



## VOTO

**PROCESSO: 00058.044033/2023-09**

**RELATOR: RICARDO BISINOTTO CATANANT**

### 1. FUNDAMENTAÇÃO LEGAL

1.1. A Lei nº 11.182/2005, em seu artigo 8º, LIII, conferiu competência à Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) para tipificar as infrações à legislação de aviação civil, bem como definir as respectivas sanções e providências administrativas aplicáveis a cada conduta infracional e o processo de apuração e de julgamento. Ademais, o artigo 11, VII, da mesma lei estabelece a competência para a Diretoria Colegiada apreciar, em grau de recurso, as penalidades impostas pela ANAC.

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. Pelo exposto, restam atendidos os requisitos de competência da Diretoria Colegiada para analisar e julgar o presente recurso administrativo.

### 2. DA ANÁLISE E FUNDAMENTAÇÃO

2.1. Consoante ao que consta no Relatório de Diretoria SEI 9381085, o presente de recurso apresentado em decorrência da Decisão de Primeira Instância nº 164/2023/CCPI/SPO (SEI 8954369), referente aos processos 00058.044033/2023-09, 00058.044038/2023-23, 00058.044047/2023-14, 00058.044045/2023-25 e 00058.044048/2023-69, instaurados em face de TBA TECNOLOGIA BRASILEIRA DE AERONAUTICA LTDA, CHB AVIACAO LTDA, EDILSON RIBEIRO FILHO e MARCIO DOMINGOS, para apuração de condutas eventualmente infracionais.

2.2. Em suma no recurso apresentado, os interessados afirmam que, ainda que a Organização de Manutenção (OM) TBA TECNOLOGIA BRASILEIRA DE AERONAUTICA LTDA estivesse com seu Certificado de Organização de Manutenção (COM) suspenso à época da inspeção, essa medida restritiva não se aplicaria ao direito da empresa de ceder o seu espaço físico a outra OM, alegando que quem realizava os serviços no galpão do Aeródromo de Pará de Minas/MG seria a OM CHB, amparada pelo requisito disposto no RBAC 145, seção 145.203.

2.3. Os recorrentes ainda alegam que as Ordens de Serviço (OS) nº 034/2022, referente à aeronave prefixo PR-BLH, e OS nº 080/2022, referente à aeronave de prefixo PR-KBB, seriam claras e evidenciarium que as prestações de serviços eram realizadas exclusivamente pela OM CHB.

2.4. A peça recursal ainda argumenta que as inconsistências identificadas pela fiscalização da ANAC deveriam ter sido reportadas à OM CHB, alegando que ela seria responsável pela execução dos serviços, e que os mecânicos recorrentes poderiam prestar serviços “*para diferentes empresas, em diferentes localidades, desde que devidamente documentado, conforme in casu*”.

2.5. Contudo, entendo que os argumentos trazidos pelos interessados neste recurso à esta Diretoria Colegiada não merecem prosperar.

2.6. De acordo com o Relatório Técnico nº 2/2022/GTVA/GCAC/SPO-ANAC (SEI 8858370), foram realizadas atividades de fiscalização concomitantes nas sedes das empresas CHB AVIAÇÃO LTDA e TBA TECNOLOGIA BRASILEIRA DE AERONAUTICA LTDA, quando foi possível constatar que a empresa CHB não possuía as condições necessárias para realizar serviços, inclusive fora de sua sede. Ademais, foi constatado que os serviços de manutenção das aeronaves PR-KBB e PR-BLH estavam sendo executados nas instalações e com ferramentas e manuais da empresa TBA, mesmo após a suspensão cautelar do seu Certificado de Organização de Manutenção (COM).

2.7. O relatório da equipe de fiscalização aponta claramente que os serviços que estavam sendo realizados nas instalações da TBA não tratavam de manutenção fora de base da CHB, dado que durante a fiscalização na sede da CHB, em Conselheiro Lafaiete constatou-se, nos termos de parecer 115/2023/GTVA/GCAC/SPO, “... a falta de conhecimento de quais serviços ocorriam em Pará de Minas, demonstrado pelos responsáveis pela CHB durante a auditoria... bem como a ausência de vias dos mesmos contratos em posse dos técnicos da TBA que, em tese, seriam prestadores de serviço da CHB.”, deixando claro que era a TBA quem detinha o controle das atividades executadas em Pará de Minas.

2.8. Cumpre ressaltar que o disposto na seção 145.203 do RBAC 145 trata de possibilidade de uma organização de manutenção certificada transportar, para um local diferente da sua sede, os recursos necessários para execução de serviços de manutenção, não tendo sido esse o caso verificado, dado que a OM CHB não detinha as condições requeridas para a realização dos mesmos, e que os recursos empregados eram o de outra OM, que estava com seu certificado suspenso à época dos fatos.

2.9. Essa conclusão é reforçada pelo fato da equipe de fiscalização ter confrontado os modelos de OS previstos nos manuais da CHB com aqueles apresentados *in loco* para a ANAC, que na verdade eram correspondentes aos utilizados pela TBA em seus manuais.

2.10. Sobre as infrações imputadas aos Mecânicos de Manutenção Aeronáutica (MMA), Srs. Márcio Domingos (CANAC 640623) e Edilson Ribeiro Filho (CANAC 645432), a fiscalização da Superintendência de Padrões Operacionais (SPO) é clara em identificar que os referidos MMAs participaram na produção dos registros de manutenção emitidos em nome da OM CHB, mas efetivamente realizados pela OM TBA, uma vez que só poderiam ser validadas através de registros de manutenção que estavam sob a responsabilidade dos profissionais envolvidos.

2.11. A documentação produzida pelos mecânicos é fundamental para assegurar a adequação do serviço. A conformidade entre os registros, formulários e ordens de serviço utilizadas e aquelas constantes dos manuais da empresa devem ser observadas para garantir a rastreabilidade dos serviços executados, e, conforme já me pronunciei em diversos outros processos que relatei, reafirmo que a segurança da aviação se baseia em todo um sistema de boa-fé objetiva, com deveres de lealdade, transparência e colaboração, em que a confiança nos profissionais licenciados é fundamental.

2.12. No caso em tela fica claro que os mecânicos tinham conhecimento das inconformidades existentes e registravam em nome de uma empresa – a CHB – os serviços realizados em empresa distinta – a TBA, que se encontrava suspensa para tais atividades, restando configurada a infração dos profissionais aos regulamentos estabelecidos pela ANAC e revelando falta de idoneidade profissional para o exercício das prerrogativas dos certificados de habilitação técnica, nos termos do Código Brasileiro de Aeronáutica.

2.13. Assim, com base no robusto conjunto probatório presente nos autos, resta comprovado não se tratar o processo de uma mera questão documental e formal, mas sim de uma ação irregular dos recorrentes que resultou na violação de decisão da ANAC, a de suspensão das atividades da TBA, empresa que efetivamente realizou os serviços nas aeronaves PR-KBB e PR-BLH.

### 3. DO VOTO

3.1. Ante o exposto, **VOTO PELO CONHECIMENTO** do recurso apresentado a esta Diretoria Colegiada para, no mérito, **NEGAR O PROVIMENTO**, mantendo na íntegra a decisão proferida pela primeira instância.

É como voto.



Documento assinado eletronicamente por **Ricardo Bisinotto Catanant, Diretor**, em 07/12/2023, às 17:50, 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 **9429359** e o código CRC **60C6B95C**.