vital para a garantia da integridade dos componentes da aeronave e, consequentemente, da segurança de voo.

2.6. Mesmo sendo fato conhecido de que toda inspeção preliminar possui um escopo, geralmente limitado aos itens e componentes constantes da respectiva ordem de serviço, o caso em tela é absolutamente distinto, uma vez que a aeronave se encontrava submersa em um rio após acidente aeronáutico. Dessa forma, a inspeção preliminar de itens de célula, motor e hélice anterior ao reparo das avarias decorrentes do acidente não poderia, em qualquer cenário razoável, ignorar a devida identificação de todos os itens e componentes cuja intervenção de manutenção era necessária. De acordo com o relatório fotográfico (SEI 3868753) decorrente de vistoria realizada pela ANAC, a adulteração do número de série da célula do avião é grosseira, nem ao menos coincide com o da aeronave original, ou ao menos com um padrão previsto no TCDS da aeronave. Situação análoga ocorre com outra plaqueta de identificação no "spar box" da aeronave clonada, que ainda mostra o número de série original da aeronave 28R-7235250, que foi utilizada como se fosse a aeronave PT-ITI sem ter passado pelo requerido processo de nacionalização. O mesmo se pode dizer da identificação do motor e da hélice do avião, que também fizeram parte do escopo tanto do reparo realizado quanto da IAM declarada à ANAC, nos termos do Apêndice D do RBAC 43.

2.7. Importante lembrar que a empresa TBA realizou Inspeção Anual de Manutenção (IAM) na "verdadeira" aeronave PT-ITI no dia 11/11/2010, menos de 5 anos antes dos fatos apurados no presente processo, ainda antes do acidente aeronáutico que envolveu a aeronave. Diante disso, nos termos do próprio Manual de Organização de Manutenção (MOM) da empresa, os registros dos serviços realizados ainda estariam armazenados pela empresa, com a respectiva identificação dos componentes da aeronave e números de série correspondentes. Inobstante, cabe lembrar que a IS 43.13-004, item 5.7, imputa à oficina certificada a obrigação de elaborar um relatório de reparos que contenha a identificação completa da aeronave, do motor e da hélice. Pelos fatos expostos, a versão de que a empresa TBA agiu com lisura e boa fé, sendo vítima de proprietários e/ou operadores inescrupulosos, é insustentável, dadas todas as responsabilidades da empresa já mencionadas.

2.8. Com relação à responsabilidade da ANAC em fiscalizar irregularidades de aeronaves, não há, no processo em tela, qualquer tentativa da Agência em delegar tal função à autuada ou responsabilizá-la pelos atos de terceiros. Contudo, na condição de oficina certificada pela ANAC, a autuada possui o dever de seguir os padrões estipulados por esta Agência, complementados pelos procedimentos previstos em seu conjunto de manuais aceitos ou aprovados pela ANAC, em particular para o reparo de aeronaves avariadas em acidentes. A lista de discrepâncias prevista no RBAC 43.11(b) é, por exemplo, um dos mecanismos de que uma oficina certificada dispõe para atestar ao proprietário (ou operador) as não-conformidades de uma aeronave, o que, por óbvio, não substitui a atuação da ANAC ou de autoridade policial na averiguação de irregularidades.

2.9. Quanto à convalidação dos autos de infração efetuadas pela autoridade de primeira instância, constantes nos autos deste processo (SEI 5941194), ressalta-se que tal técnica da Administração Pública, prevista no art. 55 da Lei n.º 9.784/99, bem como na Resolução n.º 472, art. 19, §1º, é legal, tendo sido respeitados, ao longo da instrução processual, todas as garantias do interessado, como a ampla defesa e contraditório, bem como o acesso a todos os documentos e evidências que levaram a equipe de fiscalização da Agência a lavrar os autos de infração ora julgados. Ressalta-se que, na ocasião da convalidação dos autos de infração, foi oportunizado novo prazo de defesa ao interessado, bem como a ciência, via protocolo eletrônico, da decisão ora em análise, o que permitiu à autuada a manifestação em tempo oportuno sobre os efeitos da decisão prolatada.

2.10. Finalmente, quanto à alegação de inadequação da sanção de suspensão mencionada pela defesa do interessado, me permito apreciar, de forma abrangente, a adequabilidade do quantum sancionatório estipulado pela autoridade de primeira instância. Inicialmente, à época dos fatos descritos estava em vigor a Resolução n.º 25 e a Instrução Normativa n.º 08, devendo-se considerar os critérios estabelecidos em tais normativos para análise da dosimetria da sanção.

2.11. Quanto aos critérios de dosimetria utilizados pela análise da autoridade de primeira instância (SEI 6341012), Foram consideradas, entre as circunstâncias agravantes, a exposição ao risco da integridade física de pessoas ou da segurança de voo e a obtenção, para si ou para outrem, de vantagens resultantes da infração. Manifesto concordância com a inclusão de tais agravantes, uma vez que a exposição ao risco da integridade de pessoas se manifestou pela ausência do devido controle de aeronavegabilidade da aeronave, que sequer possuía um conjunto coeso de registros em caderneta de célula, motor e hélice para acompanhamento da realização de inspeções, cumprimento de diretrizes de aeronavegabilidade (DA), entre outros procedimentos. As vantagens resultantes da infração, contestadas pela defesa da autuada, decorrem da própria realização de serviços de manutenção e reparo em aeronave que não se encontrava em condições para tanto, uma vez que a aeronave 28R-7235250 não havia sequer iniciado o processo de nacionalização quando da realização dos serviços. Quanto às circunstâncias atenuantes, a inexistência de aplicação de penalidades no último ano se aplica a duas infrações, conforme entendimento da decisão de primeira instância. Em suma, manifesto concordância com os critérios utilizados pela autoridade de primeira instância, pelos motivos previamente expostos.

2.12. Quanto à sanção de multa aplicada, concordo com o quantum sancionatório determinado pela primeira instância, uma vez que o Código Brasileiro de Aeronáutica prevê a sanção de multa para cada uma das cinco infrações por ora analisadas. Quanto à sanção de suspensão, considero tal medida necessária, uma vez que, conforme previsto na Resolução ANAC n.º 472/2018, *na aplicação de sanção de suspensão ou cassação será considerada a gravidade dos fatos apurados e observada a existência de práticas ou circunstâncias que evidenciem violação ao dever de lealdade e boa-fé que rege as relações entre administrado e Administração*. Assim, no presente caso, dada a gravidade dos fatos, com a falsificação de registros de manutenção e utilização de aeronave distinta da reportada à ANAC para autorização do reparo, houve expressa violação do dever de lealdade e boa-fé pelo regulado, o que enseja medida compatível com a conduta apurada - culminar a sanção de multa com sanção restritiva de direitos na forma de **suspensão do do Certificado de Organização de Manutenção (COM) n.º 9212-01/ANAC, emitido para a empresa TBA - TECNOLOGIA BRASILEIRA DE AERONÁUTICA LTDA.**

2.13. Complementarmente, a conduta imputada à empresa, que denota deficiências graves em seu sistema de controle de qualidade, além de falta de aderência a uma cultura de segurança operacional alinhada com a filosofia do SGSO, requer mudanças gerenciais que reflitam o compromisso de seus gestores com a segurança operacional. Nesse sentido, a ANAC possui a prerrogativa de não aceitação do Gestor Responsável, Gestor do SGSO e Responsável Técnico (RT) da empresa, prevista no RBAC 145.151(a)-V, desde que o designado tenha responsabilidade direta em infrações imputadas pela ANAC enquanto ocupante de posição administrativa requerida por esta Agência. Ora, o atual Gestor Responsável da empresa, que cumula a função de RT, teve participação fundamental no reparo da aeronave PT-ITI no contexto infracional em análise, assim como na IAM posteriormente realizada, no respectivo RCA da aeronave, além da comunicação de conclusão de reparo à ANAC, conforme atesta o documento SEI 5494822. Em todos os serviços citados, o profissional exerceu a função de inspetor, aprovou a aeronave para o retorno ao serviço (APRS) e/ou foi responsável pela qualidade das intervenções realizadas.

2.14. Frente a isso, determino que a área técnica exerça a prerrogativa prevista no RBAC 145.151(a)-V, motivada pelas razões acima expostas, e coloque como condição para retorno ao serviço da TBA - Tecnologia Brasileira de Aeronáutica Ltda, após o período de suspensão, a substituição do Gestor Responsável, Responsável Técnico (RT) e o Gestor do SGSO.

145.151 Requisitos de pessoal Cada organização de manutenção certificada deve:

(a)-I designar pessoa com vínculo contratual com a organização de manutenção, conforme estabelecido no Apêndice B-I deste Regulamento, como:

(1) Gestor Responsável - GR, o qual deve ser cadastrado na ANAC; e (Redação dada pela Resolução nº 610, de 23.02.2021) (2) Gestor do Sistema de Gerenciamento de Segurança Operacional – Gestor do SGSO

(...)

(a)-V sobre a prerrogativa de não aceitação da indicação do Gestor Responsável, Gestor do SGSO e RT pela ANAC:

(1) A qualquer tempo a ANAC pode não aceitar o Gestor Responsável, Gestor do SGSO e RT, nos casos de comprovado histórico de conduta ou desempenho inadequados;

(2) Os elementos que podem levar à constatação de inadequação do designado englobam as situações, em que, nos últimos cinco anos, tenha sido aplicada:

(i) a uma organização certificada pela ANAC, medida de suspensão ou de restrição das operações por mais de 90 dias, ou de revogação, ou de cassação de certificados ou autorizações, em decorrência de constatação de irregularidade, em que o designado tenha comprovadamente responsabilidade direta pela causa da mesma, enquanto ocupante de posição administrativa requerida pela ANAC;

2.15. Por fim, cabe ressaltar que a ANAC tem envidado esforços na direção de uma regulação mais responsiva, que requer 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. DO VOTO

3.1. Ante o exposto, **VOTO PELO NÃO PROVIMENTO DO RECURSO, MANTENDO-SE A DECISÃO** em primeira instância (SEI 6410556), aplicando a penalidade de multa à empresa TBA - TECNOLOGIA BRASILEIRA DE AERONÁUTICA LTDA no valor de **R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais)**, cumulada com sanção restritiva de direitos, na forma de **suspensão do Certificado de Organização de Manutenção (COM) nº 9212-01/ANAC, emitido para a empresa TBA - TECNOLOGIA BRASILEIRA DE AERONÁUTICA LTDA, pelo período de 180 (cento e oitenta dias).**

3.2. Encaminhem-se os autos à ASJIN e à SPO para o adoção imediata das providências cabíveis, com atenção ao item 2.14 do voto.

É como voto.

TIAGO SOUSA PEREIRA

Diretor



Documento assinado eletronicamente por **Tiago Sousa Pereira, Diretor**, em 01/02/2022, às 19:57, 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 **6755308** e o código CRC **3A675F6D**.