



## RELATÓRIO

**PROCESSO: 00058.030891/2020-15**

**INTERESSADO: VALDIR GONCALVES**

**RELATOR: ROGÉRIO BENEVIDES CARVALHO**

### 1. DESCRIÇÃO DOS FATOS

1.1. Trata-se de recurso administrativo interposto por VALDIR GONÇALVES (CANAC 115374) em face de decisão de primeira instância que aplicou penalidades de multa no valor de R\$ 2.800,00 (dois mil e oitocentos reais) e cassação de sua licença do Mecânico de Manutenção Aeronáutica, resultado de apuração de infração relativa à apresentação de formulário de manutenção contendo informação inconsistente.

1.2. Em breve síntese, a partir de requerimento apresentado em 05/02/2018<sup>[1]</sup> pela empresa VK Aviation para alteração da categoria de registro da aeronave de marcas PP-MBH, foram realizadas Vistoria Técnica Especial - VTE, análises de documentos e outras ações administrativas voltadas à aprovação da instalação de dispersores agrícolas no citado helicóptero modelo R44.

1.3. Como decorrência do recebimento de documentos e informações adicionais sobre a aeronave, constatou-se indício de divergência entre os dados técnicos avaliados em 2018 e aqueles recebidos pela Agência em 2013, poucos meses após a aquisição da aeronave pela sócia da empresa VK Aviation<sup>[2]</sup>. A equipe de fiscalização da ANAC verificou em 2018, de início, a existência de etiqueta na caderneta de célula nº 04/PP-MBH/13, referente a suposta inspeção de 12 anos, contendo referências à Organização de Manutenção (OM) LRC Táxi Aéreo, mas sem indicação de nomes, números das licenças de mecânico de manutenção aeronáutica (MMA), data da aprovação para retorno ao serviço, nem assinaturas dos responsáveis<sup>[3]</sup>. Foi ainda recebido Formulário F-100-01 (SEGVOO 003), datado de 10/05/2013, com assinatura do Sr. Valdir Gonçalves, em que são indicados serviços na aeronave envolvendo inspeção de 12 anos.

1.4. Ao comparar referida etiqueta com o conjunto de documentos recebidos na oportunidade das VTEs realizadas em 30/08/2013 e 21/10/2013, identificou-se que no ano de 2013 a Agência não havia recebido informações sobre a realização de inspeção de 12 anos. Tal fato não foi identificado como não conformidade à época, conforme argumenta a área técnica responsável, em função de o Relatório de Condição de Aeronavegabilidade (RCA) e o Controle de Componentes apresentados pela operadora da aeronave indicarem como marco inicial da contagem dos 12 anos a data de 13/02/2002 (portanto, a vencer em 2014). Nesse período, a primeira caderneta de manutenção americana da aeronave (*airframe logbook*), onde consta a data de fabricação e de instalação dos componentes controlados, não havia sido apresentada à ANAC.

1.5. Ao longo da apuração, constatou-se que, em verdade, a data real de fabricação da aeronave é 13/02/2001, de modo que nas vistorias realizadas pela ANAC em entre agosto e outubro de 2013 e nos documentos recebidos pela Agência nesse período já deveria haver a comprovação da realização da inspeção de 12 anos. Em sentido contrário, naquela oportunidade, a ANAC havia recebido Ficha de Inspeção Anual de Manutenção (FIAM), datada de 28/05/2013 (mesma data que o RCA), listando todos os serviços de manutenção realizados nos últimos 12 meses, bem como todos serviços de manutenção realizados durante a emissão daquele documento. Na FIAM não havia menção à realização de inspeção de

12 meses, ou ainda serviços referentes à substituição das pás do rotor principal. Igualmente, o documento de Controle de Componentes datado de 28/08/2013 indica, para as pás do rotor principal (M. R. Blade), que tal parte contava com 1.106 horas de operação desde a instalação (TSN), o mesmo número de horas totais voadas na aeronave. Ou seja, o conjunto documental apontaria tratar-se das pás originais da aeronave.

1.6. Já no que se refere à etiqueta sem assinatura identificada em 2018, observou-se que esta faz referência a manual de manutenção editado em 2016 (apesar de se tratar de suposto serviço realizado em 2013)<sup>[4]</sup>. Nesse sentido, na sequência das apurações, a equipe de fiscalização identificou na Caderneta de Célula nº 04/PP-MBH/15 o lançamento da remoção das pás de modelo C016-2 (com 1178.0 horas de operação) em 10/12/2015 (com a anotação de motivo "Vencida 12 anos") e o lançamento da instalação de pás de hélice modelo C016-5 (com 517.3 horas de operação) no dia 07/01/2016<sup>[5]</sup>.

1.7. Após a notificação do operador para prestar esclarecimentos, foi recebida declaração do autuado em que informa que teria participado da execução da inspeção de 12 anos no ano de 2013, que em 2015 teria constatado erro de lançamento das pás na caderneta e nessa época teria verificado a ausência do registro da inspeção de 12 anos, promovendo então a complementação dos documentos de manutenção. Na declaração, portanto, argumenta que teria ocorrido mero erro de lançamento, que as pás do modelo C016-5 teriam sido instaladas em maio de 2013 (SN 4767 e 4771), após retiradas da aeronave de marcas PR-VIA em fevereiro daquele ano.

1.8. Após conclusão da apuração e intensa troca de informações e documentos com a VK Aviation, mecânicos e gestores responsáveis, foram lavrados autos de infração em face do referido operador aéreo, do Sr. Valdir Gonçalves e dos demais profissionais envolvidos na divergência nos registros da inspeção de 12 anos.

1.9. Quanto ao processo sancionador em tela, inaugurado pelo Auto de Infração nº 002435/2020, foi recebida em 28/12/2020 a defesa<sup>[6]</sup> do autuado contendo, em síntese, os seguintes argumentos:

- a) a inspeção de 12 anos não seria ato obrigatório, este serviço teria sido realizado e registrado pela Organização de Manutenção LRC em 28/05/2013, conforme Relatório de Condição de Aeronavegabilidade, documento este que seria considerado registro primário e teria sido aprovado na vistoria da ANAC de 11/10/2013;
- b) o formulário Segvoo 003 não teria o condão de atestar a inspeção de 12 anos, sendo documento voltado a "*regularizar documento de fato pretérito*";
- c) a Resolução nº 472 padeceria de ilegalidade, por ser espécie normativa apresentaria incompatibilidade com o disposto no art. 288 do Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA);
- d) a ausência de lavratura de auto de infração único implicaria cerceamento de defesa;
- e) a Vistoria Técnica Especial realizada pela ANAC em 11/10/2013 teria convalidado a aeronavegabilidade e teria garantido segurança jurídica à condição do equipamento;
- f) os autos de infração estariam afetados pela decadência e prescrição;
- g) a ANAC teria registrado em 30/08/2013 a "*grande desorganização da documentação*" da aeronave, o que demonstraria o conhecimento por parte dos agentes da fiscalização dos atos que viriam a ser caracterizados posteriormente como infração;
- h) a ordem de serviço referente ao serviço de inspeção de 12 anos, descrito na etiqueta da caderneta de célula nº 04/PP-MBH/13 sem indicação de nomes e assinaturas, seria documento que fica em posse da organização de manutenção, que veio se desconstituir, não estando à disposição do operador da aeronave;
- i) agentes da fiscalização teriam continuado atuando na apuração após a impetração de mandado de segurança que impediria tal atividade;

j) documentos juntados aos autos supririam a falta de assinatura da etiqueta que informa a realização dos serviços em questão;

k) a infração prevista no art. 299, inciso V, do CBA não se aplicaria ao caso uma vez que a declaração firmada em 2019 pelo autuado não teria o condão de expedir certificados de matrícula, habilitação, concessão, autorização, permissão ou homologação;

l) haveria perseguição por parte de agentes da ANAC, com referência a apurações de denúncias e outras ações referentes a contexto diverso dos autos de infração sob julgamento;

1.10. Em 21/06/2022, foi proferida decisão de convalidação do enquadramento do auto<sup>[7]</sup>, passando-se a adotar a capitulação combinada entre o art. 299, V, do CBA com a seção 43.12 do Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica (RBHA) nº 43, oportunidade em que foi aberto prazo adicional para manifestação.

1.11. Após recebida e analisada a manifestação complementar<sup>[8]</sup>, em 26/08/2022 foi proferida Decisão de Primeira Instância pela Superintendência de Padrões Operacionais - SPO<sup>[9]</sup>, em que foram aplicadas multa no valor de R\$ 2.800,00 (dois mil e oitocentos reais) e cassação da licença de mecânico do interessado.

1.12. Em 10/10/2022 foi interposto tempestivo recurso administrativo<sup>[10]</sup>, em que o interessado requer a anulação do auto de infração, reiterando argumentos da defesa e acrescentando as seguintes alegações:

- a) não teria havido intimação da advogada quanto a atos processuais;
- b) a decisão teria deixado de enfrentar alegações do autuado;
- c) a Coordenação de Controle e Processamento de Irregularidades (CCPI/SPO) seria incompetente para o julgamento do feito;
- d) haveria cerceamento de defesa em razão de a anexação dos processos ter ocorrido após a apresentação da defesa;
- e) a alteração da tipificação seria vício não passível de convalidação, o que acarretaria nulidade do auto;
- f) a conduta imputada implicaria potencial crime, a atrair a competência apuratória da autoridade policial; e
- g) a ANAC teria anuído de forma tácita com plano de ação corretiva apresentado pelo regulado.

1.13. Em 24/10/2022, em razão de distribuição precedida de sorteio, vieram os autos à relatoria desta Diretoria<sup>[11]</sup>. Em 26/02/2023 foi recebida manifestação complementar do interessado<sup>[12]</sup>, em que reitera os argumentos lançados no recurso administrativo e apresenta 40 anexos contendo cópias de documentos.

1.14. Em 07/11/2023, em virtude da complexidade da matéria e da ampla instrução probatória lançada aos autos, foi aberta diligência às áreas técnicas para colheita de subsídios adicionais<sup>[13]</sup>, os quais foram apresentados em despachos datados de 21<sup>[14]</sup> e 22/11/2023<sup>[15]</sup>. Na oportunidade, o interessado foi novamente notificado para se manifestar.

1.15. Após pedidos de dilação de prazo, foi apresentada manifestação pelo interessado em 21/12/2023<sup>[16]</sup>, oportunidade em que os autos retornaram a esta Diretoria<sup>[17]</sup>.

É o Relatório.

## ROGÉRIO BENEVIDES CARVALHO

Diretor

[1] Requerimento F-100-84 (SEI nº 1499459), constante do Processo nº 00066.003180/2018-54, com assinatura de 28/12/2017, e recibo de protocolo eletrônico de 08/02/2018 (SEI nº 1499465).

[2] Sra. Kainan Mangolini, que adquiriu a aeronave em 24/01/2013.

[3] Vide Relatórios de Ocorrências transcritos na Decisão de Primeira Instância (SEI nº 7238546), ratificada nos demais autos de infração lavrados e julgados na Agência, como no Processo nº 00058.008109/2019-48, em que se aplicou penalidade à operadora da aeronave.

[4] Anexo SEI nº 4701871, pág. 12 (original SEI nº 3136819).

[5] Com segundo registro apontando para a data de 07/07/2016.

[6] Defesa SEI nº 5181524.

[7] Decisão de Primeira Instância SEI nº 7238546.

[8] Manifestação SEI nº 7523038.

[9] Decisão Primeira Instância nº 549/2022/CCPI/SPO (SEI nº 7535453).

[10] Recurso Administrativo SEI nº 7794040.

[11] Despacho de distribuição SEI nº 7843222.

[12] Manifestação complementar SEI nº 8297442.

[13] Despacho DIR-RBC nº 9246616.

[14] Despacho GTVA nº 9339606.

[15] Despacho GTFI nº 9361927.

[16] Requerimento nº 9487543.

[17] Conforme Despacho ASJIN 9712614.



Documento assinado eletronicamente por **Rogério Benevides Carvalho, Diretor**, em 07/03/2024, às 16:33, 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 **9712614** e o código CRC **B7E46CDA**.

SEI nº 9712614