



**PARECER N°** 656/2019/JULG ASJIN/ASJIN  
**PROCESSO N°** 00058.018507/2014-68  
**INTERESSADO:** SARA OLÍMPIO DE OLIVEIRA

/

## **PROPOSTA DE DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA – ASJIN**

**Infração:** Permitir operação de aeronave com CA cancelado.

**Enquadramento:** alínea "d" do inciso I do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA).

**Data da Infração:** 26/03/2013

**Auto de infração:** 01102/2014/SPO

**Aeronave:** PT-GFF

**Crédito de multa:** 666922190

**Proponente:** Daniella da Silva Macedo Guerreiro - Especialista em Regulação de Aviação Civil - SIAPE 1650801

## **INTRODUÇÃO**

1. Trata-se de processo administrativo instaurado sob o número em referência, sendo que o Auto de Infração nº 01102/2014/SPO (fl. 01 do Volume SEI nº 1823934) capitula a infração no "Art. 302, inciso (I), alínea "c" da Lei 7.565 de 19 de dezembro de 1986".

2. O Auto de Infração (AI) nº 01102/2014/SPO apresenta a seguinte descrição:

MARCAS DA AERONAVE: PT-GFF

DATA: 26/03/2013 HORA: 11h20 LOCAL: Barreiro - Sorriso/MT

Descrição da ocorrência: Permitir operação de aeronave com CA cancelado.

HISTÓRICO:

A Sra. Sara Olímpio de Oliveira, na qualidade de operador da aeronave, modelo EMB-201, marcas de nacionalidade e matrícula PT-GFF, categoria TPP permitiu que ela fosse operada no local e data mencionados acima com CA cancelado.

Segundo BROA e consulta aos sistemas da ANAC, verificou-se que na data da ocorrência essa aeronave estava com seu CA - Certificado de Aeronavegabilidade cancelado desde 26/10/2007.

Face ao exposto, a Sra. Sara Olímpio de Oliveira, na qualidade de operador da aeronave PT-GFF, incorreu em infração capitulada na Lei nº 7.565/86 (Código Brasileiro de Aeronáutica) no seu Art. 302, Inciso (I), Alínea "c".

Capitulação: Art. 302, inciso (I), alínea "c" da Lei 7.565 de 19 de dezembro de 1986.

3. No Relatório de Fiscalização (RF) nº 15/2014/GTPO-DF/GOAG/SPO (fl. 02 do Volume SEI nº 1823934) é informado:

Após a Gerência-Geral de Análise e Pesquisa da Segurança Operacional (GGAP) tomar

conhecimento do acidente envolvendo a aeronave de marcas de nacionalidade e matrícula PT-GFF, foi instaurado procedimento administrativo nº 00065.110473/2013-92 a fim de averiguar os fatos declinados no BROA nº 146/GGAP/2013, revisão 01. De acordo com o Despacho 503/2013/GVAG/SSO, de 04 de setembro de 2013, o processo foi encaminhado à GVAG-BR para as diligências.

Segundo o BROA *supra*, o Sr. Carlos Felipe Formehl, sem possuir licença para vôo, pilotou a aeronave modelo EMB-201, de marcas de nacionalidade e matrícula PT-GFF, categoria privada, com Certificado de aeronavegabilidade cancelado desde 26/10/2007, onde veio a sofrer acidente aeronáutico durante a aplicação de produtos no local e horário mencionados acima. O Sr. Carlos F. Formehn veio à óbito três dias depois do acidente, decorrente dos ferimentos.

(...)

A Sra. Sara Olímpio de Oliveira, na qualidade de operadora da aeronave, é responsável por sua operação. Nesse sentido, permitiu a operação por pessoa não habilitada, bem como permitiu a operação de aeronave com o CA cancelado.

(...)

Em relação à operação de aeronave com o CA cancelado, a Sra. Sara Olímpio de Oliveira, na qualidade de operadora da aeronave PT-GFF, incorreu em infração capitulada na Lei nº 7.565/86 (Código Brasileiro de Aeronáutica) no seu Art. 302, Inciso (I), Alínea "c", *in verbis*:

(...)

Na instrução processual, em suma, a operadora alegou desconhecimento da operação, tampouco ter permitido qualquer autorização.

A operadora terá direito à ampla defesa, se novamente apresentada, no prazo, que será julgada pelo setor competente.

ANEXOS:

1 - Página de dados do operador no SACI;

2 - Cópia do BROA nº 146/GGAP/2013, revisão 01.

4. Página do sistema SACI/ANAC referente à verificação da situação no RAB (Registro Aeronáutico Brasileiro) da aeronave PT-GFF (fl. 03 do Volume SEI nº 1823934), em que a data de validade do CA (Certificado de Aeronavegabilidade) consta como 26/10/2007.

5. BROA nº 146/GGAP/2013 - REV. 01 (fls. 04/05 do Volume SEI nº 1823934), em que constam as seguintes informações:

(...)

1. MATRÍCULA DA AERONAVE: PT-GFF

(...)

3. DATA/HORA DA OCORRÊNCIA: 26 MAR 2013 / 11:20H

4. CLASSIFICAÇÃO DA OCORRÊNCIA: ACIDENTE

(..)

6. LOCAL (MUNICÍPIO/ESTADO/ÁREA/COORDENADAS): BARREIRO - SORRISO - MT (...)

(...)

8. PROPRIETÁRIO/OPERADOR: SARA OLÍMPIO DE OLIVEIRA

(...)

10. DESCRIÇÃO DA OCORRÊNCIA;

A AERONAVE DECOLOU DA FAZENDA BERRANTE DE OURO (MT) PARA REALIZAR A APLICAÇÃO DE AGROTÓXICOS EM UMA PLANTAÇÃO DE MILHO, CONDUZIDA POR UMA PESSOA NÃO HABILITADA. CERCA DE 40 MINUTOS APÓS DECOLAGEM, A EQUIPE DE SOLO, QUE APOIAVA OS TRABALHOS, INICIOU A BUSCA PELA AERONAVE DEVIDO À DEMORA PARA SEU RETORNO. A EQUIPE ENVOLVIDA COM A BUSCA, APOIADA POR UMA SEGUNDA AERONAVE QUE SOBREVOAVA A REGIÃO, IDENTIFICOU O LOCAL DA QUEDA. O CONDUTOR DA AERONAVE FOI RETIRADO DOS DESTROÇOS E CONDUZIDO ATÉ UMA ESTRADA ONDE O MESMO FOI TRANSFERIDO PARA UM CARRO DO CORPO DE BOMBEIROS. EM SEGUIDA, A VÍTIMA FOI ENCAMINHADA PARA O HOSPITAL, SENDO INTERNADA EM UTI DEVIDO A SÉRIAS LESÕES NA FACE. O CONDUTOR DA

AERONAVE FALECEU TRÊS DIAS APÓS, EM DECORRÊNCIA DAS LESÕES SOFRIDAS NO ACIDENTE.

OBS.: 1 - AERONAVE FOI LOCALIZADA EM MATA FECHADA CERCA DE 200M DA ESTRADA MAIS PRÓXIMA.

2 - TRANSPORTAVA CERCA DE 150L DE AGROTÓXICOS PARA APLICAÇÃO NA LAVOURA.

3 - OBTIDA CÓPIA DO BOLETIM DE OCORRÊNCIA Nº 2013.80757 NA DELEGACIA DE POLÍCIA CIVIL DE SORRISO - MT, CONTENDO O REGISTRO DO ACIDENTE.

4 - A EQUIPE DE AÇÃO INICIAL TRANSFERIU OS DESTROÇOS PARA A AUTORIDADE POLICIAL, QUE MANIFESTOU NÃO HAVER INTERESSE NO RECEBIMENTO. ENTÃO, OS DESTROÇOS FORAM RESTITUÍDOS AO OPERADOR.

5 - A AERONAVE ENCONTRAVA-SE COM O CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDADE CANCELADO DESDE 15 DEZ 2009.

6 - A EQUIPE DE AÇÃO INICIAL CONSTATOU QUE A AERONAVE ESTAVA OPERANDO COM COMBUSTÍVEL NÃO ESPECIFICADO PARA O PROJETO (ETANOL). A CONVERSÃO DO MOTOR FOI REALIZADA DE FORMA IRREGULAR (OFICINA NÃO HOMOLOGADA).

7 - A AERONAVE ESTAVA SENDO CONDUZIDA POR PESSOA NÃO HABILITADA.

8 - NÃO FORAM LOCALIZADOS REGISTROS DE MANUTENÇÃO EM OFICINAS HOMOLOGADAS NOS ÚLTIMOS CINCO ANOS DE OPERAÇÃO DA AERONAVE (CONFORME OFÍCIO 126/SI/7506, DE 01 JUL 2013 - CENIPA)

(...)

12.DANOS:

(...)

(DESCRIÇÃO DO DANO): PERDA TOTAL - A AERONAVE TEVE SUA PARTE FRONTAL, DO MOTOR ATÉ A NACELE DO PILOTO DESTRUÍDOS, AMBAS AS SEMI-ASAS FORAM PARCIALMENTE ARRANCADAS COM O IMPACTO.

## **DEFESA**

6. A autuada foi notificada do Auto de Infração, conforme demonstrado em Aviso de Recebimento (AR) (fl. 12 do Volume SEI nº 1823934), tendo apresentado defesa (fls. 07/10 do Volume SEI nº 1823934), que foi recebida em 11/09/2015.

7. Na defesa alega que o ato administrativo é vinculado à norma especial, Resolução nº 25, que dispõe em seu art. 8º, inciso V, a necessidade de ser reportada a assinatura do autuante e indicação do seu cargo ou função com precisão, a fim de que toda a formalística de confecção do documento, nos moldes estabelecidos pela norma fossem efetivamente preenchidos. Alega que o Auto de Infração em tela não possui a forma, que é um dos elementos do ato administrativo, no padrão estipulado no instrumento legal. Acrescenta que comparando-se o preconizado na norma com a redação padrão que se refere à suposta infração, chega-se à conclusão de que há discrepâncias, isto é, a forma de expressão da Administração Pública não foi vinculada ao disposto na Resolução nº 25 da ANAC, uma vez que no campo destinado à assinatura do autuante e indicação do seu cargo ou função não foi atribuída qualquer identificação do autuante, tais como: o nome do fiscal, ou seja, da Autoridade de Aviação Civil. Cita o §1º do art. 22 da Lei nº 9.784/1999.

8. Questiona como se pode determinar quem assinou no local direcionado ao profissional de matrícula A-1853. Considera que foi ferido o princípio da segurança jurídica, que informa estar consagrado no art. 2º da Lei nº 9.784/1999, tendo em vista que não há como precisar quem assinou o documento, bem como se quem o fez é competente para tal ato.

9. Alega que o campo destinado ao código da ementa não foi preenchido, de acordo com o que condiz o disposto no Anexo II da Resolução nº 25/2008. Neste esteio, acrescenta que a invalidação ocorre quando o ato está em desconformidade com tal resolução.

10. Informa que os elementos constitutivos do ato administrativo (competência, finalidade, forma) são vinculados à lei e se não preencherem os requisitos preconizados na mesma são passíveis de nulidade, conforme alega ser o conteúdo do Auto de Infração nº 01102/2014/SPO.

11. Afirma que faltaram alguns requisitos capazes de atestar a suposta infração cometida e, por conseguinte, dar maior credibilidade ao rito, em face à formalística rígida que se instalou. Considera que não ocorreu lavratura do auto na forma prescrita dentro dos requisitos de legalidade, uma vez que o revestimento exterior não contemplou todos os itens, os quais eram imprescindíveis ao seu aperfeiçoamento, nos termos do art. 2º, inciso VIII do diploma legal supracitado.

12. Afirma que a suposta infração teria ocorrido no dia 26/03/2013. Alega que já ocorreu a prescrição consumativa da pretensão punitiva da ANAC, conforme prescreve o art. 319 do CBA. Argumenta que o Auto de Infração não merece prosperar, pois considera que já ocorreu a prescrição consumativa para os efeitos de uma possível procedência do auto de infração.

13. Cita o art. 24 da Lei nº 9.784/1999, alegando que não há como aferir se a Administração Pública cumpriu com o prazo do dispositivo supramencionado e, por conseguinte, feriu ou não os ditames emanados do Princípio da Oportunidade, no que concerne ao início do processo administrativo em relação ao suposto fato gerador.

14. Faz referência ao capítulo III do título IX da Lei nº 7.565/86 - DAS INFRAÇÕES, informando que faz-se necessário uma análise sistêmica do texto normativo, de tal sorte que a denotação das palavras deva ser entendida em sua acepção técnica. Afirma que ao tratar das infrações deve-se interpretar o art. 302 do CBA com muito cuidado, a fim de não se fazer injustiça, uma vez que o mesmo retrata várias condutas tipificadas como infração. Faz referência também ao item 4.3 da IAC 012-1001 de 31/01/2003, a qual regulamentava o processamento de irregularidades no âmbito da aviação civil, e informa que preconizava que o auto de infração deveria conter, de forma clara, a descrição da irregularidade. E que assim pressupõe a perfeita adequação da suposta conduta discrepante com o preceito emanado no código aeronáutico e demais legislações subsidiárias, visto que afirma que paira sobre o autuada o princípio da presunção de inocência consagrado na Carta Magna fazendo-se uma analogia com o que dispõe a legislação penal brasileira.

15. Analisa que a Administração Pública ao afirmar que "*... a Sra sara Olímpio de Oliveira na qualidade de operadora da aeronave, PT-GFF, categoria TPP permitiu que ela fosse operada com CA cancelado ...*" cometeu algumas impropriedades, a saber: a) Quem constatou o fato? b) Tal constatação foi baseada em qual tipo de fiscalização?

16. Acrescenta que o enquadramento no art. 302, inciso I, alínea "c" está incorreto, porque o preceito mandamental enuncia que a interessada "*utilizou ou empregou a aeronave em desacordo com as prescrições dos respectivos certificados ou com estes vencidos*". Alega que a autuada não utilizou e tampouco empregou a aeronave em desacordo com os certificados, uma vez que a mesma não é aeronauta, portanto não operou a aeronave PT-GFF, de forma irregular. Adiciona que o certificado não estava vencido, de acordo com o enquadramento que foi efetuado.

17. Argui que de acordo com a descrição da ocorrência "*permitiu operação de aeronave com CA cancelado*", a autoridade não mencionou qual o motivo do possível cancelamento do CA e também ao enunciar que houve a permissão da operação da aeronave com certificado cancelado, alega que o fez equivocadamente, pois a interessada tinha plena convicção de que a aeronave PT-GFF estava com o CA cancelado, nos termos do art. 70, §3º da Lei nº 7.565/86, desde 15/12/2009, razão pela qual jamais permitiria a utilização da mesma em tais condições em qualquer tipo de operação aérea, uma vez que a aeronave não estava em condições aeronavegáveis nos termos da seção 91.7(a) do RBHA 91.

18. Alega que no auto de infração há uma incongruência entre a descrição da ocorrência e o histórico (permitir operação, a qual será realizada por terceiros) e a capitulação (art. 302, inciso I - utilizar a aeronave, nesse caso pela proprietária). Conclui que o auto de infração retrata uma situação em que não há consonância da tipificação capitulada com o histórico, bem como a descrição da ocorrência. Considera tal fato impeditivo para a realização da convalidação do mesmo, haja vista que a descrição da ocorrência não está em sintonia com a capitulação.

19. Requer que as preliminares contidas na defesa sejam acolhidas e, por conseguinte, o auto de infração seja arquivado, nos termos do art. 15, inciso I da Resolução supramencionada, sem qualquer tipo de penalidade ou se de outro modo entender com a aplicação da sanção mais branda à autuada, pelos

motivos já supramencionados e pelo fato de considerar que a interessada está enquadrada no benefício contido nos incisos II e III do art. 22 em seu §1º da Resolução nº 25 da ANAC. E que se de outro modo entender, se não forem acolhidas as preliminares, que as argumentações da defesa em seu mérito sejam consideradas procedentes, haja vista que considera que o critério da tipicidade não foi respeitado.

## **CONVALIDAÇÃO**

20. O setor competente de primeira instância convalidou o AI nº 01102/2014/SPO (SEI nº 1885024) em 27/07/2018, alterando a capitulação para passar a constar a alínea "d" do inciso I do art. 302 do CBA.

21. Ofício nº 81/2018/SAR/SPI-GTPA/SAR-SJC/GTAS/SAR-ANAC (SEI nº 2063128) que informa sobre a convalidação e cita o AI nº 00108/2015.

## **DEFESAS APÓS CONVALIDAÇÃO**

22. A interessada foi notificada do Ofício nº 81/2018/SAR/SPI-GTPA/SAR-SJC/GTAS/SAR-ANAC em 23/10/2018, conforme demonstrado em AR (SEI nº 2418917), tendo apresentado defesa após a convalidação (SEI nº 2419001), que foi recebida em 13/11/2018 e que faz referência ao AI nº 00108/2015.

23. Nesta defesa que faz referência ao AI nº 00108/2015, inicialmente, aborda explanações também apresentadas na defesa prévia.

24. Preliminarmente, informa que muitos processos administrativos, notadamente os mais antigos, tiveram início com a Notificação de Infração, instrumento este que apenas deveria cientificar o suposto infrator da existência de um Auto de Infração que havia sido lavrado contra ele, informa que tal hipótese ocorreu sobretudo sob a égide da IAC-012-1001, cuja vigência teve seu termo inicial 31/01/2003 e termo final 27/08/2007. Dispõe que o que quer salientar é que o Auto de Infração, em hipótese alguma poderia faltar ao processo administrativo, sendo o mesmo "*condicio sine qua non*" à existência do processo, nem tampouco ser substituído pela então Notificação de Infração, que era somente instrumento obrigatório para cientificar o administrado infrator que o respondia, em face à prática de um ato ou ocorrência de um fato que envolva o interessado. Alega que foi o que efetivamente aconteceu, com o caso concreto, visto que a Administração Pública expediu um AI nº 00108/2015, o qual capitulava a suposta infração no art. 302, inciso II, alínea "d". Porém, no dia 27/07/2018, foi expedido o Ofício nº 81/2018/SAR/JPI.

25. Alega que a ANAC tentou corrigir um vício oriundo da peça vestibular, qual seja, o auto supramencionado, contudo, não poderia fazê-lo, por intermédio de uma Notificação de Convalidação, haja vista que se os efeitos são "*ex tunc*", os mesmos retroagirão a sua gênese, e que o instrumento legal não foi o adequado, tendo em vista que a Resolução não preconiza tal documento (notificação de convalidação), a fim de que se possa efetivamente substituir ou retificar o anterior expedido. Adicionalmente, informa que o profissional que assinou a referida Notificação o fez por delegação de competência, sendo que este instrumento não foi publicado no Diário Oficial da União, mas sim no Boletim de Pessoal e Serviço da ANAC ocorrendo uma irregularidade neste ato administrativo, invalidando a notificação de convalidação.

26. Reitera alegações apresentadas na defesa prévia.

27. Analisa que a Administração Pública ao afirmar que "*... a Sra Sara Olímpio de Oliveira na qualidade de operadora da aeronave, PT-GFF, categoria TPP permitiu que ela fosse operada pelo Sr. Carlos Felipe Formehl, pessoa não habilitada, descumprindo item 91.5(a)(3) ...*" cometeu algumas impropriedades, a saber: a) Quem constatou o fato? b) Tal constatação foi baseada em qual tipo de fiscalização?

28. Acrescenta que o enquadramento no art. 302, inciso II, alínea "d" está incorreto, porque o preceito mandamental enuncia que a interessada "*tripulou aeronave com certificado de habilitação*

*técnica ou capacidade física vencidos, ou exercer a bordo função para qual não esteja devidamente licenciado ou cuja licença esteja expirada*". Alega que a autuada não tripulou a aeronave com certificado de habilitação técnica ou capacidade física vencidos, pois não dispõe de tais prerrogativas de aeronauta, logo não operou a aeronave PT-GFF, de forma irregular. Além disso, informa que a interessada não exerceu função a bordo sem que estivesse licenciada, de acordo com o enquadramento que foi efetuado. Além disso, considera que a retificação para o inciso II, alínea "n" também não deverá prevalecer, haja vista que o dispositivo prevê: "infringir as normas e regulamentos que afetem a disciplina a bordo de aeronave ou a segurança de voo".

29. Analisa que a Administração Pública ao enquadrar o acontecido no art 302, inciso II, alínea "n" da Lei nº 7565/86 imputando à interessada infração ali enumerada o fez de forma equivocada, haja vista que o inciso II do art. 302 prevê um rol de infrações imputáveis a aeronautas, e aeroviários ou operadores de aeronaves, que não se encaixa no caso concreto. Informa que a Junta Recursal já se pronunciou acerca do assunto no julgado do Processo nº 60840.002136/2010-74.

30. Alega que a impropriedade gira em torno de que tal preceito mandamental, que em tese foi contrariado, estaria inserido no rol do inciso II, alínea "n", que trata eminentemente de cumprimento de jornada de horas de voo (regulada pela Lei nº 7.183/84) que desrespeita as normas e regulamentos que afetem a disciplina a bordo da aeronave, isto é, quem opera a máquina - tripulante (pessoa física) e não necessariamente o proprietário da aeronave (Sra Sara Olímpio) e as normas de Segurança de Voo (NSCA) quando não observadas, serão supervisionadas pelo CENIPA, pertencente ao Comando da Aeronáutica e não à ANAC.

31. Argui que de acordo com a descrição da ocorrência "*permitiu operação de aeronave por indivíduo não habilitado*", a autoridade de aviação civil mencionou que na qualidade de operadora, permitiu que Carlos Felipe Formehl, não habilitado, operasse a aeronave. Alega que a interessada não é operadora da aeronave, mas sim proprietária da mesma. Informa que a interessada tinha plena convicção de que a aeronave PT-GFF, estava com sua documentação não atualizada - nos termos do art. 70, parágrafo 3º da Lei nº 7565/86, desde 15/12/2009, razão pela qual jamais permitiria a utilização mesma, em tais condições, em qualquer tipo operação aérea, uma vez que a referida aeronave não estava em condições aeronavegáveis, nos termos da Seção 91.7(a) do RBHA 91.

32. Informa que a proprietária da aeronave sabia que os requisitos mínimos e razoáveis de segurança da aeronave PT-GFF não foram preenchidos. Logo, informa que não seria conivente com a utilização do avião que carecia das condições de aeronavegabilidade continuada estabelecida pela autoridade de aviação civil. Nesse contexto, alega que jamais permitiria a operação da aeronave em tais condições e, por conseguinte, foi surpreendida com a ocorrência do acidente envolvendo o condutor Cláudio Felipe Formehl, tendo em vista, que o mesmo não estava legalmente habilitado a efetuar operações aéreas, porque não era piloto de aeronaves, nos termos da legislação em vigor, mas mesmo assim o fez à revelia da proprietária, por sua conta e risco, tal qual a ocorrência aeronáutica envolvendo a aeronave PT-VFI, em 12/03/2009, na Cidade de Goiânia-GO.

33. Dispõe que ao mencionar a seção 91.5(a)(3) do RBHA 91 o fiscal o fez incorretamente, pois o auto de infração foi direcionado à proprietária da aeronave, a qual não opera a aeronave. Informa que o enquadramento foi destinado àquele que operou a aeronave (Cláudio Felipe Formehl) e que no auto de infração há uma incongruência entre a descrição da ocorrência e o histórico (permitir a operação, a qual será realizada por terceiros) e a capitulação (art. 302, inciso II —tripular aeronave com certificados vencidos, nesse caso a proprietária não tem condições técnicas para tal).

34. Conclui que o auto de infração retrata uma situação em que não há consonância da tipificação capitulada com o histórico, bem como da descrição da ocorrência. Considera tal fato impeditivo para a realização da convalidação do mesmo, haja vista que a descrição da ocorrência não está em sintonia com a capitulação.

35. Reitera os requerimentos da defesa prévia.

36. Consta junto à defesa documento de identidade da interessada, Ofício nº 81/2018/SAR/JPI-GTPA/SAR-AJC/GTAS/SAR-ANAC, envelope.

37. A autuada apresenta ainda outra Defesa (SEI nº 2418709), que também foi recebida em 13/11/2018, neste caso, já fazendo referência ao AI nº 01102/2014/SPO.
38. Inicialmente aborda explanações também apresentadas na defesa prévia e na defesa após a convalidação que cita o AI nº 00108/2015. Reitera alegações apresentadas na defesa prévia.
39. Preliminarmente, informa que muitos processos administrativos, notadamente os mais antigos, tiveram início com a Notificação de Infração, instrumento este que apenas deveria cientificar o suposto infrator da existência de um Auto de Infração que havia sido lavrado contra ele, informa que tal hipótese ocorreu sobretudo sob a égide da IAC-012-1001, cuja vigência teve seu termo inicial em 31/01/2003 e termo final em 27/08/2007. Dispõe que o que quer salientar é que o Auto de Infração, em hipótese alguma poderia faltar ao processo administrativo, sendo o mesmo "*condicio sine qua non*" à existência do processo, nem tampouco ser substituído pela então Notificação de Infração, que era somente instrumento obrigatório para cientificar o administrado infrator que o respondia, em face à prática de um ato ou ocorrência de um fato que envolva o interessado. Alega que foi o que efetivamente aconteceu, com o caso concreto, visto que a Administração Pública expediu um AI nº 001102/2014, o qual capitulava a suposta infração no art. 302, inciso I, alínea "c". Porém, no dia 26/07/2018 foi expedido Despacho datado de 27/07/2018.
40. Alega que a ANAC tentou corrigir um vício oriundo da peça vestibular, qual seja, o auto supramencionado, contudo, não poderia fazê-lo, por intermédio de uma Notificação de Convalidação, haja vista que se os efeitos são "*ex tunc*", os mesmos retroagirão a sua gênese, e que o instrumento legal não foi o adequado, tendo em vista que a Resolução não preconiza tal documento (notificação de convalidação), a fim de que se possa efetivamente substituir ou retificar o anterior expedido.
41. Analisa que a Administração Pública ao afirmar que "*... a Sra Sara Olimpio de Oliveira na qualidade de operadora da aeronave, PT-GFF, categoria TPP utilizou ou empregou a aeronave sem os documentos exigidos ou sem que estes estejam em vigor ...*" cometeu algumas impropriedades, a saber: a)- Quem constatou o fato? b)- Tal constatação foi baseada em qual tipo de fiscalização?
42. Acrescenta que o enquadramento no art. 302, inciso I, alínea "d" está incorreto, porque o preceito mandamental enuncia que a interessada "*utilizou ou empregou a aeronave sem os documentos exigidos ou sem que estes estejam em vigor*". Alega que a autuada não utilizou e tampouco empregou a aeronave sem os documentos exigidos ou sem que estivessem em vigor, uma vez que a mesma não é aeronauta, portanto não operou a aeronave PT-GFF, de forma irregular. Adiciona que, no caso concreto, a aeronave estava com os documentos, a bordo, exigidos, portanto não aconteceu um enquadramento perfeito.
43. Argumenta que o auto de infração retratava uma situação em que não havia consonância da tipificação capitulada com o histórico, bem como a descrição da ocorrência. Afirma que para haver a convalidação, mister que a nova capitulação, se molde ao novo histórico, bem como a nova descrição da ocorrência. Fato que informa que efetivamente não aconteceu, porque só foi feita nova capitulação. Sendo assim, alega que houve dificuldades na identificação dos fatos, redundando prejuízo à defesa.
44. Alega que, nesse esteio, ao efetuar o enquadramento no art. 302, inciso I, alínea "d" do CBA, a Administração Pública não o fez de forma acertada, na medida em que o critério da tipicidade, o qual há de ocorrer à perfeita justaposição da conduta emanado da legislação, fato esse que afirma novamente que efetivamente não aconteceu, pois ao capitular sob a égide dos dispositivos do referido Código, Lei nº 7565/86, considera que dever-se-ia analisar minuciosamente o que foi avaliado pela ANAC com o que de fato ocorreu, levando-se em consideração a referência legal capitulada. Considera que se o enquadramento foi equivocado, a dosimetria da sanção também o foi. Neste contexto, afirma que a decisão é suscetível de revisão administrativa.
45. Reitera os requerimentos da defesa prévia.
46. Consta junto à defesa documento de identidade da interessada, despacho de recapitulação do AI nº 01102/2014 e envelope.

## **DECISÃO DE PRIMEIRA INSTÂNCIA**

47. O setor competente, em decisão de 11/02/2019 (SEI nº 2653470), considerou que a parte autuada não apresentou qualquer elemento de prova capaz de desconstituir a prática da infração imposta pela ANAC, decidiu pela aplicação de uma multa no valor mínimo de R\$ 1.200,00 (um mil e duzentos reais), com reconhecimento da atenuante prevista no inciso III do § 1º, do artigo 22 da Resolução 25/2008 e sem agravantes, pela prática da infração descrita no Auto de Infração nº 01102/2014/SPO, capitulada no art. 302, inciso I, alínea "d" do CBA, pela operação irregular da aeronave PT-GFF, no dia 26/03/2013, com Certificado de Aeronavegabilidade cancelado desde 26/10/2007, ocasionando acidente aeronáutico grave.

48. Certidão de propriedade e ônus reais (SEI nº 2658404).

## **RECURSO**

49. O interessado foi notificado a respeito da decisão de primeira instância em 28/03/2019, conforme demonstrado em AR (SEI nº 2891537).

50. O interessado apresentou recurso, que foi recebido em 10/04/2019 (SEI nº 2909433).

51. No recurso, inicialmente, aborda explanações também apresentadas na defesa prévia.

52. Alega que o ato administrativo é vinculado à norma especial, qual seja, a legislação aeronáutica (Resolução nº 25 e a Instrução Normativa nº 08). Informa que a primeira dispõe em seu art. 8º, inciso VI e a segunda no art. 6º, inciso III acerca da necessidade de serem reportados o local, a data, a hora com precisão, a fim de que toda a formalística de confecção do documento, nos moldes estabelecidos pelas normas fossem efetivamente preenchidos. Considera que o Auto de Infração em tela, não possui a forma, que é um dos elementos do ato administrativo, no padrão estipulado no instrumento legal.

53. Acrescenta que comparando-se o preconizado na norma com a redação padrão atribuída pela Autoridade de Aviação Civil, que se refere à suposta infração cometida pela Interessada, chega-se à conclusão de que há discrepâncias, isto é, a forma de expressão da Administração Pública não está vinculada ao disposto na Resolução nº 25 da ANAC, uma vez que afirma que não há um campo específico destinado a atribuição do local, data e hora no corpo do Auto, no que tange ao cometimento da suposta infração.

54. Adiciona, ainda, que de acordo com o art. 8º, inciso II da Resolução nº 25 e do art. 6º, inciso IV da Instrução Normativa nº 08, é requisito do auto de infração a descrição objetiva da infração. Contudo, afirma que o ato administrativo (AI 001102/2014) não possui tal requisito e contém um campo específico denominado - descrição da ementa, mas sim descrição objetiva do fato ou do ato constitutivo da infração, nos termos do art. 6º, inciso IV da instrução supra.

55. Alega, ainda, que o campo destinado a código de ementa não condizia com o disposto no Anexo I à Resolução nº 25, de 25 de abril de 2008, pois não havia a previsão do código de ementa. Neste esteio, afirma que tal invalidação ocorre quando o ato está em desconformidade com a resolução e a instrução normativa supra. Logo, considera que os elementos constitutivos do ato administrativos (Competência, Finalidade, Forma) são vinculados à lei e se não preencherem os requisitos preconizados na mesma são passíveis de nulidade, conforme informa ser o conteúdo do Auto de infração 001102/2014.

56. Reitera alegações apresentadas nas peças defesas. Quanto às alegações relacionadas com a identificação do agente autuante, acrescenta a informação de não ser possível identificar função ou cargo do mesmo.

57. No que se refere à convalidação efetuada em sede de primeira instância, acrescenta que quando há mudança de enquadramento, há necessidade de alterar a descrição da ementa, bem como o histórico do antigo auto de infração, fato que efetivamente não aconteceu. Portanto, considera que a convalidação ocorreu de forma irregular e incompleta. Afirma que não há como alterar a capitulação e não



fazê-lo em relação aos outros elementos do Auto, isto é, deixando-o com a contextualização antiga.

58. Com relação à descrição "*utilizou ou empregou a aeronave sem os documentos exigidos ou sem que estes estejam em vigor ...*", referencia o art. 302, inciso I, alínea "c" e informa que foram cometidos alguns equívocos. Afirma que "*A Sra. Sara na qualidade de operadora da aeronave, PT-GFF utilizou o avião.*" e informa que tal fato não aconteceu. Acrescenta que a interessada também não a utilizou em desacordo com as prescrições dos certificados e com estes vencidos, tendo em vista que a interessada era a proprietária da aeronave, logo jamais permitiria a operação de modo irregular.

59. Alega que o auto de infração, bem como a Convalidação estão dotados de muitas imperfeições, retratando uma situação em que a Decisão de Primeira Instância explicitada no Ofício nº 1824/2019/ASJIN-ANAC é injusta e inapropriada, porque não há consonância da tipificação capitulada com o histórico, bem como a descrição da ocorrência. Além disso, afirma que a interessada não teve acesso ao Relatório de Fiscalização nº 15/2014/GTPODF/GOAG/SPO de 10/02/2014 (que continha informações importante), razão pela qual considera que foi prejudicada em sede de defesa. Argumenta que a Autoridade de Aviação Civil ao efetuar o enquadramento, a título de convalidação, no art. 302, inciso I, alínea "d" o fez incorretamente, porque o preceito mandamental enuncia que a interessada "*utilizou ou empregou a aeronave sem os documentos exigidos ou sem que estes estejam em vigor.*" e reitera que a Sra. Sara Olímpio não utilizou e tampouco empregou a aeronave sem os documentos exigidos ou sem que estivessem em vigor, uma vez que a mesma (Interessada) não é aeronauta, portanto não operou a aeronave PT-GFF de forma irregular. Além disso, afirma que no caso concreto a aeronave estava com os documentos exigidos a bordo, portanto não aconteceu um enquadramento perfeito.

60. Argumenta que se houve um erro, no que se refere à expedição do Auto de Infração nº 001102/2014, há que se entender que a correção do equívoco terá que ocorrer em sua totalidade, ou seja, o instrumento de retificação deverá conter uma nova tipificação capitulada, o que efetivamente aconteceu, com novo histórico, bem como nova descrição da ocorrência, o que efetivamente afirma que não ocorreu nas últimas duas situações. Sendo assim, considera que a peça vestibular foi confeccionada de forma incompleta, uma vez que o Código do ementa foi omitido, de tal sorte que na sua plenitude avalia que prejudicou a defesa e também o recurso.

61. Informa que o Relatório da Decisão faz alusão, nos item 2 e 32, ao Relatório de Fiscalização nº 15, que serviu de base probatória à lavratura do Auto de Infração. Entretanto, informa que a interessada não teve acesso a essa prova, a fim de que pudesse se defender de forma ampla, dentro do chamado devido processo legal. Logo, afirma que a defesa, em se tratando de Recurso, foi prejudicada sendo a mesma em parte subtraída em seu direito, tendo em vista a falta dos argumentos que consubstanciam o *decisum*, os quais serviriam de pilar às contra-argumentações da recorrente.

62. Afirma que tal qual nas decisões do Poder Judiciário, nos termos da Carta Magna, em seu art. 93, inciso IX, as de cunho administrativo não de ser fundamentadas, motivadas e, devidamente, publicada até para privilegiar a ampla defesa e o contraditório - art. 5º, inciso LV da CF e, por conseguinte, o devido processo legal. Considera que o *due process of law* é uma garantia constitucional outorgada ao cidadão, segundo a qual ninguém será privado da liberdade ou de seus bens (no caso concreto o patrimônio - bem material, pecúnia) sem o devido processo legal (art. 5º, LÍV, CF). Porém, informa que muito mais do que uma garantia, o devido processo legal é um super princípio norteador do ordenamento jurídico, tendo entre seus objetivos ensejar a qualquer pessoa, litigante ou acusada, em processo judicial ou administrativo, o contraditório e a ampla defesa, bem como os meios e recursos a ela inerentes (art. 5º, LV, CF).

63. Acrescenta que o devido processo legal não está consubstanciado apenas em um princípio constitucional, mas sim num princípio que rege todo o sistema jurídico pátrio, informando a maneira como realizar-se-ão todos os procedimentos processuais, assim como os administrativos. Considera que como atributos do conceito do devido processo legal, pode-se dizer ainda que o mesmo assegura que as relações estabelecidas pelo Estado sejam participativas e igualitárias, isto é, haja equilíbrio entre as ações de ambas partes, contudo alega que na prática tal fato não acontece, informando que a Administração Pública não fornece as razões (omitiu acesso ao Relatório de Fiscalização) que a levaram a livre convicção da aplicação da penalidade de multa, de tal sorte que ensejou o cerceamento de sua defesa, em sede de

recurso. Afirmar que qualquer país que se proclame como democrático, deve assegurar a parte, em litígio judicial ou administrativo, o direito e a garantia da ampla defesa, conferindo ao cidadão o direito de alegar e provar o que alega, bem como tem o direito de não se defender. Optando pela defesa, o faz com ampla liberdade, ocupando-se de todos os meios e recursos disponibilizados.

64. Alega que a Decisão cita o Despacho ACPI-SPO de 25/09/2015, o qual encaminha os autos para Superintendência de Aeronavegabilidade, todavia argumenta que a interessada não ficou sabendo oportunamente acerca deste ato processual, a ponto de se pronunciar sobre o assunto, ou seja, sem qualquer notificação por parte dessa Agência, sem o devido processamento legal.

65. Requer que as preliminares contidas no recurso sejam acolhidas e, por conseguinte, o auto de infração seja arquivado, nos termos do art. 15, inciso I da Resolução supramencionada, sem qualquer tipo de penalidade ou se de outro modo entender com a aplicação da sanção mais branda à autuada, pelos motivos já mencionados e pelo fato de considerar que a interessada está enquadrada no benefício contido nos incisos II e III do art. 22 em seu §1º da Resolução nº 25 da ANAC. E que se de outro modo entender, se não forem acolhidas as preliminares, que as argumentações em seu mérito sejam consideradas procedentes, haja vista que considera que o critério da tipicidade não foi respeitado.

66. Requer, ainda, a reformulação da Decisão prolatada, tendo em vista que o enquadramento do auto de infração foi consignado errado, por mais de uma vez, logo afirma que a dosimetria da pena não está correta e, portanto a decisão é nula de pleno direito, necessitando de ajustes no processo administrativo em sua totalidade. Além disso, alega que não há conexão do nova capitulação com o histórico e a descrição da ocorrência.

67. Consta o Ofício nº 1824/2019/ASJIN-ANAC, Decisão de Primeira Instância, documento de identidade da interessada, envelope.

### **OUTROS ATOS PROCESSUAIS**

68. Envelope de encaminhamento do Auto de Infração (fl. 06 do Volume SEI nº 1823934).
69. AI nº 01102/2014/SPO (fl. 11 do Volume SEI nº 1823934).
70. Memorando nº 142/2015/GTPO-DF/SPO/ANAC (fl. 13 do Volume SEI nº 1823934) de encaminhamento de processo.
71. Despacho de encaminhamento de processo (fl. 14 do Volume SEI nº 1823934).
72. Termo de Encerramento de Trâmite Físico (SEI nº 1823938).
73. Formulário de AR (SEI nº 2067980).
74. AR que não demonstra o recebimento (SEI nº 2123623).
75. AR que não demonstra o recebimento (SEI nº 2196709).
76. Despacho referente à nova tentativa de notificação (SEI nº 2237774).
77. Formulário de AR (SEI nº 2334091).
78. Extrato do SIGEC (Sistema Integrado de Gestão de Créditos) (SEI nº 2675961).
79. Despacho para notificação de decisão (SEI nº 2694662).
80. Extrato do SIGEC (SEI nº 2820354).
81. Ofício nº 1824/2019/ASJIN-ANAC (SEI nº 2820716).
82. Extrato do sistema de rastreamento dos Correios (SEI nº 2916663).
83. Despacho de aferição de tempestividade (SEI nº 2918482).
84. É o relatório.

## **PRELIMINARES**

### **85. Regularidade Processual**

85.1. A interessada foi notificada do Auto de Infração em 02/09/2015, tendo apresentado sua defesa, que foi recebida em 11/09/2015. Posteriormente, a interessada foi notificada do Ofício nº 81/2018/SAR/JPI-GTPA/SAR-SJC/GTAS/SAR-ANAC, que informa sobre convalidação, em 23/10/2018. Neste momento, é importante observar que o referido Ofício cita como Auto de Infração objeto da convalidação o AI nº 00108/2015, enquanto que o AI referente ao presente processo é o de nº 01102/2014/SPO.

85.2. Posteriormente, após o recebimento do Ofício nº 81/2018/SAR/JPI-GTPA/SAR-SJC/GTAS/SAR-ANAC, a interessada apresenta em 13/11/2018 duas peças de defesa (SEI nº 2419001 e SEI nº 2418709), sendo que uma faz referência a auto de infração com numeração 00108/2015, enquanto que a outra peça faz referência ao AI nº 01102/2014/SPO.

85.3. Neste sentido, vislumbra-se que o vício referente ao número do Auto de Infração contido no Ofício nº 81/2018/SAR/JPI-GTPA/SAR-SJC/GTAS/SAR-ANAC poderia causar prejuízo ao interessado, porém tendo em conta que o mesmo apresentou nova peça de defesa fazendo referência ao AI nº 01102/2014/SPO e se defendendo dos fatos relatados em tal Auto de Infração, um possível prejuízo é afastado, visto que a interessada demonstrou que foi cientificada a respeito do ato de convalidação efetuado.

85.4. Contudo, conforme exposto no relatório acima, ao longo do processo a interessada apresenta três peças de defesa antes de ser proferida a decisão de primeira instância. Também conforme detalhado no relatório acima, é possível verificar que tais peças de defesa apresentam trechos relevantes em que as mesmas alegações são apresentadas. Todavia, há argumentações que são específicas para cada uma das peças de defesa apresentadas. Apesar disso, na decisão de primeira instância em seu parágrafo 19 é informado:

Ressalte-se que as manifestações da DEFESA quanto ao ato de convalidação estão nos anexos 2419001 e 2418709. São duas peças repetidas e com conteúdo idêntico àquela defesa apresentada em razão da lavratura do AI (resumida acima) acrescentando apenas que há nulidade do ato de convalidação quanto à sua forma de exteriorização- Notificação de Convalidação. Diz a parte:

*"Porém, no dia 27/07/2018, foi expedida o Ofício nº 81/2018/SAR/JPI (Doe. nº 2 anexar cópia do Ofício de Convalidação). De acordo com o Professor Celso Antônio de Mello - "convalidação ou o saneamento do ato administrativo é o suprimento da invalidado de um ato com efeitos retroativos O ato convalidador remete-se ao ato inválido no sentido de legitimar seus efeitos pretéritos". É bem verdade que a ANAC tentou corrigir um vício oriundo da peça vestibular, qual seja, o auto supramencionado, contudo, data vênua, não poderia fazê-lo, por intermédio de uma Notificação de Convalidação, haja vista que se os efeitos são "ex tunc" os mesmos retroagirão a sua gênese, entretanto o instrumento legal não foi o adequado, tendo em vista que a Resolução não preconiza tal documento (notificação de convalidação), a fim de que se possa efetivamente substituir ou retificar o anterior expedido. Contudo, o profissional que assinou a referida Notificação o fez por delegação de competência, sendo que este instrumento não foi publicado no Diário Oficial da União, mas sim no Boletim de Pessoal e Serviço da ANAC ocorrendo uma irregularidade neste ato administrativo, invalidando a notificação de convalidação."*

85.5. Porém, não é possível confirmar esta informação apresentada pelo setor de primeira instância, de que as duas peças de defesa apresentadas após a convalidação são peças repetidas. Uma vez que as duas peças apresentam diferenças entre si, já que uma se refere inclusive a auto de infração com numeração diferente daquela que compõe o presente processo, questionando inclusive capitulação e descrição de infração que não são se referem ao possível ato infracional que foi descrito no AI nº 01102/2014/SPO, enquanto que a outra peça de defesa faz referência aos fatos descritos no AI

nº 01102/2014/SPO e à convalidação efetuada para o mesmo.

85.6. Adicionalmente, também não é possível validar a informação apresentada pelo setor de primeira instância quando este afirma que as duas peças de defesa tem conteúdo idêntico à defesa apresentada em razão da lavratura do Auto de Infração, visto que nas peças de defesa posteriores são sim apresentadas alegações diferentes, que não se limitam apenas à forma com que foi feita a notificação da convalidação. Analisando a defesa posterior ao ato de convalidação, que faz referência ao AI nº 01102/2014/SPO, é possível constatar, a título de exemplificação, que é questionada a nova capitulação aplicada para o Auto de Infração e não apenas a forma como a convalidação foi comunicada, além de outros questionamentos e alegações apresentados.

85.7. Adicionalmente, da leitura da decisão de primeira instância é possível concluir que, de fato, as alegações apresentadas pela interessada após o ato de convalidação não foram consideradas, já que se considerou que tais documentos eram "*... duas peças repetidas e com conteúdo idêntico àquela defesa apresentada em razão da lavratura do AI ...*". Fato este que não se confirma.

85.8. Vislumbra-se que a decisão de primeira instância padeça de vício em sua motivação, a este respeito deve ser considerado o estabelecido no §1º do art. 50 da Lei nº 9.784/1999, apresentado a seguir:

Lei nº 9.784/1999

Art. 50. Os atos administrativos deverão ser motivados, com indicação dos fatos e dos fundamentos jurídicos, quando:

I - neguem, limitem ou afetem direitos ou interesses;

II - imponham ou agravem deveres, encargos ou sanções;

III - decidam processos administrativos de concurso ou seleção pública;

IV - dispensem ou declarem a inexigibilidade de processo licitatório;

V - decidam recursos administrativos;

VI - decorram de reexame de ofício;

VII - deixem de aplicar jurisprudência firmada sobre a questão ou discrepem de pareceres, laudos, propostas e relatórios oficiais;

VIII - importem anulação, revogação, suspensão ou convalidação de ato administrativo.

§ 1º A motivação deve ser explícita, clara e congruente, podendo consistir em declaração de concordância com fundamentos de anteriores pareceres, informações, decisões ou propostas, que, neste caso, serão parte integrante do ato.

(...)

85.9. Portanto, a motivação da decisão deve explícita, clara e congruente. No presente caso, entendo que a decisão de primeira instância deixa de ser congruente quando faz afirmação a respeito das peças de defesa da interessada que não se mostra válida. Ademais, no presente caso, o possível vício na decisão de primeira instância acarreta em prejuízo à interessada, em virtude do disposto no inciso III do art. 3º da Lei nº 9.784/1999, apresentado a seguir:

Lei nº 9.784/1999

Art. 3º O administrado tem os seguintes direitos perante a Administração, sem prejuízo de outros que lhe sejam assegurados:

(...)

III - formular alegações e apresentar documentos antes da decisão, os quais serão objeto de consideração pelo órgão competente;

(...)

85.10. Diante do exposto, quando o órgão competente pressupõe que as peças de defesa apresentadas pela interessada são idênticas e repetidas sem que as mesmas assim sejam, é possível entender que as alegações apresentadas pela interessada não foram integralmente objeto de consideração, ferindo, assim, os direitos do interessado.

85.11. Desta forma, vislumbro que tenha ocorrido prejuízo à interessada no que tange aos princípios da ampla defesa e do contraditório. Entendo que deva ser anulada a decisão de primeira instância, de forma que possa ser proferida nova decisão que considere de forma integral todas as alegações e documentos apresentados pela interessada antes de proferida a nova decisão.

85.12. Tendo em conta todo o exposto, entendo que a Decisão Proferida pelo setor de primeira instância carece de alguns requisitos, necessitando ser aperfeiçoada, em função de possíveis equívocos identificados na Decisão que podem afetar a motivação do ato. Destarte, tendo em vista o dever de a Administração anular seus próprios atos, quando eivados de vício, nos termos do disposto no artigo 53 da Lei nº. 9.784/99 abaixo transcrito, julgo que a decisão de primeira instância deve ser anulada, cancelando-se a multa aplicada.

Lei nº 9.784/1999

Art. 53. A Administração deve anular seus próprios atos, quando eivados de vício de legalidade, e pode revogá-los por motivo de conveniência ou oportunidade, respeitados os direitos adquiridos.

## **CONCLUSÃO**

86. Pelo exposto, sugiro anular a decisão de primeira instância, cancelando-se a multa aplicada que constitui o crédito nº 666922190 e retornando-se o processo à origem, sendo esta a SAR (Superintendência de Aeronavegabilidade), para a necessária DECISÃO.

87. Importante, ainda, observar o caput do artigo 1º da Lei nº. 9.873/99, a qual estabelece prazo de prescrição para o exercício de ação punitiva pela Administração Pública Federal, direta e indireta, e dá outras providências.

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

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

**DANIELLA DA SILVA MACEDO GUERREIRO  
ESPECIALISTA EM REGULAÇÃO DE AVIAÇÃO CIVIL  
SIAPE 1650801**



Documento assinado eletronicamente por **Daniella da Silva Macedo Guerreiro, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 03/06/2019, às 08:08, 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 **3069345** e o código CRC **1D7714DD**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL  
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

**DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 800/2019**

PROCESSO Nº 00058.018507/2014-68  
INTERESSADO: SARA OLÍMPIO DE OLIVEIRA

Brasília, 07 de junho de 2019.

1. Trata-se de Recurso Administrativo interposto por SARA OLÍMPIO DE OLIVEIRA, CPF 87864177115, contra decisão de 1ª Instância da Superintendência de Aeronavegabilidade - SAR, proferida dia 11/02/2019, que aplicou multa no valor de R\$ 1.200,00 (mil e duzentos reais), pelo cometimento da infração identificada no Auto de Infração nº 01102/2014/SPO, pela prática de permitir operação de aeronave com CA cancelado.

2. Com fundamento no artigo 50, §1º, da Lei nº 9.784/1999, ratifico os argumentos trazidos na proposta de decisão [Parecer 656/2019/JULG ASJIN/ASJIN – SEI nº 3069345], ressaltando que embora a Resolução nº 472/2018 tenha revogado a Resolução ANAC nº 25/2008 e a IN ANAC nº 8/2008, também estabeleceu em seu artigo 82 que suas disposições não prejudicam atos já praticados e a aplicação das normas vigentes à época dos fatos, inclusive no que concerne às sanções aplicáveis.

3. Desta forma, importa esclarecer que as alterações normativas citadas não influenciaram o teor da presente Decisão que apenas passa a ter fundamento em novo normativo no que tange às questões procedimentais.

4. Dito isto, com base nas atribuições a mim conferidas pelas designações que constam nas Portarias ANAC nº 751, de 07/03/2017, e nº 1.518, de 14/05/2018, e com fundamento no art. 42 da Resolução ANAC nº 472, de 2018, e competências conferidas pelo artigo 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381, de 2016, **DECIDO:**

- por ANULAR a decisão de primeira instância, CANCELANDO-SE a multa aplicada que constitui o crédito nº 666922190 e RETORNANDO-SE O PROCESSO À ORIGEM, sendo esta a SAR (Superintendência de Aeronavegabilidade), para a necessária DECISÃO.

5. Importante, ainda, observar o caput do artigo 1º da Lei nº. 9.873/99, a qual estabelece prazo de prescrição para o exercício de ação punitiva pela Administração Pública Federal, direta e indireta, e dá outras providências.

Notifique-se.

Publique-se

*Cássio Castro Dias da Silva*  
SIAPE 1467237  
Presidente da Turma Recursal do Rio de Janeiro



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 07/06/2019, às 11:42, 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 **3079033** e o código CRC **0429E557**.

---

**Referência:** Processo nº 00058.018507/2014-68

SEI nº 3079033