

Submeto à apreciação de Vossa Senhoria Proposta de DECISÃO ADMINISTRATIVA DE SEGUNDA INSTÂNCIA, nos termos da minuta anexa.

ANEXO

MARCOS PROCESSUAIS

NUP	Auto de infração	Crédito de Multa (SIGEC)	Data da infração	Lavratura do AI	Hora da infração	Local	Convalidação do AI	Decisão de Primeira Instância (DC1)	Ciência da DC1	Valor da multa aplicada em Primeira Instância	Anotação no Diário de Bordo	Protocolo do Recurso	Diligência	Resposta à Diligência
60800.244843/2011-93	06210/2011/SSO	643426146	02/06/2010	30/11/2010	11h15min	SBGO	24/04/2014	23/07/2014	02/09/2014	RS 4.000,00	Folha 27	12/09/2014	07/08/2017	22/10/2018
60800.222270/2011-47	06168/2011/SSO	643372143	21/06/2010	30/11/2010	06h10min	SBGO	24/04/2014	23/07/2014	02/09/2014	RS 4.000,00	Folha 32	12/09/2014	07/08/2017	22/10/2018
60800.222274/2011-25	06171/2011/SSO	643362142	21/06/2010	30/11/2010	11h35min	SBGO	24/04/2014	23/07/2014	02/09/2014	RS 4.000,00	Folha 32	12/09/2014	07/08/2017	22/10/2018
60800.222277/2011-69	06173/2011/SSO	643363144	22/06/2010	30/11/2010	08h25min	SBGO	24/04/2014	23/07/2014	02/09/2014	RS 4.000,00	Folha 32	12/09/2014	07/08/2017	22/10/2018
60800.222282/2011-71	06178/2011/SSO	643367147	22/06/2010	30/11/2010	11h55min	SBGO	24/04/2014	23/07/2014	02/09/2014	RS 4.000,00	Folha 32	12/09/2014	07/08/2017	22/10/2018
60800.222284/2011-61	06182/2011/SSO	643369143	23/06/2010	30/11/2010	10h55min	SBGO	24/04/2014	23/07/2014	02/09/2014	RS 4.000,00	Folha 32	12/09/2014	07/08/2017	22/10/2018
60800.222289/2011-93	06189/2011/SSO	643374140	23/06/2010	30/11/2010	08h25min	SBGO	24/04/2014	23/07/2014	02/09/2014	RS 4.000,00	Folha 32	12/09/2014	07/08/2017	22/10/2018
60800.222292/2011-15	06191/2011/SSO	643376146	24/06/2010	30/11/2010	08h20min	SBGO	24/04/2014	23/07/2014	02/09/2014	RS 4.000,00	Folha 32	12/09/2014	07/08/2017	22/10/2018
60800.222293/2011-11	06192/2011/SSO	643381142	27/05/2010	30/11/2010	11h50min	SBGO	24/04/2014	23/07/2014	02/09/2014	RS 4.000,00	Folha 26	12/09/2014	07/08/2017	22/10/2018
60800.222295/2011-41	06193/2011/SSO	643386143	25/06/2010	30/11/2010	08h35min	SBGO	24/04/2014	23/07/2014	02/09/2014	RS 4.000,00	Folha 32	12/09/2014	07/08/2017	22/10/2018
60800.229203/2011-53	06195/2011/SSO	643408148	29/05/2010	30/11/2010	08h25min	SBGO	24/04/2014	23/07/2014	02/09/2014	RS 4.000,00	Folha 26	12/09/2014	07/08/2017	22/10/2018
60800.229205/2011-42	06196/2011/SSO	643409146	29/05/2010	30/11/2010	10h45min	SBGO	24/04/2014	23/07/2014	02/09/2014	RS 4.000,00	Folha 26	12/09/2014	07/08/2017	22/10/2018
60800.222302/2011-12	06197/2011/SSO	643410140	25/06/2010	30/11/2010	10h00min	SBGO	24/04/2014	23/07/2014	02/09/2014	RS 4.000,00	Folha 33	12/09/2014	07/08/2017	22/10/2018
60800.229206/2011-97	06198/2011/SSO	643411148	29/05/2010	30/11/2010	12h40min	SBCN	24/04/2014	23/07/2014	02/09/2014	RS 4.000,00	Folha 26	12/09/2014	07/08/2017	22/10/2018
60800.229207/2011-31	06199/2011/SSO	643412146	29/05/2010	30/11/2010	15h35min	SBGO	24/04/2014	23/07/2014	02/09/2014	RS 4.000,00	Folha 26	12/09/2014	07/08/2017	22/10/2018
60800.229208/2011-86	06200/2011/SSO	643416149	29/05/2010	30/11/2010	17h10min	SBCN	24/04/2014	23/07/2014	02/09/2014	RS 4.000,00	Folha 26	12/09/2014	07/08/2017	22/10/2018
60800.229209/2011-21	06201/2011/SSO	643417147	31/05/2010	30/11/2010	11h40min	SBGO	24/04/2014	23/07/2014	02/09/2014	RS 4.000,00	Folha 26	12/09/2014	07/08/2017	22/10/2018
60800.229210/2011-55	06203/2011/SSO	643419143	31/05/2010	30/11/2010	17h30min	SBGO	24/04/2014	23/07/2014	02/09/2014	RS 4.000,00	Folha 26	12/09/2014	07/08/2017	22/10/2018
60800.229165/2011-39	06204/2011/SSO	643420147	01/06/2010	30/11/2010	11h55min	SBGO	24/04/2014	23/07/2014	02/09/2014	RS 4.000,00	Folha 27	12/09/2014	07/08/2017	22/10/2018
60800.229166/2011-83	06205/2011/SSO	643421145	01/06/2010	30/11/2010	10h15min	SBGO	24/04/2014	23/07/2014	02/09/2014	RS 4.000,00	Folha 27	12/09/2014	07/08/2017	22/10/2018
60800.222305/2011-48	06206/2011/SSO	643422143	01/07/2010	30/11/2010	08h15min	SBGO	24/04/2014	23/07/2014	02/09/2014	RS 4.000,00	Folha 33	12/09/2014	07/08/2017	22/10/2018
60800.229167/2011-28	06207/2011/SSO	643423141	01/06/2010	30/11/2010	08h15min	SBGO	24/04/2014	23/07/2014	02/09/2014	RS 4.000,00	Folha 27	12/09/2014	07/08/2017	22/10/2018
60800.229168/2011-72	06208/2011/SSO	643424140	01/06/2010	30/11/2010	17h20min	SBGO	24/04/2014	23/07/2014	02/09/2014	RS 4.000,00	Folha 27	12/09/2014	07/08/2017	22/10/2018
60800.229172/2011-31	06209/2011/SSO	643425148	02/06/2010	30/11/2010	09h55min	SBGO	24/04/2014	23/07/2014	02/09/2014	RS 4.000,00	Folha 27	12/09/2014	07/08/2017	22/10/2018
60800.244847/2011-71	06212/2011/SSO	643428142	03/06/2010	30/11/2010	10h05min	SBGO	24/04/2014	23/07/2014	02/09/2014	RS 4.000,00	Folha 27	12/09/2014	07/08/2017	22/10/2018
60800.244846/2011-27	06213/2011/SSO	643429140	02/06/2010	30/11/2010	16h15min	SBGO	24/04/2014	23/07/2014	02/09/2014	RS 4.000,00	Folha 27	12/09/2014	07/08/2017	22/10/2018
60800.244850/2011-95	06214/2011/SSO	643430144	04/06/2010	30/11/2010	09h00min	SBGO	24/04/2014	23/07/2014	02/09/2014	RS 4.000,00	Folha 28	12/09/2014	07/08/2017	22/10/2018
60800.244851/2011-30	06215/2011/SSO	643431142	05/06/2010	30/11/2010	08h35min	SBGO	24/04/2014	23/07/2014	02/09/2014	RS 4.000,00	Folha 28	12/09/2014	07/08/2017	22/10/2018
60800.222310/2011-51	06216/2011/SSO	643432140	03/07/2010	30/11/2010	08h45min	SBGO	24/04/2014	23/07/2014	02/09/2014	RS 4.000,00	Folha 33	12/09/2014	07/08/2017	22/10/2018
60800.244852/2011-84	06217/2011/SSO	643433149	07/06/2010	30/11/2010	17h30min	SBGO	24/04/2014	23/07/2014	02/09/2014	RS 4.000,00	Folha 28	12/09/2014	07/08/2017	22/10/2018
60800.222322/2011-85	06218/2011/SSO	643434147	03/07/2010	30/11/2010	16h20min	SBCN	24/04/2014	23/07/2014	02/09/2014	RS 4.000,00	Folha 33	12/09/2014	07/08/2017	22/10/2018
60800.244853/2011-29	06219/2011/SSO	643436143	07/06/2010	30/11/2010	10h05min	SBGO	24/04/2014	23/07/2014	02/09/2014	RS 4.000,00	Folha 28	12/09/2014	07/08/2017	22/10/2018
60800.222326/2011-63	06220/2011/SSO	643437141	03/07/2010	30/11/2010	19h55min	SBCN	24/04/2014	23/07/2014	02/09/2014	RS 4.000,00	Folha 33	12/09/2014	07/08/2017	22/10/2018
60800.244855/2011-18	06221/2011/SSO	643438140	07/06/2010	30/11/2010	11h45min	SBGO	24/04/2014	23/07/2014	02/09/2014	RS 4.000,00	Folha 28	12/09/2014	07/08/2017	22/10/2018
60800.222328/2011-52	06222/2011/SSO	643439148	04/07/2010	30/11/2010	08h25min	SBGO	24/04/2014	23/07/2014	02/09/2014	RS 4.000,00	Folha 33	12/09/2014	07/08/2017	22/10/2018
60800.244856/2011-62	06223/2011/SSO	643440141	08/06/2010	30/11/2010	08h25min	SBGO	24/04/2014	23/07/2014	02/09/2014	RS 4.000,00	Folha 28	12/09/2014	07/08/2017	22/10/2018
60800.222329/2011-05	06224/2011/SSO	643441140	04/07/2010	30/11/2010	14h10min	SBCN	24/04/2014	23/07/2014	02/09/2014	RS 4.000,00	Folha 33	12/09/2014	07/08/2017	22/10/2018
60800.244860/2011-21	06226/2011/SSO	643443146	08/06/2010	30/11/2010	11h45min	SBGO	24/04/2014	23/07/2014	02/09/2014	RS 4.000,00	Folha 28	12/09/2014	07/08/2017	22/10/2018
60800.222344/2011-45	06228/2011/SSO	643437141	03/07/2010	30/11/2010	14h10min	SBCN	24/04/2014	23/07/2014	02/09/2014	RS 4.000,00	Folha 34	12/09/2014	07/08/2017	22/10/2018
60800.222348/2011-23	06229/2011/SSO	643446140	04/07/2010	30/11/2010	10h35min	SBCN	24/04/2014	23/07/2014	02/09/2014	RS 4.000,00	Folha 34	12/09/2014	07/08/2017	22/10/2018
60800.244861/2011-75	06230/2011/SSO	643447149	09/06/2010	30/11/2010	11h20min	SBGO	24/04/2014	23/07/2014	02/09/2014	RS 4.000,00	Folha 28	12/09/2014	07/08/2017	22/10/2018
60800.222350/2011-01	06231/2011/SSO	643448147	05/07/2010	30/11/2010	08h20min	SBGO	24/04/2014	23/07/2014	02/09/2014	RS 4.000,00	Folha 34	12/09/2014	07/08/2017	22/10/2018
60800.244863/2011-64	06232/2011/SSO	643449145	12/06/2010	30/11/2010	16h00min	SBGO	24/04/2014	23/07/2014	02/09/2014	RS 4.000,00	Folha 29	12/09/2014	07/08/2017	22/10/2018
60800.222362/2011-27	06233/2011/SSO	643450149	06/07/2010	30/11/2010	08h30min	SBGO	24/04/2014	23/07/2014	02/09/2014	RS 4.000,00	Folha 34	12/09/2014	07/08/2017	22/10/2018
60800.245045/2011-89	06234/2011/SSO	643451147	12/06/2010	30/11/2010	17h30min	SBGO	24/04/2014	23/07/2014	02/09/2014	RS 4.000,00	Folha 29	12/09/2014	07/08/2017	22/10/2018
60800.222364/2011-16	06235/2011/SSO	643452145	08/07/2010	30/11/2010	15h00min	SBGO	24/04/2014	23/07/2014	02/09/2014	RS 4.000,00	Folha 34	12/09/2014	07/08/2017	22/10/2018
60800.222367/2011-50	06236/2011/SSO	643453143	14/07/2010	30/11/2010	10h00min	SWNS	24/04/2014	23/07/2014	02/09/2014	RS 4.000,00	Folha 34	12/09/2014	07/08/2017	22/10/2018
60800.222368/2011-02	06238/2011/SSO	643454141	23/09/2010	30/11/2010	11h30min	SBGO	24/04/2014	23/07/2014	02/09/2014	RS 4.000,00	Folha 37	12/09/2014	07/08/2017	22/10/2018
60800.222378/2011-06	06240/2011/SSO	643455140	23/09/2010	30/11/2010	17h00min	SBGO	24/04/2014	23/07/2014	02/09/2014	RS	Folha 27	12/09/2014	07/08/2017	22/10/2018

30	06249/2011/SSO	643435149	23/09/2010	30/11/2010	17h00min	SBGO	24/04/2014	23/07/2014	02/09/2014	RS 4.000,00	Folha 37	12/09/2014	07/08/2017	22/10/2018
60800.222380/2011-17	06241/2011/SSO	643456148	24/09/2010	30/11/2010	08h40min	SBGO	24/04/2014	23/07/2014	02/09/2014	RS 4.000,00	Folha 37	12/09/2014	07/08/2017	22/10/2018
60800.223850/2011-51	06389/2011/SSO	643457146	01/10/2010	30/11/2010	08h50min	SBGO	24/04/2014	23/07/2014	02/09/2014	RS 4.000,00	Folha 37	12/09/2014	07/08/2017	22/10/2018
60800.223851/2011-04	06390/2011/SSO	643458144	01/10/2010	30/11/2010	09h05min	SBCN	24/04/2014	23/07/2014	02/09/2014	RS 4.000,00	Folha 37	12/09/2014	07/08/2017	22/10/2018
60800.223855/2011-84	06391/2011/SSO	643459142	05/10/2010	30/11/2010	09h05min	SBGO	24/04/2014	23/07/2014	02/09/2014	RS 4.000,00	Folha 37	12/09/2014	07/08/2017	22/10/2018
60800.223961/2011-68	06400/2011/SSO	643460146	05/10/2010	30/11/2010	16h00min	SBCN	24/04/2014	23/07/2014	02/09/2014	RS 4.000,00	Folha 38	12/09/2014	07/08/2017	22/10/2018
60800.223962/2011-11	06401/2011/SSO	643461144	05/10/2010	30/11/2010	17h15min	SBGO	24/04/2014	23/07/2014	02/09/2014	RS 4.000,00	Folha 38	12/09/2014	07/08/2017	22/10/2018
60800.224276/2011-59	06421/2011/SSO	643462142	06/10/2010	30/11/2010	09h00min	SBGO	24/04/2014	23/07/2014	02/09/2014	RS 4.000,00	Folha 38	12/09/2014	07/08/2017	22/10/2018
60800.225141/2011-19	06449/2011/SSO	643463140	17/06/2010	30/11/2010	17h40min	SBGO	24/04/2014	23/07/2014	02/09/2014	RS 4.000,00	Folha 31	12/09/2014	07/08/2017	22/10/2018
60800.225142/2011-55	06450/2011/SSO	643464149	17/06/2010	30/11/2010	11h55min	SBGO	24/04/2014	23/07/2014	02/09/2014	RS 4.000,00	Folha 31	12/09/2014	07/08/2017	22/10/2018
60800.225187/2011-20	06453/2011/SSO	643467143	19/06/2010	30/11/2010	08h25min	SBGO	24/04/2014	23/07/2014	02/09/2014	RS 4.000,00	Folha 31	12/09/2014	07/08/2017	22/10/2018
60800.225190/2011-43	06454/2011/SSO	643468141	19/06/2010	30/11/2010	13h15min	SBRP	24/04/2014	23/07/2014	02/09/2014	RS 4.000,00	Folha 31	12/09/2014	07/08/2017	22/10/2018
60800.225192/2011-32	06455/2011/SSO	643469140	19/06/2010	30/11/2010	16h20min	SBMT	24/04/2014	23/07/2014	02/09/2014	RS 4.000,00	Folha 31	12/09/2014	07/08/2017	22/10/2018
60800.225195/2011-76	06456/2011/SSO	643470143	20/06/2010	30/11/2010	12h40min	SBSJ	24/04/2014	23/07/2014	02/09/2014	RS 4.000,00	Folha 31	12/09/2014	07/08/2017	22/10/2018
60800.225199/2011-54	06457/2011/SSO	643471141	20/06/2010	30/11/2010	14h40min	SBUD	24/04/2014	23/07/2014	02/09/2014	RS 4.000,00	Folha 31	12/09/2014	07/08/2017	22/10/2018
60800.225761/2011-40	06461/2011/SSO	643472140	14/06/2010	30/11/2010	14/06/2010	SBGO	24/04/2014	23/07/2014	02/09/2014	RS 4.000,00	Folha 30	12/09/2014	07/08/2017	22/10/2018
60800.225764/2011-83	06462/2011/SSO	643473148	14/06/2010	30/11/2010	10h30min	SBGO	24/04/2014	23/07/2014	02/09/2014	RS 4.000,00	Folha 30	12/09/2014	07/08/2017	22/10/2018
60800.225768/2011-61	06463/2011/SSO	643474146	14/06/2010	30/11/2010	17h30min	SBGO	24/04/2014	23/07/2014	02/09/2014	RS 4.000,00	Folha 30	12/09/2014	07/08/2017	22/10/2018
60800.225773/2011-74	06464/2011/SSO	643475144	15/06/2010	30/11/2010	08h25min	SBGO	24/04/2014	23/07/2014	02/09/2014	RS 4.000,00	Folha 30	12/09/2014	07/08/2017	22/10/2018
60800.225777/2011-52	06467/2011/SSO	643478149	16/06/2010	30/11/2010	10h30min	SBGO	24/04/2014	23/07/2014	02/09/2014	RS 4.000,00	Folha 30	12/09/2014	07/08/2017	22/10/2018
60800.225779/2011-41	06468/2011/SSO	643479147	16/06/2010	30/11/2010	12h30min	SBGO	24/04/2014	23/07/2014	02/09/2014	RS 4.000,00	Folha 30	12/09/2014	07/08/2017	22/10/2018
60800.225783/2011-18	06469/2011/SSO	643480140	16/06/2010	30/11/2010	17h25min	SBGO	24/04/2014	23/07/2014	02/09/2014	RS 4.000,00	Folha 30	12/09/2014	07/08/2017	22/10/2018
60800.227014/2011-46	06482/2011/SSO	643481149	11/06/2010	30/11/2010	09h55min	SBGO	24/04/2014	23/07/2014	02/09/2014	RS 4.000,00	Folha 29	12/09/2014	07/08/2017	22/10/2018
60800.227016/2011-35	06483/2011/SSO	643482147	11/06/2010	30/11/2010	17h50min	SBGO	24/04/2014	23/07/2014	02/09/2014	RS 4.000,00	Folha 29	12/09/2014	07/08/2017	22/10/2018
60800.227021/2011-48	06484/2011/SSO	643483145	11/06/2010	30/11/2010	10h10min	SBGO	24/04/2014	23/07/2014	02/09/2014	RS 4.000,00	Folha 29	12/09/2014	07/08/2017	22/10/2018
60800.227025/2011-26	06485/2011/SSO	643484143	11/06/2010	30/11/2010	11h40min	SBGO	24/04/2014	23/07/2014	02/09/2014	RS 4.000,00	Folha 29	12/09/2014	07/08/2017	22/10/2018
60800.227028/2011-60	06486/2011/SSO	643485141	12/03/2010	30/11/2010	09h35min	SBGO	24/04/2014	23/07/2014	02/09/2014	RS 4.000,00	Folha 29	12/09/2014	07/08/2017	22/10/2018
60800.227032/2011-28	06487/2011/SSO	643486140	12/06/2010	30/11/2010	11h30min	SBGO	24/04/2014	23/07/2014	02/09/2014	RS 4.000,00	Folha 29	12/09/2014	07/08/2017	22/10/2018
60800.244845/2011-82	06211/2011/SSO	643427144	02/06/2010	30/11/2010	08h20min	SBGO	24/04/2014	23/07/2014	02/09/2014	RS 4.000,00	Folha 27	12/09/2014	07/08/2017	22/10/2018
60800.222389/2011-10	06138/2011/SSO	643360140	27/05/2010	30/11/2010	10h05min	SBGO	24/04/2014	23/07/2014	02/09/2014	RS 4.000,00	Folha 25	12/09/2014	07/08/2017	22/10/2018
60800.244859/2011-04	06225/2011/SSO	643442148	08/06/2010	30/11/2010	10h00min	SBGO	24/04/2014	23/07/2014	02/09/2014	RS 4.000,00	Folha 28	12/09/2014	07/08/2017	22/10/2018
60800.225781/2011-11	06466/2011/SSO	643477140	16/06/2010	30/11/2010	08h50min	SBGO	24/04/2014	23/07/2014	02/09/2014	RS 4.000,00	Folha 30	12/09/2014	07/08/2017	22/10/2018
60800.225774/2011-19	06465/2011/SSO	643476142	15/06/2010	30/11/2010	12h5min	SBGO	24/04/2014	23/07/2014	02/09/2014	RS 4.000,00	Folha 30	12/09/2014	07/08/2017	22/10/2018
60800.225184/2011-96	06452/2011/SSO	643466145	18/06/2010	30/11/2010	10h15min	SBGO	24/04/2014	23/07/2014	02/09/2014	RS 4.000,00	Folha 31	12/09/2014	07/08/2017	22/10/2018
60800.225144/2011-44	06451/2011/SSO	643465147	17/06/2010	30/11/2010	10h15min	SBGO	24/04/2014	23/07/2014	02/09/2014	RS 4.000,00	Folha 31	12/09/2014	07/08/2017	22/10/2018
60800.222343/2011-09	06227/2011/SSO	643444144	03/07/2010	30/11/2010	10h40min	SBCN	24/04/2014	23/07/2014	02/09/2014	RS 4.000,00	Folha 33	12/09/2014	07/08/2017	22/10/2018
60800.222304/2011-01	06202/2011/SSO	643418145	29/06/2010	30/11/2010	10h05min	SBGO	24/04/2014	23/07/2014	02/09/2014	RS 4.000,00	Folha 31	12/09/2014	07/08/2017	22/10/2018
60800.223252/2011-82	06194/2011/SSO	643389148	28/05/2010	30/11/2010	08h20min	SBGO	24/04/2014	23/07/2014	02/09/2014	RS 4.000,00	Folha 26	12/09/2014	07/08/2017	22/10/2018
60800.222280/2011-82	06175/2011/SSO	643385140	22/06/2010	30/11/2010	10h05min	SBGO	24/04/2014	23/07/2014	02/09/2014	RS 4.000,00	Folha 33	12/09/2014	07/08/2017	22/10/2018

Enquadramento: Art. 302, inciso VI, alínea "I", c/c o Art. 98, ambos do CBAer, c/c os itens 141.3 (a), 141.13 (a) e 141.1 (b) (1) do RBHA 141.

Infração: Instalar ou manter em funcionamento escola ou curso de aviação sem autorização da autoridade aeronáutica.

Proponente: Rodrigo Camargo Cassimiro – SIAPE 1624880 – Portaria ANAC nº 845, de 13/03/2017.

INTRODUÇÃO

1. Trata-se dos processos administrativos sancionadores discriminados no quadro acima, que individualizam a(s) materialidade(s) infracional(is) e retrata os marcos relevantes para o trâmite e regularidade processual.

2. Os autos evidenciam - RF ESC/GPEL (fls. 02) que:

Por determinação do Gerente de Licenças de Pessoal foi realizada, no dia 30/11/2010, inspeção na CLP ESCOLA DE AVIAÇÃO CIVIL LTDA e na documentação da aeronave PT-CZZ e foi constatado, através da análise do Diário de Bordo da referida aeronave que a entidade utilizou-a para instrução de voo sem a devida Autorização de Funcionamento e respectiva Homologação de Curso (...). A entidade somente foi posteriormente Autorizada a Funcionar pela Portaria n. 2430/SSO, de 29/12/2010, publicada no Diário Oficial da União nº 250, Seção 1, P. 98, de 30/12/2010 e, teve seu primeiro curso pedido de pilotagem (PP-A, neste caso) Homologado pela Portaria n. 477/SSO, de 15/03/2011, publicada no Diário Oficial da União nº 51, Seção 1, P. 16, de 16/03/2011. Sendo assim, na data do referido voo, a entidade, através de seu Diretor Clebisson Lacerda Pinto (Cód. ANAC: 806802) utilizou uma aeronave categoria PRI em Voo de Treinamento sem a devida Autorização de Funcionamento e Homologação de Curso, possível, portanto, de aplicação de multa conforme os Art. 302, Inciso VI, Alínea "I"; Art. 302, Inciso I, Alínea "e"; e Art. 299, Inciso VII da Lei N. 7.565, de 19 de dezembro de 1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica, combinados com o Art. 98, e Art. 201, Inciso VI da Lei N. 7.565, de 19 de dezembro de 1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica e com os itens RBHA 141.3(a), 141.13(a) e 141.1(b)(1).

3. Anexaram-se, conforme destacado no quadro logo após:

- cópias das páginas do diário de bordo da aeronave PT-CZZ, referentes às operações elencadas acima (fls. 03), das quais destacar-se-á uma;
- cópias das portarias de autorização e homologação, de curso teórico e prático, respectivamente, cujas datas de publicação, respectivamente, foram 30/12/2010 e 16/03/2011 (fls. 05/06);
- cópias dos certificados de matrícula e de aeronavegabilidade, ambos datados de 27/05/2010 (fls. 07/08), em que se indica, como proprietária e operadora da aeronave em questão, a interessada, bem como aponta-se a categoria da aeronave como PRI;
- cópias do termo de inspeção para autorização de funcionamento dos cursos teórico e prático de PP-A e do relatório de inspeção inicial de escola de aviação civil, ambas realizadas na sede da interessada entre 30/11/2010 e 01/12/2010 (fls. 09/14), consignando-se neste último como inaceitável o campo referente ao não início das atividades antes da concessão de autorização de funcionamento, bem como a observação da constatação feita em fiscalização de rampa da operação da aeronave PT-CZZ com o Sr. Pytagoras Mourão, não possuidor à época de licença de pilotagem, no posto esquerdo e do Sr. Clebisson Pinto no posto direito.

a) Portaria de autorização e homologação de curso teórico - publicada em 30/12/2010. (excertos)

b) Portaria de autorização e homologação de curso prático - publicada em 16/03/2011. (excertos)

Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC
Superintendência de Segurança Operacional
Gerência-Geral de Aviação Geral
Gerência de Licenças de Pessoal

TERMO DE INSPEÇÃO EM ESCOLA DE AVIAÇÃO CIVIL

Data da Inspeção: 01/12/2010 Anexo ao Processo nº 60800.022787/2010-57

Objetivo: Inspeção para Autorização de Funcionamento e Homologação dos Cursos teórico e prático de PP-A.

IDENTIFICAÇÃO DA UNIDADE DE INSTRUÇÃO PROFISSIONAL (UIP):

Denominação: CLP ESCOLA DE AVIAÇÃO CIVIL LTDA.
Sigla: CLP CNPJ: 11.815.583/0001-25
Endereço: Nona Avenida, Quadra 4, Lote 2. Bairro: Vila Nova.
Cidade: Goiânia. CEP: 74643-080. UF: GO. Tel: (62) 3567-9320

ASSUNTOS TRATADOS E PENDÊNCIAS:

NAO-CONFORMIDADES:

Por determinação do Gerente de Licenças de Pessoal foi realizada inspeção nas instalações da CLP ESCOLA DE AVIAÇÃO CIVIL LTDA., em Goiânia-GO, tendo por objetivo realizar uma inspeção para autorização de funcionamento e homologação dos cursos teórico e prático de Piloto Privado de Avião (PP-A). Na ocasião foram verificadas as instalações, os registros, os arquivos do corpo técnico-pedagógico, e a aeronave PT-CZZ e foram detectadas as seguintes não-conformidades em relação a:

REPRESENTANTE(S) DA ENTIDADE VISITADA: (presentes por ocasião da visita)

Declaro estar ciente das providências a serem tomadas no prazo estipulado

Nome	Função	Assinatura
Cleibisson Lacerda Pinto	Diretor / Coordenador	<i>[Assinatura]</i>
José Pedro do Nascimento Neto	Diretor Comercial	<i>[Assinatura]</i>
Leandro Rodrigues Calaça	Diretor Jurídico	<i>[Assinatura]</i>

EQUIPE DA VISITA TÉCNICA:

Nome	Lotação	Inspeção Registro Nº	Assinatura
Paulo Henrique Inago Nakamura	GPEL	A-1812	<i>[Assinatura]</i>
Silvio Paiva de Abreu	GPEL	A-1638	<i>[Assinatura]</i>

Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC
Superintendência de Segurança Operacional

RELATÓRIO DE INSPEÇÃO INICIAL DE ESCOLA DE AVIAÇÃO CIVIL

Data da Inspeção: 30/11 e 01/12/2010 Anexo ao Processo nº 60800.022787/2010-57, de 22/10/2010

Objetivo: Inspeção para Autorização de Funcionamento e Homologação dos Cursos Teórico e Prático de PP-A.

IDENTIFICAÇÃO DA ESCOLA DE AVIAÇÃO CIVIL:

Denominação: CLP ESCOLA DE AVIAÇÃO CIVIL LTDA.
CNPJ: 11.815.583/0001-25 Aeródromo: SBGO - AEROPORTO DE GOIÂNIA
Endereço: Nona Avenida, Quadra 4, Lote 2. Bairro: Vila Nova. Cidade: Goiânia.
CEP: 74643-080. UF: GO. E-mail: clpaviacao@bol.com.br
Telefone (62) 3567-9320. Fax: N/A

BASE	ASSUNDO	LEGENDA
140	AEROCÍCLUBES	
17 (b)	Opera com Certificado de Atividade Aérea válido?	N/A
35 (b)	Apresentou a última ata da assembleia eleita?	N/A
141.13	QUANTO A AUTORIZAÇÃO DE FUNCIONAMENTO	
(d)(1)(f)	A denominação confere com a discriminada no processo?	A
141.17(b)	PRAZO DE VALIDADE DO CERTIFICADO DE AUTORIZAÇÃO	
(b)(3)	A(s) atividade(s) NAO foi(ram) iniciada(s) antes da concessão de autorização de funcionamento.	I

Observações:

1) Devido a motivos particulares, a Pedagoga não pôde acompanhar a inspeção até a leitura do Termo de Inspeção, por esse motivo não foi colhida a sua assinatura.

2) Após denúncia realizada pela SAC da ANAC em Goiânia de que o Sr. Cleibisson Lacerda Pinto (PLA-A. Cod. ANAC 80680) estava ministrando instrução prática com a aeronave de matrícula PT-CZZ, categoria PRI, propriedade e operação da CLP ESCOLA DE AVIAÇÃO CIVIL LTDA., foi averiguada a informação através de reunião com o representante da sala AIS e, ainda, foi realizada uma averiguação de rampa assim que a aeronave PT-CZZ pousou em SBGO às 18h10min de 30/11/2010. Nessa ocasião, foi observado que o Sr. Cleibisson Lacerda Pinto, ocupava o posto direito e que o Sr. Pytagoras Penze Mourao (PP-A. Cod. ANAC 137512) ocupava o posto esquerdo. Na ocasião, verificou-se a conformidade da documentação do Sr. Cleibisson Lacerda Pinto e da aeronave, porém o Sr. Pytagoras Penze Mourao portava apenas seu Certificado de Capacidade Física, uma vez que ainda não possuía licença de pilotagem, a qual foi expedida em 09/12/2010. Dessa forma, serão solicitados a INFRAERO, através de ofício, a movimentação e plano de voo da referida aeronave desde 27/05/2010, data na qual foi transferida sua operação para a CLP ESCOLA DE AVIAÇÃO CIVIL LTDA. Comprovada a utilização da aeronave PT-CZZ, categoria PRI, em instrução, verificar-se-á com a chefia imediata, a necessidade de atuação da entidade.

EQUIPE DA VISITA TÉCNICA:

Nome	Lotação	Inspeção Registro nº	Assinatura
(1) Paulo Henrique Inago Nakamura	GPEL	A-1812	<i>[Assinatura]</i>
(2) Silvio Paiva de Abreu	GPEL	A-1638	

LEGENDA:
A - Aceitável / I - Inaceitável / N/A - Não Aplicável

f) Certificado de matrícula, datado de 27/05/2010 (fls. 07), em que se indicam, como proprietária e operadora da aeronave em questão, a interessada

g) Certificado de aeronavegabilidade, datado de 27/05/2010 (fls. 08), em que se aponta categoria da aeronave como PRI

REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
REGISTRO AERONÁUTICO BRASILEIRO

CERTIFICADO DE MATRÍCULA
Certificate of Registration

Modelo / Model: PA-28-140
Proprietário / Owner: CLP ESCOLA DE AVIAÇÃO CIVIL LTDA.
Endereço / Address: AV. NONA AVENIDA N. 209 QD-04 LT-02 ST. LESTE VL. - GOIÂNIA GOOperador / Operator: CLP ESCOLA DE AVIAÇÃO CIVIL LTDA.
Endereço / Address: AV. NONA AVENIDA N. 209 QD-04 LT-02 ST. LESTE VL. - GOIÂNIA GOData de Expedição / Expedition Date: 27/05/2010

Nº Certificado / Certificate Number: 5352
Nº de Sêrie / Serial Number: 28-22437
CNPJ/CPF / General Certificate of Registration: 11.815.583/0001-25

Fabricante / Manufacturer: PIPER AIRCRAFTFabricante / Manufacturer: PIPER AIRCRAFTTipo ICAO / ICAO Type: P28A

Observações / Remarks: Certifico que a aeronave acima descrita foi devidamente inscrita no Registro Aeronáutico Brasileiro, de acordo com a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, de 7 de dezembro de 1944, e o Código Brasileiro de Aeronáutica, de 19 de dezembro de 1986. I certify that aircraft identified above was properly inscribed in the Civil Air Registry in accordance with the International Civil Aviation Convention of December 7, 1944 and the Brazilian Law of December 10, 1986.

Gerente Técnico Substituto: *[Assinatura]*

REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
REGISTRO AERONÁUTICO BRASILEIRO

CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDADE
Airworthiness Certificate

Modelo / Model: PA-28-140
Proprietário / Owner: CLP ESCOLA DE AVIAÇÃO CIVIL LTDA.
Endereço / Address: AV. NONA AVENIDA N. 209 QD-04 LT-02 ST. LESTE VL. - GOIÂNIA GOOperador / Operator: CLP ESCOLA DE AVIAÇÃO CIVIL LTDA.
Endereço / Address: AV. NONA AVENIDA N. 209 QD-04 LT-02 ST. LESTE VL. - GOIÂNIA GOData de Expedição / Expedition Date: 27/05/2010

Nº Certificado / Certificate Number: 5352
Nº de Sêrie / Serial Number: 28-22437
CNPJ/CPF / General Certificate of Registration: 11.815.583/0001-25

Fabricante / Manufacturer: PIPER AIRCRAFT
Fabricante / Manufacturer: PIPER AIRCRAFT

Classificação de Categoria / Certification Category: NORMAL
Peso Máx. Decolagem / Max. T. O. Gross Weight: 884 Kg
Número Máx. Passageiros / Max. Passenger Capacity: 3
Número Mín. Tripulantes / Minimum Crew: 1

Tipo ICAO / ICAO Type: P28A

Observações / Remarks: Este Certificado de Aeronavegabilidade é emitido mediante o preenchimento da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, de 7 de dezembro de 1944, o Código Brasileiro de Aeronáutica, de 19 de dezembro de 1986, o Regulamento Brasileiro de Aviação Civil (RBAC), aplicável a categoria de homologação acima mencionada, para a aeronave acima identificada, e qual a aeronave não apresenta qualquer defeito ou condição que comprometa a segurança de acordo com as limitações pertinentes, e menos que previamente suspenso ou cancelado. This Certificate of Airworthiness is issued pursuant to Annex 8 of the International Civil Aviation Convention of December 7, 1944, the Brazilian Air Law of December 19, 1986, and the Brazilian Regulation of Civil Aviation (RBAC), applicable to the certification category above mentioned, in respect of the above mentioned aircraft, which is considered to be airworthy while maintained and operated in accordance with the pertinent limitations, unless previously suspended or cancelled.

Gerente Técnico Substituto: *[Assinatura]*

4. Ato contínuo, lavraram-se os autos de infração elencados acima, descrevendo-se o fato assim: Por determinação do Gerente de Licenças de Pessoal foi realizada, no dia 30/11/2010 inspeção na CLP ESCOLA DE AVIAÇÃO CIVIL LTDA., e na documentação da aeronave PT-CZZ e foi constatado, através da análise do Diário de Bordo da referida aeronave que a entidade utilizou-a para instrução de voo sem a devida Autorização de Funcionamento e respectiva Homologação de Curso, conforme voo realizado no dia (vide tabela acima) partindo de (vide tabela acima) (vide tabela acima) registrado na Folha nº (vide tabela acima) do Diário de Bordo da aeronave PT-CZZ.

5. A capitulação utilizada, inicialmente, foi Art. 302, Inciso VI, Alínea "l" c/c o Art. 302, inciso I, Alínea "e" c/c o Art. 299, inciso VII c/c o Art. 98 e o Art. 201, Inciso VI, todos da Lei nº 7.565, de 19/12/1986 (CBA), sendo trocada, posteriormente, para Art. 302, inciso III, alínea "u", c/c o Art. 98, ambos do CBAer, c/c os itens 141.3 (a), 141.13 (a) e 141.1 (b) (1) do RBHA 141.

6. Por oportuno, destaca-se que o presente modelo de análise tem respaldo no art. 50, §2º, da Lei 9.784/1999.

HISTÓRICO

7. Respaldo pelo art. 50, § 1º, da Lei 9.784/1999 aproveita-se como parte integrante desta análise relato constante da decisão de primeira instância constante dos autos.

8. Em Defesa Prévia (fls. 20), a interessada alega:

(...) recebeu Auto de Infração nº 06210/2011/SSO, por utilizar para instrução de voo, a supracitada aeronave (PT-CZZ), sem a devida Autorização de Funcionamento e respectiva Homologação de Curso...

(...)

(...) que, das 40 (quarenta) horas de voo necessárias para a concessão da licença de Piloto Privado (PP), até 25 (vinte e cinco) horas poderão ser realizadas em curso não homologado, ou seja, treinamento privado, desde que, o instrutor seja devidamente qualificado, o que se observa incontestável no presente caso em apreço.

Está claro e amplamente informado em todos os meios de comunicação que TODOS os alunos poderão fazer voos de instrução em aeronave privada, desde que, siga os critérios da ANAC (RBHA 61), ou seja, poderá utilizar-se para treinamento de voo, até 25 (vinte e cinco) horas, aeronaves de escolas não homologadas, assim, deverá o aluno, realizar no mínimo 15 (quinze) horas de voo de instrução em curso devidamente homologado pela ANAC, porém, nada mais justo que o AI seja invalidado por este órgão, baseando-se principalmente no RBHA 61.65, que ampara claramente ao praticado pela RECORRENTE, conforme se exige a legislação.

Nota-se que, o ato praticado pela CLP, foi único e exclusivamente para treinamento de Piloto Privado, ou seja, categoria amadora, e ainda, é mais que sabido que nos dias de hoje, somente necessita de autorização para funcionamento e homologação as escolas de aviação civil cujo

objeto social é exclusivamente a formação de pessoal para aviação civil, denominada Unidades de Instrução Profissional, o que nem de longe se observa no caso em comento.

(...)

Contudo, vale lembrar que, cada treinando CPP realizava no máximo 25 (vinte e cinco) horas de voo, sendo posteriormente encaminhado a uma escola homologada, para cumprimento de exigências da ANAC. (conforme declarações de alunos anexadas)

A criação da empresa CLP, se deu com o propósito de posteriormente homologar a referida entidade, e daí criar-se uma Unidade de Instrução Profissional—UIP, para então oferecer cursos e treinamentos profissionalizantes, o que se sabe não ser fácil e nem um pouco ligeiro, portanto, à necessidade daquela entidade em se manter ativa e experiente; a mesma oferecia treinamentos de voo privado, porém em conformidade com as exigências da admirável ANAC.

(...) é mais que claro o entendimento dos referidos itens, que no nosso entender, acoberta o ato praticado pela CLP que, naquele momento, nada mais era que uma simples pessoa Jurídica oferecendo voos de treinamento prático privados, e não uma Unidade de Instrução Profissional.

Além disso, não há provas suficientes no Diário de Bordo da aeronave (PT-CZZ) e nem no Auto de Infração de que aquela entidade oferecia treinamentos (horas de voo), além daquilo permitido pelo Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica, ou seja, os treinamentos eram realizados cumprindo as exigências da ANAC.

Sabe-se também que, o Auto de Infração há de ser baseado em provas inequívocas demonstrando a ocorrência do ato infrator, o que não faz presente no caso em comento.

9. Anexou aos autos cópias de declarações feitas pelos alunos (três) com os seguintes termos:

Declaro, para os devidos fins e efeitos legais, ter realizado Treinamento de horas de voo em aeronave monomotor terrestre, categoria PRI-PRIVADA INSTRUÇÃO, particular modelo P28-A Cherokee 140, de propriedade de CLP ESCOLA DE AVIAÇÃO CIVIL LTDA., com instrutor de voo devidamente qualificado o qual seja, Sr. CLEBISSON LACERDA PINTO, PLA-Piloto de Linha Aérea e INVA- portador do RG número 12.931.735 e CPF 039.029.448-97 residente e domiciliado na Avenida Vereador Germino Alves, Quadra 40 Lote 2 apartamento 204, na cidade de Goiânia GO, CEP 74.645-030, com um total de 25 (Vinte e Cinco) horas adquiridas para a Instrução de Voo.

Cabe ressaltar que, o treinamento prático de voo em aeronave particular não pertencente à escola homologada, e segue normas da ANAC conforme **RBHA 61.65** onde se Le: O solicitante deve ter realizado, no mínimo, 40(quarenta) horas de voo como piloto na categoria de aeronave para qual é solicitada a Licença, **das quais pelo menos 15(quinze) horas devem ter sido realizadas em Curso homologado pela ANAC**, sendo 10 horas de voo solo sob a supervisão de um Instrutor de Voo habilitado e 05 (cinco) horas em voo de Navegação Aérea Solo, incluindo um percurso de pelo menos 270 Km (150NM) para avião.

Confirmando ainda que, o Sr. CLEBISSON LACERDA PINTO, então instrutor de voo, após as 25 horas de treinamento, ou seja, o máximo permitido para instrução em curso não homologado, indicava entidades homologadas para, assim realizarmos o restante de horas de voo em instrução, na referida entidade, cumprindo normas e padrão da ANAC.

Por ser verdade e para seu documento, firmo a presente, nos termos da Lei.

Goiania-GO, 21 de dezembro de 2011.

10. Após a defesa, entendeu-se haver erro nas capitulações, motivo pelo qual convalidaram-se os respectivos autos de infração, recapitulando-se do Art. 302, Inciso VI, Alínea "I" c/c o Art. 302, inciso I, Alínea "e" c/c o Art. 299, inciso VII c/c o Art. 98 e o Art. 201, Inciso VI, todos da Lei nº 7.565, de 19/12/1986 (CBA) para o Art. 302, inciso III, alínea "u", c/c o Art. 98, ambos do CBAer, c/c os itens 141.3 (a), 141.13 (a) e 141.1 (b) (1) do RBHA 141.

11. Disso, notificou-se a interessada, que manifestou-se novamente nos autos, ratificando o antes alegado com as seguintes novas alegações:

A CLP ESCOLA DE AVIAÇÃO CIVIL LTDA foi homologada pela ANAC a partir da data de 20/12/2010 conforme portaria n. 243/ISSQ e vindo a receber auto de infração no período compreendido entre os meses de maio de 2010 a outubro de 2010, antes de a mesma ter sido homologada e publicada no Diário Oficial da União n. 250 de 30/12/2010, sendo um EQUIVOCO IMENSURÁVEL pelos INSPAC-ANAC autuar um CNPJ apenas, pois a sede física da empresa não existia e sem qualquer forma de publicidade.

A aeronave citada nos autos de Infração trata-se do PT-CZZ, modelo P28-A de propriedade de um CNPJ nº 11.815.583.0001-25 com nome fantasia de CLP-Escola de Aviação Civil Ltda., pois pertencia a três sócios de nomes distintos sendo CLEBISSON LACERDA PINTO, LEANDRO RODRIGUES CALAÇA e JOSE PEDRO DO NASCIMENTO NETO, iniciais dos seus nomes formariam então a sigla CLP. O CNPJ foi criado após orientação do SISRAB-ANAC para manter a categoria PRI-Privada e Instrução no momento da transferência de nomes do proprietário, onde aquele órgão ainda informou que poderia o nome fantasia ser a critério do requerente tais como exemplo, padaria São João no Mercado Ataliba etc... **pois, caso não existisse um CNPJ válido e sim um CPE a mesma detentaria de ser PRI e mudaria para a categoria TPP.** Por tratar-se de três proprietários da aeronave e orientação conforme mencionado acima ficou de comum acordo entre as partes que o nome fantasia ficaria CLP-Escola de Aviação Civil Ltda, mesmo sem um projeto ainda definido na possibilidade concreta da criação de uma escola homologada pela ANAC de Aviação Civil.

O piloto em comando da aeronave trata-se do Sr. CLEBISSON LACERDA PINTO, Piloto de Linha Aérea, INVA-Instrutor de voo de Avião e um dos sócios da aeronave supracitada, com seu CMA-Certificado Médico Aeronáutico válido, suas licenças e habilitações válidas, não deixando nenhuma dívida quanto a sua operação na aeronave.

Os voos constantes nas folhas do diário de bordo da aeronave PT-CZZ descritos nos autos de Infração pelos INSPAC-ANAC, trata-se de alunos do Curso de ciências Aeronáuticas da PUC, daquela época, da cidade de Goiânia-GO com seus CMA-Certifica do médico aeronáutico devidamente válidos, que voam em escolas homologadas e por vezes procuravam o comandante instrutor supracitado para acompanhá-los como instrução particular pois o RBHA item 61.65 permitia que o aluno piloto voasse até 25 horas em aeronave particular e as outras 15 horas deveria ser voadas em aeronaves de escolas homologadas pela ANAC. A CLP- Escola de Aviação Civil Ltda, empresa lúdica, homologada pela ANAC desde dezembro de 2010 até a presente data, informa que desde sua obtenção do Certificado de funcionamento jamais recebeu uma adveniência ou auto de infração em suas operações e administração e teve todos seus cursos solicitados, homologados pela ANAC.

12. A Decisão de Primeira Instância (DC1), após cotejo integral de todos argumentos para com os elementos dos autos entendeu que os da autuado não evidenciaram elementos probatórios capazes de ilidir a aplicação de penalidade e condenou a interessada à sanção de multa no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais), patamar mínimo, sem a incidência de circunstâncias atenuantes e agravantes, para cada uma das 87 (oitenta e sete) infrações. Especificou ainda:

...que se constatou em inspeção realizada nessa data na CLP ESCOLA DE AVIAÇÃO CIVIL LTDA que a mesma utilizou a aeronave de marcas PT-CZZ para instrução de voo sem a devida Autorização de Funcionamento e respectiva Homologação de Curso.

(...)

A Infração foi capitulada no artigo 302, inciso III alínea "u", in verbis:

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

(...)

III- infrações imputáveis à concessionárias ou permissionárias de serviços aéreos:

(...)

u) infringir as Condições Gerais de Transporte, bem como as demais normas que dispõem sobre serviços aéreos;

A autuação baseia-se no fato de a parte Interessada utilizar a aeronave de marcas PT-CZZ para instrução de voo sem a devida Autorização de Funcionamento e respectiva Homologação de Curso, descumprindo o previsto nos itens 141.3(a), 141.13(a) e 141.1(b)(1) do RBHA 141:

141.3- OBRIGATORIEDADE DO CERTIFICADO DE AUTORIZAÇÃO

(a) Nenhuma Unidade de Instrução Profissional pode operar sem obter o certificado de autorização para funcionamento e, pelo menos, a homologação de um curso, concedidos pelo Diretor-Geral do Departamento de Aviação Civil (DGAC).

141.13 - SOLICITAÇÃO DE AUTORIZAÇÃO PARA FUNCIONAMENTO

(a) Pelas normas deste regulamento, somente necessitam de autorização para funcionamento as escolas de aviação civil definidas em 141.1(b)(1).

141.1 - APLICABILIDADE

(...)

(b) Este regulamento é aplicável a:

(1) entidades constituídas na forma da lei, cujo objeto social é, exclusivamente, a capacitação de pessoal para a aviação civil, denominadas unidades de instrução profissional- UIP, vedada sua associação a outra entidade jurídica;

(...)

...o que motivou a lavratura dos autos foi o fato "de a autuada empregar uma aeronave de Categoria PRI-Privada Instrução para esses voos, tendo a referida aeronave como Operadora e Proprietária a Escola CLP, a qual, ainda não estava homologada pela ANAC para ministrar cursos e treinamentos, contrariando assim o disposto na alínea "j" do item 47.67 do RBHA 47, que dispõe a respeito da utilização de aeronaves privadas:

(j) *Privada- Instrução (PRI):*

Utilização: uso na instrução, treinamento e adestramento de voo pelos aeroclubes, clubes ou escolas de aviação civil proprietárias da aeronave, podendo ser usada, ainda, para prestar tais serviços a pessoal de outras organizações sob contrato aprovado pelo DAC e como aeronave administrativa da entidade sua proprietária. Não pode ser utilizada na prestação de qualquer serviço aéreo público, remunerado ou não. (grifo meu)

Como alegado pela própria parte interessada, a criação da empresa se deu com o propósito de posteriormente homologar a referida entidade, e daí criar-se uma UIP, sendo que a mesma somente foi autorizada a funcionar pela Portaria n°2430/SSO, de 29/12/2010, e para que estivesse dentro da legalidade deveria aguardar a autorização da ANAC para efetuar os treinamentos. Logo, está enquadrada de forma correta na infração aos dispositivos supracitados no RBHA 141.

Portanto, para que fosse compreendida apenas como uma pessoa jurídica comum deveria ter mudado a categoria da aeronave no momento que realizou a transferência no RAB, que inclusive, como alegado na defesa, orientou a empresa que mantivesse a aeronave na categoria PRI—Privada Instrução no momento da transferência de nomes do proprietário, pois tinha como pretensão criar uma escola de aviação.

Quanto à alegação da ação de forma impudente e descuidada por parte da ANAC, em relação à tempestividade dos autos, não há de prosperar, uma vez que, o procedimento adotado encontra-se respaldado pelo Art. 1º da Lei 9.873, de 23/11/1999, o qual estabelece prazo de prescrição para o exercício de ação punitiva pela Administração Pública Federal, direta e indireta, e dá outras providências...

(...)

Logo, em qualquer tempo, dentro do prazo previsto no Art. 1º da Lei 9.873, - quando constatada a infração, deverá ser lavrado o respectivo auto de infração, conforme dispõe o Art. 5º da Resolução ANAC n°25/2008...

(...)

Com relação às provas inequívocas, a descrição contida no Auto de Infração, conforme Convalidação n° 61/2010/AC/PISSO-RI, além de demonstrar os dados necessários à autuação, descreveu os fatos com o grau e precisão necessários, para garantir a possibilidade de defesa à Interessada, bem como os diários de bordo que mencionam as operações supracitadas, classificando as Naturezas dos voos como Treinamento-TN.

Em relação aos Certificados Médicos dos alunos estava em dia, tal alegação não interveém na análise das infrações.

A defesa, assim, não demonstra qualquer elemento relevante que possa afastar o fundamento utilizado pela fiscalização, não fazendo prova no sentido de elidir a presunção de veracidade de que se reveste o Auto de Infração.

13. O interessado foi devidamente notificado da decisão condenatória, interpondo **RECURSO ADMINISTRATIVO** em que reitera as alegações apresentadas em sede de defesa prévia, acrescentando que:

A transferência de titularidade da aeronave aconteceu em 27/05/2010, ocasião em que foi registrada em nome da pessoa jurídica CLP ESCOLA DE AVIAÇÃO, que até o momento existia somente no contrato social, já que não existia espaço físico e nem mesmo estrutura para a sede da empresa e, portanto não possuía qualquer autorização e/ou homologação da ANAC, uma vez que acabara de ser constituída.

CIENTE da limitação da nova proprietária da aeronave, já que não foi apresentado NENHUM DOCUMENTO e/ou REQUERIMENTO para manutenção da categoria PRI - Privada Instrução, o Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB) não procedeu à alteração do registro da categoria PRI para categoria TPP - Serviços Aéreos Privados, atribuição que lhe incumbia, nos termos da Lei 7.565 de 19/12/1986.

A CLP ESCOLA DE AVIAÇÃO -pessoa jurídica - somente figurou como proprietária legal da aeronave. Sendo que o sócio majoritário CLEBISON LACERDA PINTO, piloto de linha aérea e INVA -Instrutor de voo de avião, registrado sob o Código ANAC n° 806802 era quem ministrava aulas particulares, conforme autorização da norma ANAC (RBHA 61).

Em nenhum momento foi utilizado à denominação social CLP ESCOLA DE AVIAÇÃO na ministração dos voos e sim o nome do piloto instrutor Clebison Lacerda Pinto, já que se tratavam de voos particulares. Tanto é que NENHUM DOS DIÁRIOS DE BORDO, oferecidos sem qualquer resistência pela autuada, demonstrou mais de 25 (vinte e cinco) horas de voo/aula por acompanhante do voo conforme RBHA 61.65, justamente para cumprir a determinação da ANAC para instrução em aeronave privada.

(...)

Antes do cumprimento das normas legais de homologação, a CLP ESCOLA DE AVIAÇÃO existia somente no contrato social figurando a titularidade da aeronave, já que não fornecia nenhum curso, material ou estrutura para pilotos...

(...)

SOMENTE em 30/12/2010 conforme Portaria n°. 2430/SSO é que a CLP ESCOLA DE AVIAÇÃO, após a obtenção de todos os documentos necessários para autorização e homologação dos cursos, começou a atuar no mercado como escola, promovendo publicidade e apresentando-se como categoria PRI.

O certo é que, o período compreendido entre maio/2010 e outubro/2010, por um equívoco do RAB-Registro Aeronáutico Brasileiro, manteve o registro da aeronave na categoria PRI-Privada Instrução, mesmo sem a autuada apresentar nenhum documento comprobatório do cumprimento dos requisitos para enquadramento naquela categoria, enquanto deveria ter alterado o registro para categoria TPP - Serviço Aéreo Privado e só então retomar a condição de PRI, após a apresentação dos documentos necessários para cumprir tal exigência.

(...)

É válido ressaltar que em tese o registro da aeronave constar categoria PRI - Privada Instrução, os voos foram realizados dentro das normas da ANAC para treinamento particular e não causou qualquer prejuízo a sociedade, nem aos pilotos, nem aos clubes, já que estava praticando a atividade seguindo as normas da RBHA61.65...

(...)

Todas as 87 (oitenta e sete) infrações foram cometidas pautadas em um só motivo e realizadas no curto período de 6 (seis) meses.

No caso das 87 (oitenta e sete) infrações, constata-se que todas são da mesma espécie, praticadas em um curto espaço de tempo, pelo mesmo agente e a mesma maneira de execução, portanto, devem ser caracterizadas como infrações continuadas.

(...)

...dentro dos critérios de punição previstos na legislação brasileira, conclui-se que, na pior das hipóteses, deverá ser aplicada a penalidade de uma só infração, por caracterizar infrações continuadas, com atenuante da inexistência de aplicação de penalidade no último ano.

14. Seguiu-se à devida análise de segunda instância, pautando-se os referidos processos na 456ª SESSÃO DE JULGAMENTO DA ASJIN, em que se decidiu, unanimemente, pela sua retirada de pauta para melhor análise (DOC SEI 0908716). Decorreu daí, a elaboração da Nota Técnica (NT) 161 (DOC SEI 0906586), que dispôs acerca de questões cruciais para a tomada de decisão, a serem respondidas pelas áreas técnicas pertinentes. Destacam-se aqui os seguintes pontos levantados pela referida NT:

Verifica-se dos autos que na época das infrações a interessada, aparentemente, ainda não possuía autorização para funcionamento - conferida pela Portaria ANAC n. 2430/SSO, de 29 de dezembro de 2010 - e homologação de curso prático de piloto - conferida pela Portaria ANAC n. 477/SSO, de 15 de março de 2011. Diante disso, é de se parecer que a capitulação utilizada pelo órgão de primeira instância em suas decisões, após a convalidação (para o CB/Aer 302, III, u), talvez não seria aplicável, já que o citado inciso III, do artigo 302 do CBA aplica-se àqueles que tenham recebido da administração concessão, autorização ou permissão para explorar serviços aéreos. Sendo esta a hipótese, de se parecer não era o caso da interessada, à época das infrações, uma vez que as datas dos voos de treinamento indicadas nos AI's encontram-se no período entre 27/05/2010 e 06/10/2010.

Ainda, verifica-se que a descrição das infrações refere-se expressamente a utilização da aeronave PT-CZZ sem Autorização de Funcionamento e Homologação de Curso, donde é possível concluir pela ocorrência da infração capitulada no art. 302, inciso VI, alínea "T", que prescreve:

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

(...)

VI - infrações imputáveis a pessoas naturais ou jurídicas não compreendidas nos grupos anteriores:

(...)

1) instalar ou manter em funcionamento escola ou curso de aviação sem autorização da autoridade aeronáutica;

Além disso, aliás essa foi uma das capitulações originais - indicadas nos autos de infração -, sendo, na verdade, a primeira da lista. A propósito, pode-se verificar no Relatório de Inspeção Inicial de Escola de Aviação Civil, realizada entre 30/11/2010 e 01/12/2010, na CLP ESCOLA DE AVIAÇÃO CIVIL LTDA., constante dos autos, que a fiscalização após a legenda I - **INACETIVEL** ao lado dos campos BASE - referente ao item 141.17 (b) (3) do RBHA 141 - e Assunto - **As atividades(s) NAO foi(ram) iniciada(s) antes da concessão de autorização de funcionamento.**

Desse modo, ao que parece, tem-se que o motivador dos autos de infração teria sido realmente a constatação da infração do art. 302, inciso VI, alínea "T", uma vez que se considerou ter havido o início das atividades da escola antes da autorização. Todavia, como foram constatados vários voos na mesma situação lavrados um auto de infração para cada um, faz-se necessário o esclarecimento quanto a possibilidade de aplicação de múltiplas sanções de multa (para cada voo de instrução) usando-se essa capitulação. Note-se que do texto legal, depreende-se que, aparentemente, da imputação desse dispositivo decorreria uma única sanção de multa. Como foram aplicadas multas individuais para cada uma das 87 infrações, pois se utilizou o artigo 302, inciso III, alínea "u", que permite tal atuação, é imperativo esclarecer como deveria se proceder caso se constasse como aplicável aos casos em tela a capitulação do Art. 302, inciso VI, alínea "T".

Importante também se observar que a outra capitulação indicada no auto de infração foi a alínea "c", do inciso I, do art. 302, do CBA, que estabelece:

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

I - infrações referentes ao uso das aeronaves:

(...)

e) utilizar ou empregar aeronave em serviço especializado, sem a necessária homologação do órgão competente;

Como o referido dispositivo trata de infrações referentes ao uso das aeronaves, sendo, assim, de uso mais comum da SAR, entende-se sob uma primeira ótica, a entendê-lo como também inaplicável aos presentes casos, como, inclusive, fez o órgão decisor de primeira instância, desconsiderando-o ao recapitular as infrações para o art. 302, inciso III, alínea "u". Ademais, as descrições das infrações feitas nos Autos de Infração, como já afirmado, parecem apontar mais para a prática prevista na alínea "l", do inciso VI, do art. 302 do CBA. Além disso, a aeronave utilizada para realizar os voos de instrução era de categoria PRI e de propriedade da interessada, e, por isso, aparentemente, não haveria violação ao art. 302, inciso I, alínea "e".

Destaque-se que para a capitulação do art. 302, inciso VI, alínea "l", há a Nota Técnica n. 006/2016/ACP/SPO, de 01/06/2016 (SEI 0925913), que possui orientação no sentido de se admitir uma infração para cada aluno inscrito no curso prático. Assim, mostra-se importante, ainda, nos presentes casos, apurar-se quantos pilotos teriam recebido instrução para que se pudesse chegar ao número de infrações praticadas. Observe-se que não consta dos autos informação de inscrição de alunos, apenas de voos de instrução prestados.

Portanto, ante ao exposto e visando ao princípio do devido processo legal, entende-se que o presente processo administrativo não se encontra maduro para tomada de decisão em segunda instância administrativa.

Destante, com base no VI do artigo 32 da Instrução Normativa nº 08, de 06/06/2008, que atribui aos membros julgadores desta ASSIN solicitar informações ou diligências sobre matéria pendente de julgamento, e diante das incertezas dos fatos do presente feito, verifica-se a necessidade de confirmação da materialidade da infração atribuída ao interessado com vistas a garantir a Justiça na decisão administrativa.

DOS QUESTITOS A SEREM RESPONDIDOS PELA CONSULTA

Considerando o esposado e os elementos fáticos e materiais do caso *sub examine*, pergunta-se:

1. Qual a infração se quis, de fato, autuar? Instalar ou manter em funcionamento escola ou curso de aviação sem autorização da autoridade aeronáutica (CBAer 302, VI, l) ou utilizar ou empregar aeronave em serviço especializado, sem a necessária homologação do órgão competente (CBAer 302, I, e)?
2. Qual seria e por qual motivo, portanto, no entendimento dessa área técnica, a capitulação aplicável aos casos em exame?
3. A interessada já se achava autorizada para funcionar no momento da infração? Possuía algum curso homologado?
4. Caso se entenda pela aplicabilidade do art. 302, inciso VI, alínea "l", como se deveria proceder quanto ao número de voos? Deveria ser aplicada uma única multa pelo início do funcionamento de escola ou curso sem autorização abrangendo-se todos os voos ou uma multa por cada voo (no 302, VI, l)?
5. Sendo aplicável uma única multa, como se deveria proceder acerca dos voos de instrução autuados? Desconsiderariam-se todos, assim como as multas aplicadas?
6. Entendendo-se que se deva aplicar uma multa para cada voo, como se motivariam essas múltiplas multas diante do disposto nessa capitulação do art. 302, inciso VI, alínea "l"? Seria possível, ante o disposto na Nota Técnica n. 006/2016/ACP/SPO (SEI 0925913), que se estabelecesse o número de multas aplicadas com base no número de alunos que teriam recebido instrução de voo (considerando-se a inexistência de informações acerca da inscrição de alunos)? Se sim, seria possível identificar e quantificar os alunos que teriam recebido instrução de voo a fim de se estabelecer quantas multas devem ser aplicadas.

Ressalte-se que o setor competente, caso assim entenda necessário, poderá acrescentar outras informações e considerações que julgar necessárias, bem como anexar outros documentos.

15. Os setores competentes responderam aos questionamentos por meio dos Pareceres (1) 1394 (DOC SEI 1020421) e (2) 2333 (DOC SEI 1355159):

1)

a. "Qual a infração se quis, de fato, autuar? Instalar ou manter em funcionamento escola ou curso de aviação sem autorização da autoridade aeronáutica (CBAer 302, VI, l) ou utilizar ou empregar aeronave em serviço especializado, sem a necessária homologação do órgão competente (CBAer 302, I, e)?"

Resposta: Considerando que os autos de infração foram emitidos por outro servidor (não este servidor que assina este parecer) e que não é possível a este servidor qual era de fato a intenção do emissor dos autos, recomenda-se a GTOF que tramite-se este processo ao servidor que emitiu os autos de infração para esclarecer esta questão.

b. "Qual seria e por qual motivo, portanto, no entendimento dessa área técnica, a capitulação aplicável aos casos em exame?"

Resposta: Considerando que os autos de infração foram emitidos por outro servidor, é necessário responder a questão anterior para em seguida responder a esta questão, recomenda-se a GTOF que tramite-se este processo ao servidor que emitiu os autos de infração para esclarecer esta questão.

c. "A interessada já se achava autorizada para funcionar no momento da infração? Possuía algum curso homologado?"

Resposta: NÃO. Conforme a publicação da PORTARIA ANAC Nº 2430/SSO, DE 29 DE DEZEMBRO DE 2010, a CLP Escola de Aviação Civil teve seu funcionamento autorizado em 29/12/2010 e cursos homologados a partir de 2011 (a homologação de cursos numa entidade só é possível após a mesma ser autorizada a funcionar).

d. "Caso se entenda pela aplicabilidade do art. 302, inciso VI, alínea "l", como se deveria proceder quanto ao número de voos? Deveria ser aplicada uma única multa pelo início do funcionamento de escola ou curso sem autorização abrangendo-se todos os voos ou uma multa por cada voo (no 302, VI, l)?"

Resposta: Tal questão deve ser respondida após o esclarecimento da questão do item "2 a" deste parecer, visto que uma vez esclarecida qual a intenção do servidor emissor dos autos de infração, pode-se definir tratar-se de uma infração simples (apenas um auto seria emitido) ou não.

e. Sendo aplicável uma única multa, como se deveria proceder acerca dos voos de instrução autuados? Desconsiderar-se-iam todos, assim como as multas aplicadas?

Resposta: Este servidor é de parecer que, caso a capitulação do art. 302, inciso VI, alínea "l" do CBA, só caberia de fato a emissão de um (01) auto de infração, mas considerando que este servidor não foi o emissor dos autos e ainda que não possui autonomia para decidir sobre se deve-se desconsiderar infrações apuradas por outro servidor, entende-se que a decisão de desconsiderar autos de infração emitidos por esse outro servidor deve ser determinada a nível gerencial.

f. Entendendo-se que se deva aplicar uma multa para cada voo, como se motivariam essas múltiplas multas diante do disposto nessa capitulação do art. 302, inciso VI, alínea "l"? Seria possível, ante o disposto na Nota Técnica n. 006/2016/ACP/SPO (SEI 0925913), que se estabelecesse o número de multas aplicadas com base no número de alunos que teriam recebido instrução de voo (considerando-se a inexistência de informações acerca da inscrição de alunos)? Se sim, seria possível identificar e quantificar os alunos que teriam recebido instrução de voo a fim de se estabelecer quantas multas devem ser aplicadas.

Resposta: Este servidor é de parecer que, caso a capitulação do art. 302, inciso VI, alínea "l" do CBA, só caberia de fato a emissão de um (01) auto de infração, porém não é possível a este servidor entender a intenção do servidor que emitiu os autos de infração. Considerando ainda que só encontra cópia de uma (01) página do Diário de Bordo da aeronave matrícula PT-CZZ, não é possível com apenas esta evidência e sem diligências adicionais determinar o número de alunos que teriam recebido instrução de voo de forma irregular (antes da entidade estar autorizada a funcionar).

CONCLUSÃO

a. Diante do exposto neste parecer, este servidor é de parecer que não é possível responder a todas as questões propostas pela CCPI sem a anuência e manifestação do servidor que de fato emitiu os autos de infração do processo referência.

b. Diante do exposto neste parecer, devido à complexidade e seriedade das questões e por estar acima do nível de decisão deste servidor é de parecer que a solução de algumas das questões propostas pela CCPI devem ser determinadas pela GTOF ou pelo GCOI (Ex.: Decidir se deve-se desconsiderar autos de infração já emitidos).

2)

Encaminhado à GCOI o Despacho de Diligência (SEI 1242783), solicitando a GTOF que acesse a cada um dos 87 processos (anexos ao processo referência e conteúdo os autos de infração), a identificação do aluno envolvido na operação com o nome e Código ANAC, conforme as folhas de diário de bordo (DB) acostada a cada um dos processos, além, ainda, de outros dados julgados pertinentes.

O mesmo despacho cita que "não é possível identificar claramente os nomes de cada um dos alunos que participaram de voos de treinamento pela escola - CLP ESCOLA DE AVIAÇÃO CIVIL LTDA, sem a devida autorização, além, ainda, de em algumas folhas de diário de bordo, o nome do aluno estar ilegível, dificultando assim sua identificação, impossibilitando a adequação dos casos sob análise ao conteúdo exarado na referida nota técnica, justificando, desta forma, o presente pedido de diligência complementar à solicitação feita anteriormente através do Despacho CCPI (SEI nº 0988169)".

De fato, foi verificado por este servidor em análise das folhas de diário de bordo, que tornouse impossível a identificação dos alunos devido a não aparecerem os Códigos ANAC no nome completo dos alunos envolvidos na maioria das vezes consta apenas o primeiro ou um dos sobrenomes, em outros casos os nomes estão ilegíveis e há ainda casos que não consta qualquer informação no DB sobre o aluno que participou da operação.

CONCLUSÃO

Diante do exposto neste parecer, conclui-se que NÃO é possível atender à solicitação do Despacho de Diligência (SEI 1242783) da CCPI com as informações já constantes do processo.

16. Ainda, no Despacho de retorno à Segunda Instância (DOC SEI 1405449), o órgão técnico acrescentou: "Após análise, verificou-se que, para atender à diligência, far-se-ia necessária inspeção na entidade, pois não é possível obter as informações a partir dos arquivos. Ocorre que a autorização da entidade foi revogada em outubro de 2016, inviabilizando a inspeção".

17. Após isso, a Segunda Instância retornou os autos ao órgão competente por entender não ter sido atendida a diligência (DOC SEI 1712261). Este, por sua vez, respondeu, ratificando a manifestação anterior, que não seria possível fornecer as informações solicitadas, devido à revogação da autorização de funcionamento e homologação dos cursos teórico e prático de PPA (DOC SEI 2348097).

18. É o relato.

PRELIMINARES

19. Primeiramente, salienta-se que não se encontram nos presentes processos vícios insanáveis. À interessada garantiu-se o direito de manifestação nos autos, podendo, inclusive, produzir provas. Observa-se que assim o fez, uma vez que apresentou diversas peças em sua defesa, sendo-lhe facultado apresentar provas à qualquer momento.

20. Assim, tem-se que em momento algum houve prejuízo ao exercício de defesa da interessada ou prejuízo de qualquer sorte à Administração. Os AIs, lavrados em 30/11/2010, trazem expressamente que: "Por determinação do Gerente de Licitação de Pessoal foi realizada, no dia 30/11/2010 inspeção na CLP ESCOLA DE AVIAÇÃO CIVIL LTDA, e na documentação da aeronave PT-CZZ e foi constatado, através da análise do Diário de Bordo da referida aeronave que a entidade utilizou-a para instrução de voo sem a devida Autorização de Funcionamento e respectiva Homologação de Curso, conforme voo realizado no dia (vide tabela acima) partindo de (vide tabela acima) às (vide tabela acima) registrado na Folha n° (vide tabela acima) do Diário de Bordo da aeronave PT-CZZ". Desse modo, está clara a transgressão.

21. Note-se que o Auto de Infração é o ato que dá início ao processo administrativo sancionador, conforme prescreve a Lei n° 7.565 de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBAer): "Art. 291. Toda vez que se verificar a ocorrência de infração prevista neste Código ou na legislação complementar, a autoridade aeronáutica lavrará o respectivo auto, remetendo-o à autoridade ou ao órgão competente para a apuração, julgamento ou providências administrativas cabíveis".

22. Com base, nesse dispositivo, resta claro que verificada a infração, deve-se lavrar o respectivo AI, exatamente como verifica-se no presente caso.

23. Por sua vez, a Resolução ANAC n° 25 de 25 de Abril de 2008, complementa: "Art. 4° O processo administrativo terá início com a lavratura do Auto de Infração – AI."

24. O auto de infração como principal documento de um processo administrativo traz embutido em si dois dispositivos primordiais para sua validade, que são a descrição do fato e seu enquadramento legal. Eles são os elementos necessários para que se informe, precisamente, o tipo infracional, permitindo, dessa forma, o exercício da ampla defesa e do contraditório.

25. A descrição objetiva do fato, conforme ocorreu, é suficiente para a construção da defesa, conforme jurisprudência dos tribunais superiores pátrios do STF e STJ:

- STF: RMS 24.129/DF, 2ª Turma, DJe 30/04/2012: "Exercício do direito de defesa. A descrição dos fatos realizada quando do indiciamento foi suficiente para o devido exercício do direito de defesa. Precedentes: MS 21.721; MS 23.490. (grifamos)

(...)

- Excerto de julgamento do STJ: "O indiciado se defende dos fatos que lhe são imputados e não de sua classificação legal, de sorte que a posterior alteração da capitulação legal da conduta não tem o condão de inquirir de nulidade o processo. Precedentes: MS 14.045/DF, Rel. Min. Napoleão Nunes Maia Filho, Terceira Seção, DJe 29.4.2010; MS 10.128/DF, Rel. Min. Og Fernandes, Terceira Seção, DJe 22.2.2010; MS 12.386/DF, Rel. Min. Felix Fischer, Terceira Seção, DJe 24.9.2007, p. 244" (STJ, MS 12.677/DF, 1ª Turma, DJe 20/04/2012). (grifamos)

26. No presente caso, os fatos estão corretos e precisamente descritos, com todos os elementos necessários para a perfeita tipificação da infração.

27. Saliente-se, novamente, que a interessada teve acesso anteriormente ao auto de infração, contendo de todos os dados necessários para o exercício pleno da ampla defesa e do contraditório, defendendo-se desembaraçadamente e precisamente do conteúdo da infração descrita nos autos de infração. Tanto assim o é que tentou desconfigurar a ocorrência de instrução de voo sem a devida autorização de funcionamento e homologação de curso correspondente.

28. Do texto dos autos, observa-se que o núcleo infracional consiste, realmente, na instrução de voo, em aeronave PRL, sem a devida autorização de funcionamento e homologação de curso correspondente, como defendeu-se a interessada, o que configura a incursão no tipo infracional de instalar ou manter em funcionamento escola ou curso de aviação sem autorização da autoridade aeronáutica.

29. Mais do que isso, observa-se que a motivação da DCI também fulcrou-se nisso. Todavia, a capitulação utilizada abrangia, tanto a correspondente perfeita ao fato descrito, quanto outras. Por isso, houve uma convalidação dos autos de infração, efetuada erroneamente, retirando-se a capitulação precisa com a manutenção da norma principal incorreta, mas com as complementares corretas.

30. Ante o ocorrido fez-se importante o esclarecimento, por meio de diligência, de como se deveria proceder, mesmo porque havia sido elaborada uma nota técnica indicando um entendimento de um auto de infração apenas para o tipo em análise com agravamento da sanção pelo número de alunos que teriam sido instruídos sem que houvesse autorização de funcionamento.

31. As respostas à diligência foram no sentido de que realmente deveria se aplicar o tipo correspondente ao fato descrito nos AIs, realizar instrução de voo, sem a devida autorização (instalar ou manter em funcionamento escola ou curso de aviação sem autorização da autoridade aeronáutica), mas sem poder aplicar o agravamento por aluno, uma vez que não foi possível apurar sua quantidade.

32. Dessa forma, corrobora-se a ocorrência de equívoco na recapitulação, que deve ser desconsiderada, com a manutenção da capitulação correta, art. 302, inciso VI, alínea "I" (instalar ou manter em funcionamento escola ou curso de aviação sem autorização da autoridade aeronáutica), aposta no AI.

33. Quanto ao erro de capitulação, aponta-se a indigitada IN ANAC n° 008/2008, que trazia, à época, os requisitos do AI, listando, expressamente, alguns dos vícios meramente formais passíveis de convalidação, *in verbis*:

Art. 7° Os vícios processuais meramente formais do AI são passíveis de convalidação.

§ 1° - Para efeito do caput, são considerados vícios formais, dentre outros:

I - omissão ou erro no enquadramento da infração, desde que a descrição dos fatos permita identificar a conduta punível;

II - incorreção no nome da empresa ou piloto;

III - erro na digitação do CNPJ ou CPF do autuado

IV - descrição diferente da matrícula da aeronave;

V - erro na digitação do endereço do autuado;

VI - erro de digitação ao descrever o local, data ou hora da ocorrência do fato.

§ 2° Na hipótese do inciso I será reaberto o prazo para defesa ao autuado. (grifo nosso)

34. Logo, como a descrição dos fatos permite o enquadramento da infração, conforme já explicitado, constituem-se como vícios meramente formais os defeitos de capitulação do presente caso. Nesse sentido é importante destacar que o artigo 55 da Lei n° 9.874/99 prevê: *Em decisão na qual se evidencie não acarretarem lesão ao interesse público nem prejuízo a terceiros, os atos que apresentarem defeitos sanáveis poderão ser convalidados pela própria Administração.* Além disso, aplicável aos processos administrativos o princípio *pas de nullité sans grief* (não há nulidade sem prejuízo), nas palavras de Marçal Justen Filho:

A nulidade deriva da incompatibilidade do ato concreto com valores jurídicos relevantes. Se certo ato concreto realiza os valores, ainda que por vias indiretas, não pode receber tratamento jurídico equivalente e reservado para atos reprováveis. Se um ato, apesar de não ser o adequado, realizar as finalidades legítimas, não pode ser separado a um ato cujo prática reprovável deve ser banida.

A nulidade consiste num defeito complexo, formado pela (a) discordância formal com um modelo normativo e que é (b) instrumento de infração aos valores consagrados pelo direito. De modo que, se não houver a consumação do efeito (lesão a um interesse protegido juridicamente), não se configurará invalidade jurídica.

Além, a doutrina do direito administrativo inverte essa necessidade, afirmando o postulado *de pas de nullité sans grief* (não há nulidade sem dano). (JUSTEN FILHO, Marçal. Curso de direito administrativo. 4. Ed. rev. e atual. São Paulo: Saraiva, 2009, p. 323/324.) (grifo nosso)

35. Nessa direção já se manifestou inúmeras vezes o STJ, *verbi gratia*:

a) ADMINISTRATIVO. MANDADO DE SEGURANÇA. SERVIDOR PÚBLICO FEDERAL. CASSAÇÃO DE APRESENTADORIA. PROCESSO ADMINISTRATIVO DISCIPLINAR. INSTAURADO COM BASE EM INVESTIGAÇÃO PROVOCADA POR DENÚNCIA ANÔNIMA. ADMISSIBILIDADE. PRECEDENTES. INEXISTÊNCIA DE AFRONTA AOS PRINCÍPIOS DO CONTRADITÓRIO, DA AMPLA DEFESA E DO DEVIDO PROCESSO LEGAL. DILAÇÃO PROBATÓRIA. INADEQUAÇÃO DA VIA ELEITA. 1. Ainda que com reservas, a denúncia anônima é admitida em nosso ordenamento jurídico, sendo considerada apta a deflagrar procedimentos de averiguação, como o processo administrativo disciplinar, conforme contêm em não elementos informativos idôneos suficientes, e desde que observadas as devidas cautelas no que diz respeito à identidade do investigado. Precedentes desta Corte. 2. As acusações que resultam da apreensão de documentos feita pela Comissão de Sindicância, sem a presença do indiciado, não foram consideradas para a concessão acerca da responsabilização do servidor, pois restaram afastados os enquadramentos das condutas resultantes das provas produzidas na mencionada diligência. 3. Eventual nulidade no Processo Administrativo exige a respectiva comprovação do prejuízo sofrido, o que não restou configurado na espécie, sendo, pois, aplicável o princípio *pas de nullité sans grief*. Precedentes. 4. Em sede de ação mandamental, a prova do direito líquido e certo deve ser pré-constituída, não se admitindo a dilação probatória. Precedentes. 5. Segurança denegada. (STJ MS 20080293874 MS - MANDADO DE SEGURANÇA - 13348. Terceira seção. Relator: Laurita Vaz. DJE DATA:16/09/2009);

b) ADMINISTRATIVO. SERVIDORES PÚBLICOS. DEMISSÃO. NULIDADES NO PROCESSO ADMINISTRATIVO DISCIPLINAR. OFENSA AO DEVIDO PROCESSO LEGAL. INOCORRÊNCIA. REEXAME DE PROVAS PRODUZIDAS. IMPOSSIBILIDADE DE ANÁLISE PELO PODER JUDICIÁRIO DO MÉRITO ADMINISTRATIVO. AGRAVAMENTO DA PENA SUGERIDA PELA COMISSÃO PROCESSANTE. POSSIBILIDADE. NECESSIDADE DE FUNDAMENTAÇÃO. ART. 168 DA LEI N° 8.112/90. EXCESSO DE PRAZO. NÃO COMPROVAÇÃO DE PREJUÍZO. INDEPENDÊNCIA DAS ESFERAS ADMINISTRATIVA E PENAL. "WRIT IMPETRADO COMO FORMA DE INSATISFAÇÃO COM O CONCLUSIVO DESEFEITO DO PROCESSO ADMINISTRATIVO DISCIPLINAR. ORDEM DENEGADA. I - Em relação ao controle jurisdicional do processo administrativo, a atuação do Poder Judiciário circunscreve-se ao campo da regularidade do procedimento, bem como à legalidade do ato demissionário, sendo-lhe defesa qualquer incursão no mérito administrativo a fim de aferir o grau de conveniência e oportunidade. II - A Lei 8.112/90, no artigo 168, autoriza a Autoridade competente a dissindir do relatório apresentado pela Comissão Processante, desde que a sanção aplicada esteja devidamente motivada. Ademais, não há vedação quanto à adoção do parecer de sua Consultoria Jurídica. Precedentes. III - A Lei n° 8.112/90, ao dispor sobre o julgamento do processo administrativo disciplinar, prevê expressamente no artigo 169, § 1° que "O julgamento fora do prazo legal não implica nulidade do processo." Consoante entendimento desta Corte o excesso de prazo não pode ser alegado como fator de nulidade do processo, momento se não restar comprovada qualquer lesão ao direito do servidor. IV - Aplicável o princípio do "pas de nullité sans grief", tendo em vista que eventual nulidade do processo administrativo exige a respectiva comprovação do prejuízo, o que não ocorreu no presente caso. V - A sanção administrativa é aplicada para salvaguardar os interesses, exclusivamente funcionais da Administração Pública, enquanto a sanção criminal destina-se à proteção da coletividade. Consoante entendimento desta Corte, a independência entre as instâncias penal, civil e

administrativa, consagrada na doutrina e na jurisprudência, permite à Administração impor punição disciplinar ao servidor faltoso à revista de anterior julgamento no âmbito criminal, ou em sede de ação civil, mesmo que a conduta imputada configure crime em tese. VI - Evidenciado o respeito aos princípios do devido processo legal, do contraditório e da ampla defesa, não há que se falar em nulidade do processo administrativo disciplinar, principalmente quando o "veriti" é imputado como forma derivada de insatisfação com o conclusivo defecho do processo administrativo disciplinar. VII - Ordem denegada. (STJ RMS 20030205218 MS - MANDADO DE SEGURANÇA - 9384, Terceira Seção. Relator: Gilson Dipp, DJ DATA:16/08/2004 PG:00130); c) ADMINISTRATIVO. PROCESSUAL CIVIL. RECURSO ORDINÁRIO EM MANDADO DE SEGURANÇA. PROCESSO ADMINISTRATIVO-DISCIPLINAR. VIOLAÇÃO DO CONTRADITÓRIO E DA AMPLA DEFESA NÃO VERIFICADA. AUSÊNCIA DE PROVA PRÉ-CONSTITUÍDA. 1. Trata-se de demissão da recorrente, após regular processo administrativo, em função de afirmado desvio de numerários na Contadoria da Comarca de Fundão por meio de fraudes que acarretaram o não-recolhimento aos cofres públicos de importâncias derivadas do ITCD. 2. O processo administrativo disciplinar observou o contraditório e a ampla defesa. A parte foi intimada dos atos processuais e teve oportunidade de se manifestar sobre a fundamentação que conduziu à sua demissão. 3. Inexiste nulidade sem prejuízo. Se é assina no processo penal, com maior razão no âmbito administrativo. A recorrente teve acesso aos autos do processo administrativo disciplinar, amplo conhecimento dos fatos investigados, produziu as provas pertinentes e ofereceu defesa escrita, o que afasta qualquer alegação relativa à ofensa ao devido processo legal e à ampla defesa. Eventual nulidade no processo administrativo exige a respectiva comprovação do prejuízo sofrido, hipótese não configurada na espécie, sendo, pois, aplicável o princípio *pari delictis sanis grefi*. 4. Nos termos da Súmula Vinculante SÍSTE: a falta de defesa técnica por advogado no processo administrativo não ofende a Constituição Federal, desde que seja concedida a oportunidade de ser efetivado o contraditório e a ampla defesa, como no caso. 5. Ausência de argumentação que desabone os atos da Comissão Processante. Não houve indicio de fato que condizesse a decisão imparcial ou arbitrária tomada contra a recorrente. 6. O Termo de Inducimento e o Relatório Final da Comissão Processante foram suficientemente fundamentados, com base nas provas produzidas nos autos. 7. Recurso Ordinário não provido. (STJ RMS 32849/ES RECURSO ORDINÁRIO EM MANDADO DE SEGURANÇA 2010/0160083-1. Segunda Turma. Relator: Ministro Herman Benjamin. DJE 20/05/2011).

36. Necessário se faz citar a RESOLUÇÃO Nº 472, DE 6 DE JUNHO DE 2018, que revogou tanto a Resolução nº 25, de 25 de abril de 2008 (art. 83, inciso II) quanto a Instrução Normativa nº 8, de 6 de junho de 2008 (art. 83, inciso IV), pois trouxe regras mais claras para situações como a em discussão, ratificando o ora afirmado:

Art. 19. Os vícios processuais **meramente formais** ou de competência presentes **no auto de infração são passíveis de convalidação em qualquer fase do processo**, por ato da autoridade competente para julgamento, com indicação do vício e da respectiva correção.

§ 1º No caso de convalidação dos vícios meramente formais que tenham potencial para prejudicar o direito de defesa, será concedido novo prazo de defesa ou de recurso ao autuado, conforme a fase processual, para a manifestação.

§ 2º No caso de **convalidação de vícios processuais que não tenham potencial para prejudicar o direito de defesa do autuado**, inclusive os de competência, **não será concedido prazo de § 1º deste artigo**.

37. Portanto, segue o presente processo, com a devida convalidação dos atos, consistente no retorno à capitulação aposta nos autos de infração, excluídos os dispositivos Art. 302, inciso I, Alínea "e", o Art. 299, inciso VII, o Art. 98, o Art. 201, Inciso VI e Art. 302, inciso III, alínea "u", todos da Lei nº 7.565, de 19/12/1986 (CBA), sem a necessidade de de reabertura de prazo, porquanto, como visto, a descrição dos fatos permite a perfeita tipificação infracional, com o consequente exercício desembarçado e preciso da defesa, que se deu no caso em tela, conforme já constatado.

38. **Importa, por fim, apontar que decorre disso a existência de uma única infração, já que a infração, instalar ou manter em funcionamento escola ou curso de aviação sem autorização da autoridade aeronáutica, não comporta múltiplas autuações como destacado pelo órgão técnico instaurador do processo, com a consequente unificação dos processos em um único, do qual resultará também uma única sanção. Servem, as diversas operações catalogadas, como prova da infração, pois corroboram que a interessada instalou/manteve em funcionamento escola/curso sem a devida autorização.**

39. **Da Regularidade Processual** - Considerados os marcos apontados no início dessa análise e o exposto acima, acuso regularidade processual no presente feito. Foram preservados todos os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitados os princípios da Administração Pública, em especial contraditório e ampla defesa.

FUNDAMENTAÇÃO - MÉRITO E ANÁLISE DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO

40. **Da materialidade infracional** - A peça da DC1, devidamente motivada e fundamentada pelo decisor competente, confirmou, de forma clara e objetiva, a materialidade infracional imputada à interessada pela fiscalização. Restou comprovado, de fato, com base na documentação probatória constante dos autos do processo, a inobservância pela interessada, ao disposto na alínea "I", inciso VI, do art. 302 c/c o Art. 98, ambos do CBAer, c/c os itens 141.3 (a), 141.13 (a) e 141.1 (b) (1) do RBHA 141.

41. Destarte, com fulcro no § 1º do art. 50 da Lei 9.784/1999, que abre a possibilidade de que a motivação da decisão de recurso administrativo consista em declaração de concordância com fundamentos de anteriores decisões, este relator ora endossa os argumentos trazidos por aquele decisor em sede de primeira instância para a confirmação da prática infracional, bem como fundamentação e a motivação da penalidade aplicada, declarando concordância a fim de que passem a fazer parte integrante do presente voto.

42. **Das razões recursais** - A Recorrente não trouxe em recurso, prova alguma que desconstituisse a materialidade infracional apurada pela Fiscalização.

43. Não havendo argumentação com prova em contrário, deve-se prevalecer aquilo que foi apurado pela Fiscalização. A autuação do Inspetor de Aviação Civil - INSPAC é ato administrativo que possui em seu favor presunção de legitimidade e cabe ao interessado a demonstração dos fatos que alega, nos termos do art. 36 da lei 9.784/99, que regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal:

Art. 36. Cabe ao interessado a prova dos fatos que tenha alegado, sem prejuízo do dever atribuído ao órgão competente para a instrução e o do disposto do art. 37 desta lei.

44. A presunção de legitimidade e legalidade dos atos administrativos advém do fato de que todos os atos devem estrito cumprimento em conformidade com a lei e de veracidade, por serem dotados da chamada fé pública. "Trata-se de presunção relativa (*juris tantum*), que, como tal, admite prova em contrário. O efeito prático de tal presunção é o de inverter o ônus da prova". (DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. Direito Administrativo. São Paulo: Atlas, 2001, página 72).

45. Pode-se dizer, portanto, que os atos emanados do Estado, independente de qual seja sua natureza - presumem-se verdadeiros até prova em contrário. A própria Constituição do Brasil estabelece que declarações e informações da Administração gozam de fé pública:

Art. 19. É vedado à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios:

(...)

II - recusar fé aos documentos públicos;

46. Se não se pode recusar a fé dos documentos públicos, é lógica a interpretação de que isso implica que os documentos (e atos) da Administração reputam-se (presumem-se) válidos. E mais, reputam-se válidos porque os atos administrativos se postam vinculados ao princípio da estrita legalidade, cujo efeito óbvio é que a Administração e seus agentes não podem atuar senão dentro dos limites legalmente postos, diferente dos entes privados, que podem atuar livremente contanto que não firmem os limites legais.

47. A fiscalização acostou conteúdo probatório robusto (*vide* quadros no item 3 acima), que não deixa dúvidas quanto à materialidade e autoria infracional, porquanto estão documentalmente comprovadas as operações de instrução - anteriores à autorização de funcionamento e homologação de curso, teórico e prático, da interessada -, com aeronave, cuja operadora e proprietária era, em ambos os casos, a interessada, de categoria PRI (privada - instrução) - o que implica, conforme a lei (item 47.67 do RBHA 47), a restrição do seu uso apenas em instrução de voo e este realizado por sua proprietária (exceção, outras pessoas jurídicas de ensino sob contrato aprovado pela autoridade de aviação).

48. Desse modo, não prosperam quaisquer dos argumentos apresentados pela interessada, uma vez que esta fora criada - atribuição de personalidade jurídica - com intuito de ser escola de aviação, conforme dito em defesa prévia, **"A criação da empresa CLP, se deu com o propósito de posteriormente homologar a referida entidade, e dar criá-se uma Unidade de Instrução Profissional—UIP, para então oferecer cursos e treinamentos profissionalizantes"**; e, por isso, adquiriu a referida aeronave, mantendo-a na categoria PRI, quando de seu registro no RAB, como dito na manifestação à convalidação do AI. **"O Cnpj foi criado...para manter a categoria PRI-Privada e Instrução no momento da transferência de nomes do proprietário. (...), pois caso não existisse um CNPJ válido e sim um CPF a mesma deixaria de ser PRI e mudaria para a categoria TPP"**. De forma, que assim se procedeu, registrando-se no Certificado de Aeronavegabilidade da aeronave do presente caso, datado de 27/05/2010, a categoria PRI. Logo, a aeronave não poderia ser utilizada, de forma alguma, em instrução, curso ou similares, sem autorização da ANAC.

49. Saliente-se que a própria interessada reconhece o uso da aeronave em instrução de voo - anexando, inclusive declarações de alunos (item 9 acima), que afirmam ter feito instrução de voo na aeronave em questão, citando, expressamente, ser de propriedade da CLP ESCOLA DE AVIAÇÃO CIVIL LTDA -, alegando que se trataria de instrução privada, o que é vedado por lei para aeronaves de categoria PRI (item 47.67 do RBHA 47). Assim, tem-se configurada a infração, pois a proprietária e operadora da aeronave era a interessada, sendo, dessa forma, a responsável não só pela aeronave como pelo controle de seu Diário de Bordo da aeronave (capítulo 10 da IAC 3151), não cabendo argumentação alguma no sentido de eximir-se dessa responsabilidade.

50. **Além do esposado, em que se clarifica ter havido instrução de voo, o que caracteriza instalação/manutenção de escola/curso de aviação, sem a devida autorização da ANAC, importante destacar que, exatamente por a interessada não possuir, à época dos voos de instrução, autorização de funcionamento da autoridade de aviação civil, não há como capitular a infração em outro dispositivo que não o inciso VI do art. 302 do CBAer, já que este se aplica exatamente a esses casos de exceção.**

51. Acrescente-se que a conduta praticada pela autuada enquadra-se como erro de fato e de direito, vez que inobservam norma cogente e de aplicação *erga omnes* regularmente expedida pela ANAC.

52. Destaque-se que o cumprimento de norma *erga omnes* vigente é objetivo, sem distinção de elemento volitivo, a não ser que expressamente consignado pela norma regulamentar. Como os normativos em comento não fazem expressamente esta distinção, não há que falar em exigência de voluntariedade para incursão na infração.

53. Este entendimento é corroborado por Hely Lopes Meirelles, que destaca que a multa administrativa, diferente das sanções penais, é de natureza objetiva, isto é, prescinde da caracterização da culpa ou do dolo do infrator para ser devida, uma vez que decorre do exposto descumprimento de conduta desejável imposta pelo Estado, decorrente precipuamente da supremacia do interesse público. (MEIRELLES, Hely Lopes. Direito Administrativo Brasileiro. 23ª ed. São Paulo: Malheiros, 1999.)

54. Desse modo, resta claro que, no presente caso, como estabelecido por norma cogente oponível a todos os abrangidos em seu espectro, de caráter vinculativo, não há margem para exceções quanto ao seu cumprimento no que tange a ausência do elemento volitivo.

55. Ainda, faz-se importante destacar o ensino de Celso Antônio Bandeira de Mello de que a finalidade das sanções relacionadas às infrações administrativas é desestimular a prática das condutas censuradas ou constranger ao cumprimento das obrigatórias, intimidando eventuais infratores. Todas as multas administrativas devem cumprir função intimidadora e exemplar, mas existem as que se limitam a esta função, e outras que buscam também ressarcir a Administração de algum prejuízo causado (multas ressarcitórias) como também as que apresentam caráter cominatório, se renovando continuamente até a satisfação da pretensão, obrigando o administrado a uma atuação positiva (astreinte). (BANDEIRA DE MELLO, Celso Antônio. Curso de direito administrativo. 24ª. São Paulo, Malheiros Editores, 2012, p. 864/865 e p. 879).

56. Daí a compreensão de que no processo administrativo sancionatório impera o livre convencimento do Fiscal-Regulador dentro da discricionariedade motivada e cotejo para com a finalidade específica a ser atingida com a eventual sanção a ser aplicada caso-a-caso. Esta finalidade, por sua vez, posta-se adstrita aos patamares firmados por norma de aplicação cogente e *erga omnes*, qual seja a tabela de valores dos Anexos da Resolução ANAC 25/2008.

57. Se houve a constatação da infração, este é o motivo para a aplicação da sanção. Se houve aplicação de sanção, os anexos da Resolução 25/2008 estabelecem os patamares de aplicação que não podem ser extrapolados pela unidade julgadora – e, no caso, efetivamente não houve extrapolação. Pelo contrário, aplicou-se inclusive o valor mínimo. Pelo fato de isto restar bem configurado nos autos, em especial pelo entendimento supra de a dosimetria (patamares de multa) ter supedâneo normativo (Anexo da Resolução ANAC 25/2008), não prosperam quaisquer alegações quanto à aplicação da sanção de multa e ao seu valor.

58. **Ante o exposto, tem-se que as razões dos recursos não lograram êxito em afastar a prática infracional objeto do presente feito e atribuída à interessada, restando esta configurada nos termos aferidos pela fiscalização.**

DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

59. A Instrução Normativa ANAC nº 08/2008 determina que a penalidade de multa deve ser calculada a partir do valor intermediário constante das tabelas aprovadas em anexo à Resolução nº 25, em vigor desde 28/04/08, observando-se as circunstâncias atenuantes e agravantes existentes

60. Para o reconhecimento da circunstância atenuante prevista no artigo 22, § 1º, inciso I da Resolução ANAC nº 25/2008 (“o reconhecimento da prática da infração”) entende-se que o ente regulado deve reconhecer não só a prática do ato, mas também o fato de que essa conduta infringiu norma de competência da Autoridade de Aviação Civil, o que não se deu nos autos do processo. Dessa forma, deve ser afastada a sua incidência.

61. Da mesma forma, entende-se que a Interessada não demonstrou, nos autos, ter adotado voluntariamente qualquer providência eficaz para amenizar as consequências da infração. Repare-se que nenhuma medida que configure um dever pode ser fundamento para a aplicação dessa atenuante, prevista no artigo 22, § 1º, inciso II.

62. Para a análise da circunstância atenuante prevista no artigo 22, § 1º, inciso III (“a inexistência de aplicação de penalidades no último ano”), é necessária pesquisa para identificar a eventual existência de sanção aplicada ao ente regulado no período de um ano encerrado nas datas dispostas no quadro em epígrafe – que são as datas das infrações ora analisadas.

63. Em pesquisa no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC dessa Agência, ficou demonstrado que **não há** penalidade (SEI 0883370) anteriormente aplicada ao autuado nessa situação, como bem observado na primeira instância.

64. Quanto à existência de circunstância agravante, não se vê, nos autos, qualquer elemento que configure hipótese prevista no § 2º do artigo 22 da Resolução ANAC nº 25/2008.

65. Dada a ausência de circunstância atenuantes e de circunstâncias agravantes aplicáveis ao caso, sugere-se que a penalidade a ser aplicada seja quantificada em R\$ 4.000,00 (quatro mil reais), que é o valor mínimo previsto, à época do fato, para a hipótese em tela - COD. IEA, letra "k", da Tabela de Infrações VII - INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS A PESSOAS NATURAIS OU JURÍDICAS NÃO COMPREENDIDAS NOS GRUPOS ANTERIORES- P. Jurídica - do Anexo II, da Resolução nº. 25/2008, e alterações posteriores.

66. **Da sanção a ser aplicada em definitivo** - Quanto ao valor da multa aplicada pela decisão de primeira instância administrativa, diante do esposto neste arrazoado, entendo que cabe a **MANUTENÇÃO**, do valor da multa no patamar mínimo, R\$ 4.000,00 (quatro mil reais).

CONCLUSÃO

67. Pelo exposto, sugiro **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO** a multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa em desfavor de BRASIL VIDA TAXI AEREO LTDA., conforme individualização no quadro abaixo:

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Data da Infração	Infração	Enquadramento	SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO
60800.244843/2011-93	643426146	06210/2011/SSO	02/06/2010	Instalar ou manter em funcionamento escola ou curso de aviação sem autorização da autoridade aeronáutica.	Art. 302, inciso VI, alínea "T, c/c o Art. 98, ambos do CB/Aer, c/c os itens 141.3 (a), 141.13 (a) e 141.1 (b) (1) do RBHA 141.	R\$ 4.000,00 (quatro mil reais)

68. Sugiro também que **se cancele** os créditos de multa abaixo, mantendo-se os autos dos respectivos processos juntados aos autos deste, por se tratar de uma única infração:

NUP	Auto de Infração	Crédito de Multa (SIGEC)	Data da Infração	Lavratura do AI	Hora da Infração	Local
60800.222270/2011-47	06168/2011/SSO	643372143	21/06/2010	30/11/2010	06h10min	SBGO
60800.222274/2011-25	06171/2011/SSO	643362142	21/06/2010	30/11/2010	11h35min	SBGO
60800.222277/2011-69	06173/2011/SSO	643363144	22/06/2010	30/11/2010	08h25min	SBGO
60800.222282/2011-71	06178/2011/SSO	643367147	22/06/2010	30/11/2010	11h55min	SBGO
60800.222284/2011-61	06182/2011/SSO	643369143	23/06/2010	30/11/2010	10h55min	SBGO
60800.222289/2011-93	06189/2011/SSO	643374140	23/06/2010	30/11/2010	08h25min	SBGO
60800.222292/2011-15	06191/2011/SSO	643376146	24/06/2010	30/11/2010	08h20mm	SBGO
60800.223223/2011-11	06192/2011/SSO	643381142	27/05/2010	30/11/2010	11h50min	SBGO
60800.222295/2011-41	06193/2011/SSO	643386143	25/06/2010	30/11/2010	08h35min	SBGO
60800.229203/2011-53	06195/2011/SSO	643408148	29/05/2010	30/11/2010	08h25min	SBGO
60800.229205/2011-42	06196/2011/SSO	643409146	29/05/2010	30/11/2010	10h45min	SBGO
60800.222302/2011-12	06197/2011/SSO	643410140	25/06/2010	30/11/2010	10h00min	SBGO
60800.229206/2011-97	06198/2011/SSO	643411148	29/05/2010	30/11/2010	12h40min	SBCN
60800.229207/2011-31	06199/2011/SSO	643412146	29/05/2010	30/11/2010	15h35min	SBGO
60800.229208/2011-	06200/2011/SSO	643413148	29/05/2010	30/11/2010	17h10min	SBCN

86	06200/2011/SSO	643416149	29/05/2010	30/11/2010	17h10min	SBCN
60800.229209/2011-21	06201/2011/SSO	643417147	31/05/2010	30/11/2010	11h40min	SBGO
60800.229210/2011-55	06203/2011/SSO	643419143	31/05/2010	30/11/2010	17h30min	SBGO
60800.229165/2011-39	06204/2011/SSO	643420147	01/06/2010	30/11/2010	11h55min	SBGO
60800.229166/2011-83	06205/2011/SSO	643421145	01/06/2010	30/11/2010	10h15min	SBGO
60800.222305/2011-48	06206/2011/SSO	643422143	01/07/2010	30/11/2010	08h5min	SBGO
60800.229167/2011-28	06207/2011/SSO	643423141	01/06/2010	30/11/2010	08h5min	SBGO
60800.229168/2011-72	06208/2011/SSO	643424140	01/06/2010	30/11/2010	17h20min	SBGO
60800.229172/2011-31	06209/2011/SSO	643425148	02/06/2010	30/11/2010	09h55min	SBGO
60800.244847/2011-71	06212/2011/SSO	643428142	03/06/2010	30/11/2010	10h05min	SBGO
60800.244846/2011-27	06213/2011/SSO	643429140	02/06/2010	30/11/2010	16h5min	SBGO
60800.244850/2011-95	06214/2011/SSO	643430144	04/06/2010	30/11/2010	09h00min	SBGO
60800.244851/2011-30	06215/2011/SSO	643431142	05/06/2010	30/11/2010	08h35min	SBGO
60800.222310/2011-51	06216/2011/SSO	643432140	03/07/2010	30/11/2010	08h45min	SBGO
60800.244852/2011-84	06217/2011/SSO	643433149	07/06/2010	30/11/2010	17h30min	SBGO
60800.222322/2011-85	06218/2011/SSO	643434147	03/07/2010	30/11/2010	16h20min	SBCN
60800.244853/2011-29	06219/2011/SSO	643436143	07/06/2010	30/11/2010	10h05min	SBGO
60800.222326/2011-63	06220/2011/SSO	643437141	03/07/2010	30/11/2010	19h55min	SBCN
60800.244855/2011-18	06221/2011/SSO	643438140	07/06/2010	30/11/2010	11h45min	SBGO
60800.222328/2011-52	06222/2011/SSO	643439148	04/07/2010	30/11/2010	08h25min	SBGO
60800.244856/2011-62	06223/2011/SSO	643440141	08/06/2010	30/11/2010	08h25min	SBGO
60800.222329/2011-05	06224/2011/SSO	643441140	04/07/2010	30/11/2010	14h10min	SBCN
60800.244860/2011-21	06226/2011/SSO	643443146	08/06/2010	30/11/2010	11h45min	SBGO
60800.222344/2011-45	06228/2011/SSO	643437141	03/07/2010	30/11/2010	14h10min	SBCN
60800.222348/2011-23	06229/2011/SSO	643446140	04/07/2010	30/11/2010	10h35min	SBCN
60800.244861/2011-75	06230/2011/SSO	643447149	09/06/2010	30/11/2010	11h20min	SBGO
60800.222350/2011-01	06231/2011/SSO	643448147	05/07/2010	30/11/2010	08h20min	SBGO
60800.244863/2011-64	06232/2011/SSO	643449145	12/06/2010	30/11/2010	16h00min	SBGO
60800.222362/2011-27	06233/2011/SSO	643450149	06/07/2010	30/11/2010	08h30min	SBGO
60800.245045/2011-89	06234/2011/SSO	643451147	12/06/2010	30/11/2010	17h30min	SBGO
60800.222364/2011-16	06235/2011/SSO	643452145	08/07/2010	30/11/2010	15h00min	SBGO
60800.222367/2011-50	06236/2011/SSO	643453143	14/07/2010	30/11/2010	10h00min	SWNS
60800.222368/2011-02	06238/2011/SSO	643454141	23/09/2010	30/11/2010	11h30min	SBGO
60800.222378/2011-30	06240/2011/SSO	643455140	23/09/2010	30/11/2010	17h00min	SBGO
60800.222380/2011-17	06241/2011/SSO	643456148	24/09/2010	30/11/2010	08h40min	SBGO
60800.223850/2011-51	06389/2011/SSO	643457146	01/10/2010	30/11/2010	08h50min	SBGO
60800.223851/2011-04	06390/2011/SSO	643458144	01/10/2010	30/11/2010	09h05min	SBCN
60800.223855/2011-84	06391/2011/SSO	643459142	05/10/2010	30/11/2010	09h05min	SBGO
60800.223961/2011-68	06400/2011/SSO	643460146	05/10/2010	30/11/2010	16h00min	SBCN
60800.223962/2011-11	06401/2011/SSO	643461144	05/10/2010	30/11/2010	17h5min	SBGO
60800.224276/2011-59	06421/2011/SSO	643462142	06/10/2010	30/11/2010	09h00min	SBGO
60800.225141/2011-19	06449/2011/SSO	643463140	17/06/2010	30/11/2010	17h40min	SBGO
60800.225142/2011-55	06450/2011/SSO	643464149	17/06/2010	30/11/2010	11h55min	SBGO
60800.225187/2011-20	06453/2011/SSO	643467143	19/06/2010	30/11/2010	08h25min	SBGO
60800.225190/2011-43	06454/2011/SSO	643468141	19/06/2010	30/11/2010	13h5min	SBRP
60800.225192/2011-32	06455/2011/SSO	643469140	19/06/2010	30/11/2010	16h20min	SBMT
60800.225195/2011-76	06456/2011/SSO	643470143	20/06/2010	30/11/2010	12h40min	SBSJ
60800.225199/2011-54	06457/2011/SSO	643471141	20/06/2010	30/11/2010	14h40min	SBJD
60800.225761/2011-40	06461/2011/SSO	643472140	14/06/2010	30/11/2010	14/06/2010	SBGO
60800.225764/2011-83	06462/2011/SSO	643473148	14/06/2010	30/11/2010	10h30min	SBGO
60800.225768/2011-61	06463/2011/SSO	643474146	14/06/2010	30/11/2010	17h30min	SBGO
60800.225773/2011-74	06464/2011/SSO	643475144	15/06/2010	30/11/2010	08h25min	SBGO
60800.225777/2011-52	06467/2011/SSO	643478149	16/06/2010	30/11/2010	10h30min	SBGO
60800.225779/2011-41	06468/2011/SSO	643479147	16/06/2010	30/11/2010	12h30min	SBGO
60800.225783/2011-18	06469/2011/SSO	643480140	16/06/2010	30/11/2010	17h25min	SBGO
60800.227014/2011-46	06482/2011/SSO	643481149	11/06/2010	30/11/2010	09h55min	SBGO
60800.227016/2011-35	06483/2011/SSO	643482147	11/06/2010	30/11/2010	17h50min	SBGO
60800.227021/2011-48	06484/2011/SSO	643483145	11/06/2010	30/11/2010	10h0min	SBGO
60800.227025/2011-26	06485/2011/SSO	643484143	11/06/2010	30/11/2010	11h40min	SBGO

60800.227028/2011-60	06486/2011/SSO	643485141	12/03/2010	30/11/2010	09h35min	SBGO
60800.227032/2011-28	06487/2011/SSO	643486140	12/06/2010	30/11/2010	11h30min	SBGO
60800.244845/2011-82	06211/2011/SSO	643427144	02/06/2010	30/11/2010	08h20min	SBGO
60800.222389/2011-10	06138/2011/SSO	643360140	27/05/2010	30/11/2010	10h05min	SBGO
60800.244859/2011-04	06225/2011/SSO	643442148	08/06/2010	30/11/2010	10h00min	SBGO
60800.225781/2011-11	06466/2011/SSO	643477140	16/06/2010	30/11/2010	08h50min	SBGO
60800.225774/2011-19	06465/2011/SSO	643476142	15/06/2010	30/11/2010	12h5min	SBGO
60800.225184/2011-96	06452/2011/SSO	643466145	18/06/2010	30/11/2010	10h15min	SBGO
60800.225144/2011-44	06451/2011/SSO	643465147	17/06/2010	30/11/2010	10h15min	SBGO
60800.222343/2011-09	06227/2011/SSO	643444144	03/07/2010	30/11/2010	10h40min	SBCN
60800.222304/2011-01	06202/2011/SSO	643418145	29/06/2010	30/11/2010	10h05min	SBGO
60800.223252/2011-82	06194/2011/SSO	643389148	28/05/2010	30/11/2010	08h20min	SBGO
60800.222280/2011-82	06175/2011/SSO	643365140	22/06/2010	30/11/2010	10h05min	SBGO

69. **É o Parecer e Proposta de Decisão.**

70. **Submete-se ao crivo do decisor.**



Documento assinado eletronicamente por **Rodrigo Camargo Cassimiro, Técnico(a) em Regulação de Aviação Civil**, em 11/06/2019, às 19:24, 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 <http://sistemas.amae.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **3098372** e o código CRC **60C54403**.

Referência: Processo nº 60800.244843/2011-93

SEI nº 3098372



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 884/2019

PROCESSO Nº 60800.244843/2011-93

INTERESSADO: CLP ESCOLA DE AVIAÇÃO CIVIL LTDA

1. Recurso conhecido e recebido em seus efeitos suspensivos, vez que apresentado na vigência do art. 16 da Res. ANAC 25/2008.
2. Analisados todos os elementos constantes dos autos, em especial manifestações do interessado. Foi dada ampla oportunidade de manifestação no feito, respeitados prazos e dialética processual, de modo que preservados ampla defesa e contraditório inerentes ao certame.
3. De acordo com a proposta de decisão (3098372). Ratifico na integralidade os entendimentos da análise referenciada, adotando-os como meus e tornando-os parte integrante desta decisão, com respaldo nos termos do artigo 50, §1º da Lei nº 9.784/1999.
4. Dosimetria adequada para o caso. À luz do art. 36, §6º, da Resolução 472/2018, que entrou em vigor a partir de 04/12/2018, "*para fins de aferição da dosimetria deve-se considerar o contexto fático existente quando do arbitramento da sanção em primeira instância*".
5. Faça alguns destaques.
6. A Nota Técnica (NT) 161 (DOC SEI 0906586) dispôs acerca de questões cruciais para a tomada de decisão, a serem respondidas pelas áreas técnicas. Os pontos nodais do processo abordados pelo documento foram tratados pelas respostas abaixo, **destacadas em amarelo**, que ficaram a cargo dos Pareceres 1394 (DOC SEI 1020421) e 2333 (DOC SEI 1355159):

1. Qual a infração se quis, de fato, autuar? Instalar ou manter em funcionamento escola ou curso de aviação sem autorização da autoridade aeronáutica (CBAer 302, VI, I) ou utilizar ou empregar aeronave em serviço especializado, sem a necessária homologação do órgão competente (CBAer 302, I, e)?

Resposta 1: Considerando que os autos de infração foram emitidos por outro servidor (não este servidor que assina este parecer) e que não é possível a este servidor qual era de fato a intenção do emitido os autos, recomenda-se a GTOF que tramite-se este processo ao servidor que emitiu os autos de infração para esclarecer esta questão.

2. Qual seria e por qual motivo, portanto, no entendimento dessa área técnica, a capitulação aplicável aos casos em exame?

Resposta 2: Considerando que os autos de infração foram emitidos por outro servidor, é necessário responder a questão anterior para em seguida responder a esta questão, recomenda-se a GTOF que tramite-se este processo ao servidor que emitiu os autos de infração para esclarecer esta questão.

3. A interessada já se achava autorizada para funcionar no momento da infração? Possuía algum curso homologado?

Resposta 3: **NÃO.** Conforme a publicação da PORTARIA ANAC Nº 2430/SSO, DE 29 DE DEZEMBRO DE 2010, a CLP Escola de Aviação Civil teve seu funcionamento autorizado em 29/12/2010 e cursos homologados a partir de 2011 (a homologação de cursos numa entidade só é possível após a mesma ser autorizada a funcionar).

4. Caso se entenda pela aplicabilidade do art. 302, inciso VI, alínea "I", como se deveria proceder quanto ao número de voos? Deveria ser aplicada uma única multa pelo início do funcionamento de escola ou curso sem autorização abrangendo-se todos os voos ou uma multa por cada voo (no 302, VI, I)?

Resposta 4: Tal questão deve ser respondida após o esclarecimento da questão do item

“2 a” deste parecer, visto que uma vez esclarecida qual a intenção do servidor emissor dos autos de infração, pode ser definida tratar-se de uma infração simples (apenas um auto seria emitido) ou não.

5. Sendo aplicável uma única multa, como se deveria proceder acerca dos voos de instrução atuados? Desconsiderariam-se todos, assim como as multas aplicadas?

Resposta 5: Este servidor é de parecer que, caso a capitulação do art, 302, inciso VI, alínea "I" do CBA, só caberia de fato a emissão de um (01) auto de infração, mas considerando que este servidor não foi o emissor dos autos e ainda que não possui autonomia para decidir sobre se deve-se desconsiderar infrações apuradas por outro servidor, entende-se que a decisão de desconsiderar autos de infração emitidos por esse outro servidor deve ser determinada a nível gerencial.

6. Entendendo-se que se deva aplicar uma multa para cada voo, como se motivariam essas múltiplas multas diante do disposto nessa capitulação do art, 302, inciso VI, alínea "I"? Seria possível, ante o disposto na Nota Técnica n. 006/2016/ACPI/SPO (SEI 0925913), que se estabelecesse o número multas aplicadas com base no número de alunos que teriam recebido instrução de voo (considerando-se a inexistência de informações acerca da inscrição de alunos)? Se sim, seria possível identificar e quantificar os alunos que teriam recebido instrução de voo a fim de se estabelecer quantas multas devem ser aplicadas.

Resposta 6: Este servidor é de parecer que, caso a capitulação do art, 302, inciso VI, alínea "I" do CBA, só caberia de fato a emissão de um (01) auto de infração, porém não é possível a este servidor entender a intenção do servidor que emitiu os autos de infração. Considerando ainda que só encontrada cópia de uma (01) página do Diário de Bordo da aeronave matrícula PT-CZZ, não é possível com apenas esta evidência e sem diligências adicionais determinar o número de alunos que teriam recebido instrução de voo de forma irregular (antes da entidade estar autorizada a funcionar).

7. A partir da resposta 3, tem-se claramente a materialidade infracional de instalar ou manter em funcionamento escola ou curso de aviação sem autorização da autoridade aeronáutica, o que fere o art. 302, inciso VI, alínea "I", c/c o Art. 98, ambos do CBAer, Lei 7.565/1986, c/c os itens 141.3 (a), 141.13 (a) e 141.1 (b) (1) do RBHA 141.

8. A partir da resposta constante do Despacho CCPI 1242783, de 28/11/2017, tem-se que não é possível identificar claramente os nomes de cada um dos alunos que participaram de voos de treinamento pela escola, aqueles 87 objeto de autuação. A resposta 5 indica que no caso de capitulação do art, 302, inciso VI, alínea "I" do CBA, só caberia de fato a emissão de um (01) auto de infração. Por fim, a resposta 6 arremata, no tocante à materialidade, que considerando ainda que só encontrada cópia de uma (01) página do Diário de Bordo da aeronave matrícula PT-CZZ, não é possível com apenas esta evidência e sem diligências adicionais determinar o número de alunos que teriam recebido instrução de voo de forma irregular (antes da entidade estar autorizada a funcionar).

9. A esse respeito, colaciono a letra normativa aplicável ao caso:

LEI 7.565/1986

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

(...)

VI - infrações imputáveis a pessoas naturais ou jurídicas não compreendidas nos grupos anteriores:

(...)

l) instalar ou manter em funcionamento escola ou curso de aviação sem autorização da autoridade aeronáutica;

10. Isso dito, só nos resta ater ao que consta dos autos porque ao processo administrativo se aplica o princípio da verdade material ou real. Isso ocorre principalmente pela aplicação inerente do princípio da indisponibilidade do interesse público ao processo administrativo e se torna fundamental importância para o julgador administrativo, que não deve somente se ater, portanto, ao devido processo legal, ao contraditório e ampla defesa, mas a verdade real. Segundo José dos Santos Carvalho Filho, Curso de Direito Constitucional Positivo. 23. ed. Ed. Malheiros (2004), grifos nossos:

“(...) é o princípio da verdade material que autoriza o administrador a perseguir a verdade real, ou seja, aquela que resulta efetivamente dos fatos que a constituíram.” (...) “no processo administrativo, porém, o próprio administrador vai à busca de documentos, comparece a locais, inspeciona bens, colhe depoimentos e, a final, adota realmente todas as providências que possam conduzi-lo a uma conclusão baseada na verdade material ou real. É o exato sentido do princípio da verdade material”.

11. Os AIs, lavrados em 30/11/2010, trazem expressamente que: “Por determinação do

Gerente de Licenças de Pessoal foi realizada, no dia 30/11/2010 inspeção na CLP ESCOLA DE AVIAÇÃO CIVIL LTDA. e na documentação da aeronave PT-CZZ e **foi constatado, através da análise do Diário de Bordo da referida aeronave que a entidade utilizou-a para instrução de voo sem a devida Autorização de Funcionamento e respectiva Homologação de Curso**, conforme voo realizado no dia (vide tabela acima) partindo de (vide tabela acima) às (vide tabela acima) registrado na Folha nº (vide tabela acima) do Diário de Bordo da aeronave PT-CZZ".

12. De se parecer, portanto, que com base no que consta do processo, só é possível concluir a ocorrência de uma conduta, em especial pelo destaque feito no item 7 supra.

13. Isso dito, consideradas as atribuições a mim conferidas pela Portaria nº 3.403, de 17 de novembro de 2016 e Portaria nº 2.829, de 20 de outubro de 2016 e com com lastro no art 42, incisos, da Resolução ANAC nº 472, de 2018, e competências ditas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução n 381/2016, **DECIDO:**

- **DAR PROVIMENTO PARCIAL** ao Recurso, para **MANTER a decisão aplicada pelo setor de primeira instância administrativa**, em desfavor da empresa CLP ESCOLA DE AVIAÇÃO CIVIL LTDA, nos seguintes termos:

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Data da Infração	Infração	Enquadramento	SANÇÃO EM SEGUNDA INSTÂNCIA
60800.244843/2011-93	643426146	06210/2011/SSO	02/06/2010	Instalar ou manter em funcionamento escola ou curso de aviação sem autorização da autoridade aeronáutica.	Art. 302, inciso VI, alínea "I", c/c o Art. 98, ambos do CBAer, c/c os itens 141.3 (a), 141.13 (a) e 141.1 (b) (1) do RBHA 141.	R\$ 4.000,00 (quatro mil reais)

- **E CANCELAR os créditos de multa abaixo**, por incerteza da materialidade infracional:

NUP	Auto de Infração	Crédito de Multa (SIGEC)	Data da Infração	Lavratura do AI	Hora da Infração	Local
60800.222270/2011-47	06168/2011/SSO	643372143	21/06/2010	30/11/2010	06h10min	SBGO
60800.222274/2011-25	06171/2011/SSO	643362142	21/06/2010	30/11/2010	11h35min	SBGO
60800.222277/2011-69	06173/2011/SSO	643363144	22/06/2010	30/11/2010	08h25min	SBGO
60800.222282/2011-71	06178/2011/SSO	643367147	22/06/2010	30/11/2010	11h55min	SBGO
60800.222284/2011-61	06182/2011/SSO	643369143	23/06/2010	30/11/2010	10h55min	SBGO
60800.222289/2011-93	06189/2011/SSO	643374140	23/06/2010	30/11/2010	08h25min	SBGO
60800.222292/2011-15	06191/2011/SSO	643376146	24/06/2010	30/11/2010	08h20mm	SBGO
60800.223223/2011-11	06192/2011/SSO	643381142	27/05/2010	30/11/2010	11h50min	SBGO
60800.222295/2011-41	06193/2011/SSO	643386143	25/06/2010	30/11/2010	08h35min	SBGO
60800.229203/2011-53	06195/2011/SSO	643408148	29/05/2010	30/11/2010	08h25min	SBGO
60800.229205/2011-42	06196/2011/SSO	643409146	29/05/2010	30/11/2010	10h45min	SBGO
60800.222302/2011-	06197/2011/SSO	643410140	25/06/2010	30/11/2010	10h00min	SBGO

12	06197/2011/SSO	643410140	29/06/2010	30/11/2010	10h00min	SBGO
60800.229206/2011-97	06198/2011/SSO	643411148	29/05/2010	30/11/2010	12h40min	SBCN
60800.229207/2011-31	06199/2011/SSO	643412146	29/05/2010	30/11/2010	15h35min	SBGO
60800.229208/2011-86	06200/2011/SSO	643416149	29/05/2010	30/11/2010	17h10min	SBCN
60800.229209/2011-21	06201/2011/SSO	643417147	31/05/2010	30/11/2010	11h40min	SBGO
60800.229210/2011-55	06203/2011/SSO	643419143	31/05/2010	30/11/2010	17h30min	SBGO
60800.229165/2011-39	06204/2011/SSO	643420147	01/06/2010	30/11/2010	11h55min	SBGO
60800.229166/2011-83	06205/2011/SSO	643421145	01/06/2010	30/11/2010	10h15min	SBGO
60800.222305/2011-48	06206/2011/SSO	643422143	01/07/2010	30/11/2010	08h15min	SBGO
60800.229167/2011-28	06207/2011/SSO	643423141	01/06/2010	30/11/2010	08h15min	SBGO
60800.229168/2011-72	06208/2011/SSO	643424140	01/06/2010	30/11/2010	17h20min	SBGO
60800.229172/2011-31	06209/2011/SSO	643425148	02/06/2010	30/11/2010	09h55min	SBGO
60800.244847/2011-71	06212/2011/SSO	643428142	03/06/2010	30/11/2010	10h05min	SBGO
60800.244846/2011-27	06213/2011/SSO	643429140	02/06/2010	30/11/2010	16h15min	SBGO
60800.244850/2011-95	06214/2011/SSO	643430144	04/06/2010	30/11/2010	09h00min	SBGO
60800.244851/2011-30	06215/2011/SSO	643431142	05/06/2010	30/11/2010	08h35min	SBGO
60800.222310/2011-51	06216/2011/SSO	643432140	03/07/2010	30/11/2010	08h45min	SBGO
60800.244852/2011-84	06217/2011/SSO	643433149	07/06/2010	30/11/2010	17h30min	SBGO
60800.222322/2011-85	06218/2011/SSO	643434147	03/07/2010	30/11/2010	16h20min	SBCN
60800.244853/2011-29	06219/2011/SSO	643436143	07/06/2010	30/11/2010	10h05min	SBGO
60800.222326/2011-63	06220/2011/SSO	643437141	03/07/2010	30/11/2010	19h55min	SBCN
60800.244855/2011-18	06221/2011/SSO	643438140	07/06/2010	30/11/2010	11h45min	SBGO
60800.222328/2011-52	06222/2011/SSO	643439148	04/07/2010	30/11/2010	08h25min	SBGO
60800.244856/2011-62	06223/2011/SSO	643440141	08/06/2010	30/11/2010	08h25min	SBGO
60800.222329/2011-05	06224/2011/SSO	643441140	04/07/2010	30/11/2010	14h10min	SBCN
60800.244860/2011-21	06226/2011/SSO	643443146	08/06/2010	30/11/2010	11h45min	SBGO
60800.222344/2011-45	06228/2011/SSO	643437141	03/07/2010	30/11/2010	14h10min	SBCN
60800.222348/2011-						

60800.222340/2011-23	06229/2011/SSO	643446140	04/07/2010	30/11/2010	10h35min	SBCN
60800.244861/2011-75	06230/2011/SSO	643447149	09/06/2010	30/11/2010	11h20min	SBGO
60800.222350/2011-01	06231/2011/SSO	643448147	05/07/2010	30/11/2010	08h20min	SBGO
60800.244863/2011-64	06232/2011/SSO	643449145	12/06/2010	30/11/2010	16h00min	SBGO
60800.222362/2011-27	06233/2011/SSO	643450149	06/07/2010	30/11/2010	08h30min	SBGO
60800.245045/2011-89	06234/2011/SSO	643451147	12/06/2010	30/11/2010	17h30min	SBGO
60800.222364/2011-16	06235/2011/SSO	643452145	08/07/2010	30/11/2010	15h00min	SBGO
60800.222367/2011-50	06236/2011/SSO	643453143	14/07/2010	30/11/2010	10h00min	SWNS
60800.222368/2011-02	06238/2011/SSO	643454141	23/09/2010	30/11/2010	11h30min	SBGO
60800.222378/2011-30	06240/2011/SSO	643455140	23/09/2010	30/11/2010	17h00min	SBGO
60800.222380/2011-17	06241/2011/SSO	643456148	24/09/2010	30/11/2010	08h40min	SBGO
60800.223850/2011-51	06389/2011/SSO	643457146	01/10/2010	30/11/2010	08h50min	SBGO
60800.223851/2011-04	06390/2011/SSO	643458144	01/10/2010	30/11/2010	09h05min	SBCN
60800.223855/2011-84	06391/2011/SSO	643459142	05/10/2010	30/11/2010	09h05min	SBGO
60800.223961/2011-68	06400/2011/SSO	643460146	05/10/2010	30/11/2010	16h00min	SBCN
60800.223962/2011-11	06401/2011/SSO	643461144	05/10/2010	30/11/2010	17h15min	SBGO
60800.224276/2011-59	06421/2011/SSO	643462142	06/10/2010	30/11/2010	09h00min	SBGO
60800.225141/2011-19	06449/2011/SSO	643463140	17/06/2010	30/11/2010	17h40min	SBGO
60800.225142/2011-55	06450/2011/SSO	643464149	17/06/2010	30/11/2010	11h55min	SBGO
60800.225187/2011-20	06453/2011/SSO	643467143	19/06/2010	30/11/2010	08h25min	SBGO
60800.225190/2011-43	06454/2011/SSO	643468141	19/06/2010	30/11/2010	13h15min	SBRP
60800.225192/2011-32	06455/2011/SSO	643469140	19/06/2010	30/11/2010	16h20min	SBMT
60800.225195/2011-76	06456/2011/SSO	643470143	20/06/2010	30/11/2010	12h40min	SBSJ
60800.225199/2011-54	06457/2011/SSO	643471141	20/06/2010	30/11/2010	14h40min	SBJD
60800.225761/2011-40	06461/2011/SSO	643472140	14/06/2010	30/11/2010	14/06/2010	SBGO
60800.225764/2011-83	06462/2011/SSO	643473148	14/06/2010	30/11/2010	10h30min	SBGO
60800.225768/2011-61	06463/2011/SSO	643474146	14/06/2010	30/11/2010	17h30min	SBGO

60800.225773/2011-74	06464/2011/SSO	643475144	15/06/2010	30/11/2010	08h25min	SBGO
60800.225777/2011-52	06467/2011/SSO	643478149	16/06/2010	30/11/2010	10h30min	SBGO
60800.225779/2011-41	06468/2011/SSO	643479147	16/06/2010	30/11/2010	12h30min	SBGO
60800.225783/2011-18	06469/2011/SSO	643480140	16/06/2010	30/11/2010	17h25min	SBGO
60800.227014/2011-46	06482/2011/SSO	643481149	11/06/2010	30/11/2010	09h55min	SBGO
60800.227016/2011-35	06483/2011/SSO	643482147	11/06/2010	30/11/2010	17h50min	SBGO
60800.227021/2011-48	06484/2011/SSO	643483145	11/06/2010	30/11/2010	10h10min	SBGO
60800.227025/2011-26	06485/2011/SSO	643484143	11/06/2010	30/11/2010	11h40min	SBGO
60800.227028/2011-60	06486/2011/SSO	643485141	12/03/2010	30/11/2010	09h35min	SBGO
60800.227032/2011-28	06487/2011/SSO	643486140	12/06/2010	30/11/2010	11h30min	SBGO
60800.244845/2011-82	06211/2011/SSO	643427144	02/06/2010	30/11/2010	08h20min	SBGO
60800.222389/2011-10	06138/2011/SSO	643360140	27/05/2010	30/11/2010	10h05min	SBGO
60800.244859/2011-04	06225/2011/SSO	643442148	08/06/2010	30/11/2010	10h00min	SBGO
60800.225781/2011-11	06466/2011/SSO	643477140	16/06/2010	30/11/2010	08h50min	SBGO
60800.225774/2011-19	06465/2011/SSO	643476142	15/06/2010	30/11/2010	12h5min	SBGO
60800.225184/2011-96	06452/2011/SSO	643466145	18/06/2010	30/11/2010	10h15min	SBGO
60800.225144/2011-44	06451/2011/SSO	643465147	17/06/2010	30/11/2010	10h15min	SBGO
60800.222343/2011-09	06227/2011/SSO	643444144	03/07/2010	30/11/2010	10h40min	SBCN
60800.222304/2011-01	06202/2011/SSO	643418145	29/06/2010	30/11/2010	10h05min	SBGO
60800.223252/2011-82	06194/2011/SSO	643389148	28/05/2010	30/11/2010	08h20min	SBGO
60800.222280/2011-82	06175/2011/SSO	643365140	22/06/2010	30/11/2010	10h05min	SBGO

14. À Secretaria.
15. Notifique-se.
16. Publique-se.

BRUNO KRUCHAK BARROS

SIAPE 1629380

Presidente Turma Recursal – BSB

Assessor de Julgamento de Autos em Segunda Instância Substituto



Documento assinado eletronicamente por **Bruno Kruchak Barros, Presidente de Turma,**



em 12/06/2019, às 19:31, 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 <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **3122525** e o código CRC **DC370880**.

Referência: Processo nº 60800.244843/2011-93

SEI nº 3122525