



**PARECER Nº** 1201/2019/JULG ASJIN/ASJIN  
**PROCESSO Nº** 00066.051777/2015-62  
**INTERESSADO:** PASSAREDO TRANSPORTES AÉREOS

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

**AI:** 00141/2015 **Data da Lavratura:** 12/02/2015

**Crédito de Multa nº:** 668242191

**Infração:** *realizar operação de aeronave sem a liberação de serviço pela manutenção após a ocorrência de pane*

**Enquadramento:** alínea "e" do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei nº 7.565/86), c/c item 121.133(a) do RBAC 121

**Proponente:** Henrique Hiebert - SIAPE 1586959

### **RELATÓRIO**

1. Trata-se de Recurso interposto por PASSAREDO TRANSPORTES AÉREOS em face de decisão proferida no Processo Administrativo em epígrafe, originado do Auto de Infração nº 00141/2015 (fl. 01), que capitulou as condutas do interessado na alínea "e" do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei nº 7.565/86), c/c itens 121.369, 121.303(d)(1) e 121.628(b)(5) do RBAC 121, descrevendo o seguinte:

Descrição da ocorrência: A empresa realizou operação de aeronaves sem a liberação de serviço pela manutenção após a ocorrência de pane em um de seus equipamentos, anotado nos livros da aeronave.

Histórico: Conforme registro na página no. 53999 do diário de bordo da aeronave PR-PDJ, datado de 26/02/2014, houve atraso técnico, com referência a uma pane no inversor ("inversor fail"). Não foi encontrado no Livro Técnico de Bordo (TLB) da aeronave nenhum reporte da tripulação acerca desta pane, exceto no dia 27/02/2014, às 07:35 (10:35 UTC, conforme registrado), conforme página 9467-A/10 do TLB. Deste modo, os seguintes trechos, conforme Diário de Bordo, foram realizados sem a devida ação corretiva (hora de saída e chegada no horário de Brasília):

Data	No. voo	Trecho	Saída	Chegada
26/02/14	9797	SBCG-SBDO	19:27	20:11
26/02/14	9797	SBDO-SBGR	20:26	23:38
27/02/14	9794	SBGR-SBUR	00:07	01:42
27/02/14	9795	SBUR-SBGR	07:05	08:35

Assim, a empresa infringiu com o disposto na Lei 7.565/86, Título IX, Capítulo III, Art. 302, inciso III, alínea "e", c/c seções 121.369, 121.303(d)(1) e 121.628(b)(5) do RBAC.

2. À fl. 02, o Relatório de Fiscalização nº 7/2015/GTARSP/GAEM/GGAC/SAR dá maiores detalhes sobre as circunstâncias em que as irregularidades foram constatadas, além de descrever outras irregularidades que não são tratadas no presente processo, e apresenta os seguintes anexos:

2.1. Cópia da página nº 53999 do Relatório de Voo nº 07/PR-

PDJ/2014 - fl. 03;

2.2. Cópia da página nº 09467-A/10 do TLB da aeronave PR-PDJ - fl. 04;

2.3. Cópia das páginas nº 45584 e 45585 do Relatório de Voo nº 02/PR-PDJ/2013 - fl. 05;

2.4. Cópia da página nº 53474 do Relatório de Voo nº 05/PR-PDK/2014 - fl. 07;

3. Neste ponto, cabe já registrar que em 27/09/2018 foi lavrado o Despacho JPI - GTPA/SAR 2271695, requerendo à GTAR-SP a juntada de cópias legíveis dos seguintes documentos às fls. 03 e 05 a 07v. Em 01/10/2018, lavrado Despacho GTAR/SP 2279767, que restitui o processo à JPI - GTPA/SAR, com a apresentação de cópias legíveis de folhas do processo, onde constam os seguintes documentos:

3.1. SEI 2279894: cópia da página nº 53999 do Relatório de Voo nº 07/PR-PDJ/2014 e das páginas nº 45584 e 45585 do Relatório de Voo nº 02/PR-PDJ/2013;

3.2. SEI 2407339: cópia da página nº 53999 do Relatório de Voo nº 07/PR-PDJ/2014;

3.3. SEI 2407405: cópia da página nº 09467-A/10 do TLB da aeronave PR-PDJ;

3.4. SEI 2407418: cópia de páginas do QRH PRO e do FCOM da aeronave ATR.

4. Nota-se não foi adicionada ao processo cópia legível do documento constante na página 11 do documento ".pdf" SEI 2122864.

5. Notificado da lavratura dos Autos de Infração em 23/11/2015 (fl. 08), o interessado apresentou defesa tempestiva em 14/12/2015 (fls. 10/14), conforme Certidão de Tempestividade à fl. 09. No documento, dispõe que diferentemente do que consta no Auto de Infração, a Passaredo cumpre sim a legislação vigente. No caso em tela, afirma que o comandante da aeronave PR-PDJ reportou um atraso devido à manutenção, pois quando da saída de SBCG, a aeronave apresentou uma pane de inversor, ocasião em que o comandante retornou com a aeronave para a posição de estacionamento, fez um *reset* no inversor, tendo normalizado a situação. Alega que é por essa razão que não consta no Livro Técnico de Bordo (TLB) da aeronave nenhum reporte da tripulação acerca da pane do inversor, tendo em vista que o comandante normalizou a situação do inversor quando realizou o *reset*. Informa que nos trechos SBDO-SBGR e SBGR-SBUR a aeronave não apresentou pane, tendo a pane voltado a se apresentar no voo do dia 27/02/2014, às 07:35 h.

6. Considera inconsistente o Auto de Infração, *"sendo certo que se mantido o auto de infração para condenar a empresa em sanção pecuniária, o que não se espera de forma alguma, tal decisão que violará a maioria dos princípios norteadores do direito administrativo, quais sejam da legalidade, motivação, contraditório, ampla defesa, segurança jurídica e interesse público"*. Considera que não existe razão para imposição de sanção em desfavor da Passaredo, eis que inexistente prática de qualquer ato infracional, considerando-se *"diante de uma autuação arbitrária, com finalidade de sanção claramente confiscatória, e violadora também dos princípios da proporcionalidade e da razoabilidade"*.

7. Por todo o exposto, requer que a defesa seja acolhida, com o consequente arquivamento do processo; alternativamente requer que seja aplicada apenas pena de advertência, ou na pior das hipóteses, multa no patamar mínimo, em face das circunstâncias atenuantes inerentes ao caso em questão.

8. Junto à defesa o interessado apresenta documentação para demonstração de poderes de representação - fls. 15/29.

9. Em 03/02/2016, lavrado Despacho nº 51/2016/GTAR-SP/GAEM/GGAC/SAR, que

encaminha o processo ao setor competente de primeira instância da Superintendência de Aeronavegabilidade - SAR - fl. 30.

10. Em 15/08/2018, lavrado Termo de Encerramento de Trâmite Físico do processo, que deixa de tramitar fisicamente e passa a tramitar no Sistema Eletrônico de Informações - SEI 2122871.

11. Em 13/11/2018, a autoridade competente de primeira instância da Superintendência de Aeronavegabilidade decide convalidar o Auto de Infração nº 00141/2015, alterando os campos "descrição da ocorrência" e "histórico" do mesmo, além da capitulação, passando a vigorar capitulado na alínea "e" do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei nº 7.565/86), c/c item 121.133(a) do RBAC 121.

12. Também em 13/11/2018, lavrado ofício nº 158/2018/SAR/JPI - GTPA/SAR-SJC/GTAS/SAR-ANAC (SEI 2419905) para notificar o interessado acerca da convalidação, sendo o processo remetido à Secretaria da ASJIN para envio do documento através do Despacho JPI - GTPA/SAR 2419906.

13. Notificado da convalidação em 07/12/2018 (SEI 2517743), o interessado apresentou nova peça de defesa em 26/12/2018 (SEI 2554051). No documento, repete as informações já apresentadas na defesa anterior interposta e apresenta página do QRH (Quick Reference Handbook) para demonstrar que o procedimento do manual permitia ao piloto efetuar um *reset* no sistema, pretendendo assim evidenciar que a aeronave não voou em pane.

14. Junto à defesa o interessado apresenta documentação para demonstrar poderes de representação.

15. Em 10/01/2019, lavrado Despacho ASJIN 2589544, que remete os autos ao setor competente de decisão de primeira instância.

16. Em 09/07/2019, a autoridade competente, após apontar a presença de defesa, decidiu pela aplicação, apontando a ausência de circunstâncias atenuantes ou agravantes, de 4 (quatro) multas no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais), totalizando o valor de R\$ 28.000,00 (vinte e oito mil reais) em multas - SEI 2271685 .

17. Anexado ao processo extrato de multas registradas no Sistema Integrado de Gestão de Créditos - SIGEC em nome do interessado - SEI 3139843.

18. Consta no processo e-mail enviado pelo setor competente de primeira instância à fiscalização a respeito da decisão do processo - SEI 3223138.

19. Anexado ao processo extrato da multa aplicada, registrada no Sistema Integrado de Gestão de Créditos - SIGEC - SEI 3249046.

20. Em 17/07/2019, lavrado Ofício nº 6406/2019/ASJIN-ANAC (SEI 3250861), a fim de notificar o interessado acerca da decisão de primeira instância.

21. Notificado da decisão de primeira instância em 25/07/2019 (SEI 3307433), o interessado postou recurso à Agência em 02/08/2019 (SEI 3315171), conforme demonstra o envelope utilizado pelo interessado para envio do documento e o registro de Rastreamento de Objetos dos Correios anexado aos autos (SEI 3315857).

22. No documento, contesta a decisão de primeira instância e repete as alegações já apresentadas nas peças de defesa, além de alegar a ocorrência de *bis in idem*, entendendo que as ocorrências indicadas no Auto de Infração são idênticas, pois possuem a mesma natureza e são decorrentes da mesma conduta, apuradas na mesma auditoria, aduzindo assim a aplicação de sanção única.

23. Por fim, requer o provimento do recuso, *"eis que inexistiu prática de ato infracional por parte da Recorrente, e conseqüentemente inexistiu violação do Código Brasileiro de Aeronáutica e legislação regulamentar, RBAC 121.133, determinando-se o arquivamento do processo administrativo"*, ou alternativamente, que seja reduzida a multa aplicada para o mínimo legal, *"eis que no*

presente caso não incidem as agravantes, tampouco os fatos caracterizam as infrações".

24. Em 05/08/2019, lavrado Despacho ASJIN 3316325, que conhece do recurso e determina a distribuição do processo para análise e deliberação.

25. É o relatório.

## **PRELIMINARES**

26. Após análise dos autos, considera-se que deve ser verificada a regularidade da convalidação do Auto de Infração nº 00141/2015, efetuada pela autoridade competente de primeira instância da Superintendência de Aeronavegabilidade.

27. Inicialmente, verifica-se que originalmente constavam no Auto de Infração nº 00141/2015, lavrado em 12/02/2015, as seguintes informações referentes à descrição da ocorrência, ao histórico e à capitulação das irregularidades:

Descrição da ocorrência: A empresa realizou operação de aeronaves sem a liberação de serviço pela manutenção após a ocorrência de pane em um de seus equipamentos, anotado nos livros da aeronave.

Histórico: Conforme registro na página no. 53999 do diário de bordo da aeronave PR-PDJ, datado de 26/02/2014, houve atraso técnico, com referência a uma pane no inversor ("inversor fail"). Não foi encontrado no Livro Técnico de Bordo (TLB) da aeronave nenhum reporte da tripulação acerca desta pane, exceto no dia 27/02/2014, às 07:35 (10:35 UTC, conforme registrado), conforme página 9467-A/10 do TLB. Deste modo, os seguintes trechos, conforme Diário de Bordo, foram realizados sem a devida ação corretiva (hora de saída e chegada no horário de Brasília):

Data	No. voo	Trecho	Saída	Chegada
26/02/14	9797	SBCG-SBDO	19:27	20:11
26/02/14	9797	SBDO-SBGR	20:26	23:38
27/02/14	9794	SBGR-SBUR	00:07	01:42
27/02/14	9795	SBUR-SBGR	07:05	08:35

Assim, a empresa infringiu com o disposto na Lei 7.565/86, Título IX, Capítulo III, Art. 302, inciso III, alínea "e", c/c seções 121.369, 121.303(d)(1) e 121.628(b)(5) do RBAC.

28. Em 13/11/2018, foi lavrado o Despacho JPI - GTPA/SAR 2407336, que após manifestar diversas considerações acerca do contexto probatório relacionado ao caso, convalida o Auto de Infração nº 00141/2015, para que dele passasse a constar as seguintes informações nos campos "descrição da ocorrência" e "histórico":

**Descrição da ocorrência:** *A Autuada violou o manual de operação FCOM, seção 2.05.04, e respectivo QRH, seção A24.19, (SEI 2407418) ao operar a aeronave sem ação de manutenção após mau funcionamento do inversor nº1 ocorrida antes do 1º voo do dia 26/04/2014.*

HISTÓRICO: A ANAC, durante auditoria de acompanhamento na sede da Autuada entre os dias 17 a 21/04/2014, constatou que ocorreu mau funcionamento no inversor nº1 na aeronave PR-PDJ, no dia 26/02/2014, antes da decolagem do primeiro voo conforme ocorrência registrada na parte I do Relatório de Voo nº 07/PR-PDJ/2014, página 53999 (ANEXO SEI 2407339), sendo este o motivo do atraso técnico reportado na mesma página. **A referida falha não foi devidamente registrada** no Technical Logbook - TLB. Consta registro no TLB 09467A/10 de pane ocorrida no dia 27/02/2014 sendo este fato distinto do ocorrido no dia 26/02/2014 (ANEXO SEI 2407405).

**O Manual de Operação, FCOM, e respectivo Manual de Consulta Rápida, QRH, elaborados pelo fabricante da aeronave, não autorizam a tripulação a realizar voo sem a respectiva ação de manutenção após falha**, ou mau funcionamento, **do inversor nº1**, tão pouco existe procedimento aprovado pelo fabricante da aeronave para a tripulação executar. **A pesquisa de pane é procedimento específico do setor de manutenção** que age conforme o procedimento aprovado no Manual de Resolução de Panes (*Trouble Shooting Manual* ou *Fault Isolation Manual*) elaborado pelo fabricante da aeronave. Logo, a aeronave operou em 4 (quatro) ocasiões distintas sem que a houvesse ação de manutenção após mau funcionamento do inversor nº 1,

conforme tabela 01 abaixo:

Tabela 01

DATA	Nº voo	Origem	Destino	Decolagem(UTC)	Natureza do voo /Documento
26/02/2014	9797	SBCG	SBDO	22:35	Linha Aérea Regular/SEI 2407339
26/02/2014	9797	SBDO	SBGR	23:29	Linha Aérea Regular/SEI 2407339
26/02/2014	9794	SBGR	SBUR	03:24	Linha Aérea Regular/SEI 2407339
27/02/2014	9795	SBUR	SBGR	10:05	Não Consta / SEI 2407405

A infração está tipificada no art. 302, III, e, do CBAer c/c RBAC 121.133(a), pois a Autuada operou a aeronave em desacordo com o previsto no sistema de manuais ao não executar ação de manutenção após mau funcionamento do inversor nº 1.

29. Em uma análise detida das alterações promovidas pela convalidação, vê-se claramente que a imputação diverge do que fora noticiado originalmente no Auto de Infração: inicialmente a imputação era de que a empresa havia operado a aeronave PR-PDD por quatro vezes sem a devida liberação de serviço pela manutenção após a ocorrência de pane em um de seus equipamentos, passando a constar no Auto de Infração a imputação de que a empresa havia violado o manual de operação FCOM e o respectivo QRH ao operar a aeronave sem ação de manutenção após pane ocorrida com o inversor nº 1, ocorrida antes do primeiro voo do dia 26/04/2014 (a data correta é 26/02/2014).

30. Ainda, verifica-se que no histórico do Auto de Infração passou a constar a informação de que o Manual de Operação, FCOM, e respectivo Manual de Consulta Rápida, QRH, elaborados pelo fabricante da aeronave, não autorizam a tripulação a realizar voo sem a respectiva ação de manutenção após falha, ou mau funcionamento, do inversor nº 1, e que tampouco existe procedimento aprovado pelo fabricante para a tripulação executar. Comparando-se as imputações, vê-se que o texto original do Auto de Infração sequer citou os manuais FCOM e QRH.

31. Dentre as considerações dispostas no Despacho JPI - GTPA/SAR 2407336 quando da convalidação do Auto de Infração, é disposto no item 15 o seguinte:

Despacho JPI - GTPA/SAR 2407336 (...)

15. Considerando que não houve dificuldade na identificação dos fatos nem prejuízo da defesa da parte autuada, sendo a divergência vício meramente formal, passível de convalidação, conforme o art. 7º, §1º, I, da Instrução Normativa - IN ANAC nº 08, de 6 de junho de 2008, e o art. 9º da Resolução ANAC nº 25, de 25 de abril de 2008.

32. Para melhor análise da fundamentação utilizada para convalidação do Auto de Infração, deve-se verificar os dispositivos citados no Despacho. À época da convalidação estava em vigor a Resolução ANAC nº 25/2008, que dispunha sobre o processo administrativo para a apuração de infrações e aplicação de penalidades, no âmbito da competência da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, e apresentava a seguinte redação no art. 9º:

Resolução ANAC nº 25/2008 (...)

Art. 9º Os vícios processuais meramente formais do AI são passíveis de convalidação.

(...)

33. Adicionalmente, também estava em vigor à época da convalidação a Instrução Normativa nº 08/2008, que dispunha sobre o processo administrativo para apuração de infrações e aplicação de sanções no âmbito da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, e apresentava a seguinte redação em seu art. 7º:

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

§ 1º - 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 - inexatidão 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.

(...)

34. Dos dispositivos citados, observa-se que os vícios processuais meramente formais do Auto de Infração são passíveis de convalidação, sendo que o § 1º do art. 7º da IN nº 08/2008 lista, dentre outros, vícios formais que podem existir no Auto de Infração. Embora a lista não seja exaustiva, conforme depreende-se da expressão "*dentre outros*" disposta no *caput* do § 1º do art. 7º da IN nº 08/2008, verifica-se que somente a convalidação do enquadramento da infração realizada pela primeira instância encontra-se presente no rol elencado, em seu inciso I. Quanto às demais alterações promovidas no Auto de Infração, entende-se que as mesmas alteraram o fato gerador dos atos tidos como infracionais, gerando prejuízo ao interessado no que tange à preservação dos seus direitos de ampla defesa e do contraditório.

35. Cabe observar ainda que a hipótese passível de convalidação disposta no inciso I do § 1º do art. 7º da IN nº 08/2008, qual seja, a "*omissão ou erro no enquadramento da infração, desde que a descrição dos fatos permita identificar a conduta punível*", reforça a ideia de que a alteração da descrição dos fatos não se trata de um mero vício formal, em contrariedade portanto com a conclusão do Despacho JPI - GTPA/SAR 2407336.

36. Sendo assim, entende-se que a convalidação efetuada em sede de primeira instância prejudica o interessado no seu direito à ampla defesa e ao contraditório, uma vez que alterou a descrição dos fatos imputados à recorrente, mudando assim o fato gerador imputado, sendo a mesma realizada em desconformidade com o previsto à época no art. 9º da Resolução ANAC nº 25/2008 e no art. 7º da IN ANAC 08/2008, consistindo assim em vício de legalidade.

37. Neste ponto, importante ressaltar o previsto no art. 53 da Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999, que regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal:

Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 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

38. Pelo exposto, considerando-se a existência de vício de legalidade na convalidação efetuada pelo setor competente de primeira instância, disposta no Despacho JPI - GTPA/SAR 2407336, entende-se que a mesma deve ser anulada, e por consequência, deve ser anulada a decisão de primeira instância (SEI 2271685) e cancelada a multa aplicada, que constitui o crédito cadastrado no Sistema Integrado de Gestão de Créditos - SIGEC sob o nº 668242191.

39. Diante desta situação, anulando-se o Despacho JPI - GTPA/SAR 2407336, e por consequência, a decisão de primeira instância, o marco anterior válido para aferição da prescrição do processo é a notificação do Auto de Infração, que ocorreu na data de 23/11/2015. Nesse sentido, considerando o disposto nos artigos 1º e 2º da Lei nº 9.873, de 23/11/1999, de que prescreve em cinco anos a ação punitiva da Administração Pública Federal direta e indireta, da data 23/11/2015 contados mais cinco anos tem-se a data de 22/11/2020. Assim, sendo nula a decisão por convalidação, e por consequência, a decisão de primeira instância, deve ocorrer o retorno dos autos à primeira instância para que profira nova decisão válida.

40. Por fim, ressalta-se que a partir das informações constantes no processo, não se vislumbra neste momento a existência de vícios no Auto de Infração nº 00141/2015, no entanto sugere-se que a primeira instância administrativa, ao decidir novamente o feito, leve em consideração se as informações constantes nos manuais da aeronave adicionados ao processo pela fiscalização e pela parte interessada se referem a procedimentos a serem seguidos pela tripulação com a aeronave já em voo ou ainda em solo.

## **CONCLUSÃO**

41. Pelo exposto, sugiro **ANULAR** a convalidação efetuada pelo setor competente de primeira instância, disposta no Despacho JPI - GTPA/SAR 2407336, e por consequência **ANULAR a decisão de**

**primeira instância, CANCELANDO-SE** a multa aplicada em primeira instância administrativa, que constitui o crédito cadastrado no Sistema Integrado de Gestão de Créditos - SIGEC sob o nº **668242191** , devendo ocorrer o retorno dos autos à primeira instância para que profira nova decisão.

42. Ainda, destaca-se que embora a primeira instância tenha solicitado ao setor técnico cópia legível de folhas do processo, não foi possível se identificar nos autos cópia legível do documento constante na página 11 do documento ".pdf" SEI 2122864, razão pelo qual se sugere que a primeira instância requeira novamente ao setor técnico cópia legível da mesma.

43. À consideração superior.

**HENRIQUE HIEBERT**  
**SIAPE 1586959**



Documento assinado eletronicamente por **Henrique Hiebert, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 24/09/2019, às 16:49, 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 **3531686** e o código CRC **1261ECE0**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL  
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

**DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 1346/2019**

PROCESSO Nº 00066.051777/2015-62  
INTERESSADO: Passaredo Transportes Aéreos

Brasília, 24 de setembro de 2019.

1. Trata-se de recurso interposto por PASSAREDO TRANSPORTES AEREOS S.A., CNPJ - 00.512.777/0001-35, contra decisão de primeira instância da Superintendência de Aeronavegabilidade - SAR, proferida em 09/07/2019, que aplicou quatro multas no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais), totalizando o valor de R\$ 28.000,00 (vinte e oito mil reais), pelo cometimento das infrações identificadas no Auto de Infração nº 00141/2015. As infrações após convalidação foram capituladas na alínea "e" do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei nº 7.565/86), c/c item 121.133(a) do RBAC 121.

2. Por celeridade processual e, com fundamento no artigo 50, §1º, da Lei nº 9.784/1999, ratifico os argumentos trazidos na Proposta de Decisão [**Parecer 1201/2019/JULG ASJIN/ASJIN - SEI nº 3531686**], ressaltando que embora a Resolução nº 472/2018 tenha revogado a Resolução ANAC nº 25/2008 e a IN ANAC nº 8, de 2008, 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:**

- **ANULAR** a convalidação efetuada pelo setor competente de primeira instância, disposta no Despacho JPI - GTPA/SAR 2407336, e por consequência **ANULAR a decisão de primeira instância, CANCELANDO-SE** a multa aplicada em primeira instância administrativa, que constitui o crédito cadastrado no Sistema Integrado de Gestão de Créditos - SIGEC sob o nº **668242191**, devendo ocorrer o retorno dos autos à primeira instância para que profira nova decisão.
- Ainda, destaca-se que embora a primeira instância tenha solicitado ao setor técnico cópia legível de folhas do processo, não foi possível se identificar nos autos cópia legível do documento constante na página 11 do documento ".pdf" SEI 2122864, razão pelo qual se sugere que a primeira instância requeira novamente ao setor técnico cópia legível da mesma.

À Secretaria.

Notifique-se o interessado acerca da Decisão.

Encaminhe-se os autos à SAR.

*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 30/09/2019, às 10:43, 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 **3536255** e o código CRC **14F2A949**.

---

**Referência:** Processo nº 00066.051777/2015-62

SEI nº 3536255