



PARECER N° 631/2020/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) c/c itens 91.203(a)(1) e 91.203(e) do RBHA (Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica) 91

Data da Infração: 26/03/2013

Auto de infração: 01102/2014/SPO

Aeronave: PT-GFF

Crédito de multa: 669540200

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

INTRODUÇÃO

1. O Auto de Infração (AI) nº 01102/2014/SPO (fl. 01 do arquivo SEI nº 1823934) 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.

2. No Relatório de Fiscalização (RF) nº 15/2014/GTPO-DF/GOAG/SPO (fl. 02 do arquivo 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*:

"I - infrações referentes ao uso das aeronaves:

(...)

c) utilizar ou empregar aeronave em desacordo com as prescrições dos respectivos certificados ou com estes vencidos;"

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.

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

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

BOLETIM DE REGISTRO DE OCORRÊNCIA COM AERONAVE - BROA

BROA N. 146/GGAP/2013 - REV. 01

(...)

1. MATRÍCULA DA AERONAVE: PT-GFF / 2. MODELO: EMB-201

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

4. CLASSIFICAÇÃO DA OCORRÊNCIA: ACIDENTE

5. TIPIFICAÇÃO DA OCORRÊNCIA: INDETERMINADO

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

(...)

8. PROPRIETÁRIO/OPERADOR: SARA OLIMPIO DE OLIVEIRA

9. TIPO DE OPERAÇÃO: 121 135 91

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

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

6. 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.

7. 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.

8. 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.

9. 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.

10. 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.

11. 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.

12. 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.

13. 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, sendo *numerus clausus* (taxativos). 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.

14. 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?

15. 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.

16. 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.

17. 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.

18. 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

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

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

DEFESAS APÓS CONVALIDAÇÃO

21. 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.

22. Nesta defesa que faz referência ao AI nº 00108/2015, inicialmente, aborda explicações também apresentadas na Defesa prévia.

23. 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.

24. 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 à 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.

25. Reitera alegações apresentadas na defesa prévia.

26. 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?

27. 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".

28. 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.

29. 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.

30. 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.

31. 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.

32. 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).

33. 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.

34. Reitera os requerimentos da defesa prévia.

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

36. 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.

37. 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.

38. 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.

39. 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.

40. 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?

41. 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.

42. 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.

43. 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.

44. Reitera os requerimentos da defesa prévia.

45. Consta junto à defesa documento de identidade da interessada, despacho de recapitulação do AI nº 01102/2014 e envelope de encaminhamento da Defesa.

DECISÃO DE PRIMEIRA INSTÂNCIA (POSTERIORMENTE ANULADA)

46. O setor competente, em decisão de 11/02/2019 (SEI nº 2653470), considerou que a parte atuada 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.

47. Foi juntada a Certidão de propriedade e ônus reais (SEI nº 2658404) referente à aeronave PT-GFF.

RECURSO REFERENTE À PRIMEIRA DECISÃO DE PRIMEIRA INSTÂNCIA

48. A interessada foi notificada a respeito da decisão de primeira instância em 28/03/2019, conforme demonstrado em AR (SEI nº 2891537), tendo apresentado Recurso (SEI nº 2909433), que foi recebido em 10/04/2019.

49. No Recurso informa que no Auto de Infração, o qual foi lavrado em 02/09/2015, bem como na Convalidação não foi concedido à interessada o benefício previsto no §1º do art. 61 da Instrução Normativa nº 8 da ANAC.

50. Reitera explicações também apresentadas na Defesa prévia.

51. 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.

52. 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.

53. 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.

54. 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.

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

56. 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.

57. 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.

58. 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.

59. 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.

60. 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.

61. 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 ensinar 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).

62. 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. Afirma que qualquer país que se proclame como democrático, deve assegurar à 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.

63. 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.

64. 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.

65. 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.

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

DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA (ANULA A DECISÃO DE PRIMEIRA INSTÂNCIA)

67. O setor de segunda instância decidiu (SEI nº 3069345 e SEI nº 3079033), em 07/06/2019, 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.

68. A Decisão de Primeira Instância foi anulada por ter sido identificado vício em sua motivação, sendo informado pelo setor de segunda instância que "*... 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.*".

69. O Ofício nº 10372/2019/ASJIN-ANAC (SEI nº 3741445) informa que foi anulada a Decisão de Primeira Instância.

70. A interessada foi notificada do Ofício nº 10372/2019/ASJIN-ANAC em 25/11/2019, conforme demonstrado em AR (SEI nº 3821528).

MANIFESTAÇÃO DA INTERESSADA

71. Após ter sido notificada da anulação da Decisão de Primeira Instância, a interessada apresentou nova manifestação, a qual denominou de alegações finais (SEI nº 3868981), que foi recebida em 23/12/2019.

72. Em suas alegações finais, inicialmente, a interessada narra fatos.

73. Informa que, em 27/07/2018, a seção específica da primeira instância de julgamento da ANAC efetuou a convalidação do AI 01102/2014/SPO, realizando a alteração do enquadramento para art. 302, inciso I, alínea "d" do CBA, de tal sorte que reconheceu seu equívoco no enquadramento anterior (art. 302, inciso I, alínea "c"). No mesmo dia, 27/07/2018, realizou a convalidação do AI 00108/2015, por intermédio do Ofício nº 81/2018/SAR/JPI-GTPA/SAR-SJC/GTAS/SAR-ANAC. Informa que os dois Autos de Infração versam acerca do mesmo assunto, inclusive ambos fazem menção ao mesmo processo, qual seja: Processo nº 00058.018507/2014-68, razão pela qual as duas defesas foram apresentadas de forma independente. Considera demonstrada a impropriedade cometida pela Administração Pública, isto é: (*bis in idem*). Dispõe que o fato de ter convalidado os dois autos não resolve o problema criado nos processos administrativos sancionadores, haja vista que ambos possuem objetos e conteúdos iguais na persecução administrativa, de tal sorte que foi criada uma grande indecisão envolvendo a interessada, a título de ampla defesa e contraditório os quais são princípios constitucionais que foram feridos no bojo dos processos.

74. Reitera alegações anteriores.

75. Acrescenta que, no dia 20/03/2019, foi expedido o Ofício nº 1824/2019/ASJIN-ANAC, a fim de informar acerca da decisão de primeira instância administrativa que foi prolatada, a qual aplicava a penalidade de multa no valor de R\$ 1.200,00. Alega que a autoridade não se posicionou quanto ao argumento da defesa no que pertine ao novo enquadramento que não estava em conformidade com o histórico antigo e a descrição da ocorrência também antiga, tornando o processo sem harmonização sob o ponto de vista da coerência e da coesão jurídica.

76. Descreve que no dia 03/04/2019, a interessada interpôs o recurso reiterando que a Administração Pública não se pronunciou acerca da convalidação realizada na decisão de primeira instância no que se refere à mudança de enquadramento. Sendo assim, alega que havia necessidade de alterar a descrição da ocorrência e o histórico. Fato que informa que definitivamente não aconteceu para parte da Agência.

77. Com relação ao Direito parte do princípio que a Decisão de Segunda Instância Administrativa anula a Decisão de Primeira Instância sob a alegação de vício no que se refere à motivação, nos termos do § 1º do art. 50 da Lei nº 9.784/99, fato que não ocorreu pela Administração Pública, abduzindo o direito da ampla defesa e contraditório da interessada. Afirma que de acordo com item 85.10 da Decisão de Segunda Instância "*peças de defesa apresentadas pela interessada são idênticas e repetidas sem que as mesmas assim sejam*", conclui que isto quer dizer que havia dois autos de infração (AI 01102/2014/SPO e AI 00108/2015), ambos com mesmo número do processo 00058.018507/2014-68 e com o mesmo escopo. Aduz a ocorrência de *bis in idem* - repetição do mesmo evento com idêntico fato gerador. Dispõe que muito embora não esteja previsto na Constituição, o princípio do *Non Bis In Idem* tem sua garantida presença no ordenamento jurídico. Logo, ninguém poderá ser punido mais de uma vez por uma mesma infração.

78. Requer que as alegações finais sejam apensadas aos autos do processo, a fim de que haja o arquivamento definitivo do presente processo, nos termos do art. 33, inciso II, da Resolução nº 472/18, a saber: "*Art. 33. A autoridade competente para julgar em primeira instância determinará: II - o arquivamento do PAS por nulidade do auto de infração, em caso de constatação de vício insanável.*", o qual foi muito bem observado por essa eminente Agência reguladora, em face aos argumentos acima aludidos.

79. Juntou ao Ofício nº 01 que encaminha as alegações finais, documento de identidade, Ofício nº " 81/2018/SAR/JPI - GTPA/SAR-SJC/GTAS/SAR-ANAC e envelope de encaminhamento de

documentação.

DECISÃO DE PRIMEIRA INSTÂNCIA

80. O setor competente, em decisão de 10/02/2020 (SEI nº 3944547), 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.

RECURSO

81. A interessada foi notificada da Decisão de Primeira Instância em 10/03/2020, conforme demonstrado em AR (SEI nº 4168777), tendo apresentado Recurso (SEI nº 4181693), que foi recebido em 25/03/2020.

82. No Recurso, preliminarmente, dispõe que o art. 15 da Resolução nº 472 preconiza que o Auto de Infração é o instrumento que contém a delimitação dos fatos que serão objeto de apuração do PAS. Afirma que as informações que foram pontuadas na persecução administrativa estão adstritas ao Auto de Infração. Contudo, informa que o referido ato administrativo (AI) foi lavrado em 27/02/2014, inicialmente, com a capitulação da suposta infração no art. 302, inciso I, alínea "c", imputando à interessada a situação fática em que a mesma tivesse: *"utilizado ou empregado a aeronave em desacordo com as prescrições dos respectivos certificados ou com estes vencidos"*. Alega que a Senhora Sara Olímpio de Oliveira não utilizou e tampouco empregou a aeronave em desacordo com os certificados, tendo em vista que a mesma não é piloto de aeronaves. Além disso, alega que a ANAC ao afirmar que a interessada permitiu que a aeronave marcas PT-GFF fosse operada com o Certificado de Aeronavegabilidade cancelado cometeu algumas impropriedades, porque permitir significa (anuir; aquiescer; concordar; assentir) e em momento algum a Administração Pública provou que havia um vínculo (liame) psicológico entre a conduta do piloto CLÁUDIO FELIPE FORMEHL, que informa que operou a aeronave, e a interessada, em ter concordado com a tal operação com o CA cancelado. Acrescenta que o histórico relata que a interessada teria permitido a operação irregular e o enquadramento, por sua vez, evoca que a senhora Sara utilizou a aeronave. Há uma diferença grande entre ter permitido, bem como ter utilizado. Portanto, afirma que há uma inconsistência no bojo do Auto de Infração.

83. Cita os incisos I e II do art. 3º da Instrução Normativa (IN) ANAC nº 08/2008 e argumenta que a ANAC menciona o RF nº 15/2014/GTPO-DF/GOAG/SPO, mas na peça vestibular (AI) não dispõe *"ab initio"* das informações contidas nesse documento, a fim de que na gênese do feito a interessada tenha acesso aos dados contidos no mesmo, de tal sorte que há carência de informações a serem ministradas ao polo passivo.

84. Reitera alegações apresentadas anteriormente.

85. Informa que em 27/07/2018, reconhecendo a impropriedade do Auto de Infração, a ANAC convalidou o AI nº 01102/2014, de tal sorte que processou a mudança de enquadramento, ou seja, a alteração passa a ser nos termos art. 302, inciso I, alínea "d". Contudo, o histórico e a descrição da ocorrência permaneceram nos moldes antigos. Sendo assim, alega que não há coerência entre a capitulação nova com o histórico e descrição de ocorrência, oriundos do Auto de Infração em sua gênese. Considera que para haver a convalidação, mister que a nova capitulação se molde ao novo histórico, bem como à nova descrição da ocorrência. Fato que informa que efetivamente não aconteceu, pois só foi feita nova capitulação. Sendo assim, afirma que houve dificuldades na identificação dos fatos, redundando prejuízo à defesa. Corroborando tal assertiva, os itens 85.7 e 85.10 do PARECER nº 656/2019/JULG ASJIN, que é datado de 19/11/2019, concluiu que as alegações da interessada apresentadas após a

convalidação do ato administrativo não foram consideradas no bojo do processo, denotando omissão da Administração Pública.

86. Alega que a Instrução Normativa (IN) n° 08, de 06/06/2008 não prevê a peça processual, denominada Parecer, embora a Resolução 23 mencione tal instrumento, a IN n° 08 em tela prevê as seguintes partes, em seu Anexo V: a) resumo do fato; b) resumo da defesa c) parecer da junta de julgamento; d) parecer do analista; e) parecer da procuradoria; f) decisão do presidente. Todavia, a formalística da Decisão de Primeira Instância n° 4/2020/JPI-G de 03/03/2020, a qual foi encaminhada à interessada, por intermédio do Ofício n° 1690/2020/ASJIN-ANAC não foi respeitada, em seu aspecto formal. Tendo em vista que o Especialista em Regulação de Aviação Civil prolatou a Decisão, contudo tal proposição não teve a aquiescência de um segundo julgador, no âmbito da junta de julgamento, que poderia concordar ou discordar com a decisão que fora proferida pelo relator do caso, tomando a decisão de primeira instância incompleta.

87. Quanto ao mérito afirma que a própria Administração Pública admitiu, nos termos dos itens 85.10 e 85.11 do PARECER n° 656/2019/JULG ASJIN, prejuízos à interessada sob o ponto de vista procedimental, de tal modo que os princípios constitucionais de ampla defesa e contraditório foram feridos.

88. Discorre sobre a anulação dos atos administrativos, citando os art. 53, 54 e 55 da Lei n° 9.784/1999. Aborda, ainda, o disposto no inciso VIII do art. 50 da Lei n° 9.784/1999. Nota que a Decisão de Primeira Instância não analisou a Defesa Prévia protocolada e entregue pelo interessado junto à ANAC. Argumenta que não apreciar as alegações devidamente interpostas pelo autuado ao proferir a Decisão se constitui uma clara violação ao Princípio Constitucional do Contraditório e Ampla Defesa. Afirma que o direito de punir do Estado pressupõe o direito de defesa que deve ser amplo e irrestrito. Cita o art. 5°, LV, da Constituição Federal de 1988.

89. Acrescenta que a Decisão de Primeira Instância Administrativa ao não apreciar os argumentos apresentados pelo interessado em Defesa, protocolada na ANAC, encontra-se com vício insanável por expressa violação ao Princípio Constitucional do Contraditório e Ampla Defesa, devendo portanto ser nula de pleno direito. Partindo do pressuposto que a Agência tentou, uma vez, resolver o vício do ato administrativo, por intermédio da Convalidação que, efetivamente não solucionou o problema.

90. Quanto à questão de ter permitido ou utilizado a aeronave marcas PT-GFF, afirma que a interessada jamais poderia fazê-lo, porque, efetivamente, a mesma não utilizou a aeronave, isto é, nem direta e tampouco indiretamente se beneficiou da situação. Além disso, também não permitiu que o voo irregular fosse realizado. Acrescenta que há que se entender que a própria Agência, em tese, deveria lançar mão de todos os recursos de fiscalização, no âmbito da aviação civil, com o fito de impedir que a aeronave decolasse com a restrição do Certificado de Aeronavegabilidade cancelado.

91. Requer: que as preliminares do Recurso sejam acolhidas e, por consequência, a Notificação de Decisão proferida que a condenou ao pagamento da multa no valor de R\$ 1.200,00 seja revista e considerada nula nos termos do art. 44, inciso III, da Resolução n° 472 e com base nos argumentos enumerados pela recorrente; se de outro modo entender, ou seja, se não forem acolhidas as preliminares, que as argumentações do Recurso em seu mérito sejam consideradas procedentes e o recurso seja conhecido e provido, em virtude de não haver um perfeito enquadramento na Lei n° 7565/86 - CBA (art. 302, inciso I, alíneas "c" ou "d") e falta de regularidade processual, com os fatos narrados no Auto de Infração que deu origem ao processo, bem como inconsistência na acusação oriundas no bojo do feito, respaldada nas decisões proferidas, nos termos dos julgados mencionados e a decisão revista e nula de pleno direito, sobretudo, em função das impropriedades ao longo do processo, desde o início do mesmo.

92. Consta envelope de encaminhamento do Recurso, Ofício que encaminha o Recurso e documento de identidade da interessada.

CONVALIDAÇÃO E NOTIFICAÇÃO SOBRE A POSSIBILIDADE DE AGRAVAMENTO

93. O setor de segunda instância administrativa decidiu (SEI nº 4433276 e SEI nº 4441074), em 22/06/2020:

- Pela CONVALIDAÇÃO DO AUTO DE INFRAÇÃO nº 01102/2014/SPO, complementado o enquadramento para o previsto na alínea "d" do inciso I do art. 302 do CBA c/c itens 91.203(a)(1) e 91.203(e) do RBHA 91, com base no art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018, de forma que a Secretaria da ASJIN venha a notificar o interessado quanto à convalidação do Auto de Infração para que o mesmo, querendo, venha no prazo de 10 (dez) dias, formular suas alegações, com fundamento no §1º do art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018;
- pela NOTIFICAÇÃO ANTE A POSSIBILIDADE DE AGRAVAMENTO DA SANÇÃO para o valor de R\$ 2.100,00 (dois mil e cem reais), em função de poder ser aplicada a circunstância agravante prevista no inciso IV do §2º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018, de forma que o mesmo, querendo, venha no prazo de 10 (dez) dias, formular suas alegações, cumprindo, assim, o disposto no parágrafo único do art. 64 da Lei nº 9.784/99 e no §3º do art. 44 da Resolução ANAC nº 472/2018.

MANIFESTAÇÃO APÓS CONVALIDAÇÃO E POSSIBILIDADE DE AGRAVAMENTO

94. A interessada foi notificada acerca da convalidação do Auto de Infração e da possibilidade de agravamento da sanção em 03/07/2020, conforme demonstrado em AR (SEI nº 4545368), tendo apresentado manifestação (SEI nº 4552200), que foi recebida em 17/07/2020.

95. Em sua manifestação a interessada, preliminarmente, observa que, por ocasião da lavratura do referido Auto, o órgão fiscalizador não especificou qual era o universo de abrangência e suas delimitações, ou seja, a gênese que deu embasamento a persecução administrativa da suposta infração, tendo em vista que alega que a proprietária da aeronave PT-GFF jamais permitiria a operação da aeronave com o Certificado de Aeronavegabilidade cancelado ou de forma irregular. Argumenta Auto de Infração está fundamentado em Relatório de Fiscalização nº 15/2014/GTPO-DF/GOAG/SPO, o qual não foi disponibilizado sua cópia para que a defesa pudesse obter informações suficientes, a fim de contra argumentá-lo, antes da decisão de primeira instância. Na verdade, afirma que esses dados (informações e fatos) deveriam ser disponibilizados na peça vestibular (AI) e assim não o foram. Deste modo, considera que ensejou o cerceamento da defesa do interessado, na fase inicial. Assim sendo, o início do (PAS) já se configurou com problemas que, por conseguinte, impactou em uma decisão de primeira instância injusta que por sinal foi anulada.

96. Reitera alegação apresentada anteriormente relativa ao que considera ser deficiência na descrição objetiva da infração, referenciando o disposto no inciso IV do art. 18 da Resolução ANAC nº 472/2018 e no inciso IV do art. 6º da IN ANAC nº 08/2008. Alega que a descrição contemplou apenas fatos referentes ao acidente aéreo, mostrando-se incompleta e carente de mais informações ou dados.

97. Alega que o Auto de Infração atribuiu um campo denominado "HISTÓRICO" que não é requisito na formalística desse ato administrativo. Dispõe que embora a ANAC alegue a informalidade característica do Processo Administrativo Sancionador, o qual permite a convalidação de vícios formais nos Autos de Infração, há que se entender que os elementos previstos no art. 6º da Instrução Normativa nº 8 e do art. 18 da Resolução nº 472, bem como os requisitos elencados no art. 8º da Resolução nº 25 são taxativos e não meramente exemplificativos, portanto obrigatórios.

98. Alega que de acordo com art. 6º, inciso VII, da Instrução Normativa nº 08 - o Auto de Infração deverá conter a assinatura do autuado ou de seu representante legal, fato que efetivamente informa que não aconteceu, no caso concreto.

99. Reitera alegação referente ao estabelecido no art. 24 da Lei nº 9.784/1999, argumentando desta vez que a data da suposta ocorrência deu-se no dia 23/03/2013 e que a lavratura do Auto de Infração ocorreu apenas em 27/02/2014. Neste esteio, considera que tal invalidação ocorre quando o ato

está em desconformidade com a Resolução e a Instrução Normativa supra.

100. Quanto ao mérito, argumenta que com relação ao Ofício nº 5546/ASJIN-ANAC, o qual informou ao interessado acerca da possibilidade de agravamento da sanção aplicada, alega que apesar da ANAC ter concedido 10 dias a fim de que a interessada apresentasse suas alegações sobre a suposta possibilidade de aumento no valor da pena pecuniária imposta nessa decisão monocrática, a eminente agência não especificou qual a circunstância agravante poderia ser considerada para majorar uma possível aplicação da pena. Além disso, afirma que em 27/07/2018, a agência já havia convalidado o Auto de Infração, logo não necessitava realizar tal explanação. Partindo do princípio que o enquadramento foi retificado com base na suposta infração enfatizando o uso da aeronave e que, quem a utiliza, ou seja, opera o avião é um piloto (tripulante), em tese o Auto de Infração seria cabível em desfavor do Sr. Carlos Felipe Formehl. Argumenta que a análise que deve ser feita é a seguinte: "utilizar ou empregar aeronave sem os documentos exigidos ou sem que estes estejam em vigor" é privativo para quem conduziu a aeronave. Portanto, não se coaduna com quem possui a propriedade da mesma, qual seja a interessada Sara Olímpio de Oliveira, citando o previsto no item 91.203(a)(1) do RBHA 91.

101. Reitera alegações apresentadas em peças defensivas anteriores.

102. Alega que a Administração Pública não pode afirmar que a interessada deu a permissão, tendo em vista que para tal, *mister* que houvesse um vínculo entre a vontade de quem operou a aeronave com o desejo de quem possuía a propriedade do bem, de tal sorte que isso não foi comprovado, nos autos. Além disso, afirma que a interessada, em momento algum, consentiu que o Sr. Carlos Felipe Formehl operasse a aeronave naquelas condições e, dentro desse contexto, obtivesse vantagens indevidas que pudessem beneficiá-la.

103. No que tange a circunstância agravante contida no inciso IV do § 2º do art. 36 da Resolução 472/2018, ou seja, a exposição ao risco da integridade física de pessoas ou da segurança de voo, nos termos do item 122 do Parecer e da Proposta de Decisão não poderia prosperar, porque afirma que quem, efetivamente, colocou em risco com a operação irregular foi o piloto (tripulante) sem o consentimento e a vontade da proprietária da aeronave PT-GFF, portanto a ação do condutor deu ensejo a atuação irregular do tripulante e não necessariamente da proprietária do avião.

104. Afirma que o fato de realizar a convalidação do Auto não resolve o problema, uma vez que a autoridade não se posicionou quanto ao argumento da defesa no que pertine ao novo enquadramento que não estava em conformidade com o (histórico antigo) e a descrição da ocorrência também antiga, tomando o processo sem harmonização sob o ponto de vista da coerência e da coesão jurídica.

105. Requer:

105.1. que o expediente (ALEGAÇÕES) seja admitido e analisado por autoridade competente, nos termos do art. 19, § 1º do Resolução nº 472/2018;

105.2. que as preliminares contidas no expediente sejam acolhidas e o mesmo conhecido e provido, por conseguinte, que o Auto de Infração seja arquivado, nos termos do art 15, inciso I, da Resolução supramencionada, sem qualquer tipo de penalidade, pelos motivos já supramencionados e pelo fato do haver o perfeito enquadrado no benefício contido nos incisos II e III do art 22, em seu parágrafo 1º, da Resolução nº 25, dessa Agência;

105.3. que as alegações sejam acatadas no sentido de que o processo seja considerado nulo e, por conseguinte, uma nova decisão proferida venha reformular a decisão de segunda instância (art. 48 da Resolução nº 472/2018) e o feito arquivado, definitivamente, sem qualquer possibilidade de punição a interessada.

105.4. Junto à manifestação da interessada consta documento de identidade, o Ofício nº 5546/2020/ASJIN-ANAC e envelope de encaminhamento da documentação.

OUTROS ATOS PROCESSUAIS

106. Envelope de encaminhamento do Auto de Infração (fl. 06 do arquivo SEI nº 1823934).

107. AI nº 01102/2014/SPO (fl. 11 do arquivo SEI nº 1823934).
108. Memorando nº 142/2015/GTPO-DF/SPO/ANAC (fl. 13 do arquivo SEI nº 1823934) de encaminhamento de processo.
109. Despacho de encaminhamento de processo (fl. 14 do arquivo SEI nº 1823934).
110. Termo de Encerramento de Trâmite Físico (SEI nº 1823938).
111. AR enviado (SEI nº 2067980).
112. AR que não demonstra o recebimento (SEI nº 2123623).
113. AR que não demonstra o recebimento (SEI nº 2196709).
114. Despacho referente à nova tentativa de notificação (SEI nº 2237774).
115. AR enviado (SEI nº 2334091).
116. Extrato do SIGEC (Sistema Integrado de Gestão de Créditos) (SEI nº 2675961).
117. Despacho para notificação de decisão (SEI nº 2694662).
118. Extrato do SIGEC (SEI nº 2820354).
119. Ofício nº 1824/2019/ASJIN-ANAC (SEI nº 2820716).
120. Extrato do sistema de rastreamento dos Correios (SEI nº 2916663).
121. Despacho de aferição de tempestividade (SEI nº 2918482).
122. Extrato do SIGEC (SEI nº 3110415).
123. Despacho (SEI nº 3828204) que encaminha o processo após ter sido anulada a Decisão de Primeira Instância.
124. E-mail (SEI nº 4051555) que encaminha internamente para conhecimento a Decisão de Primeira Instância.
125. Extrato do SIGEC (SEI nº 4085102).
126. Ofício nº 1690/2020/ASJIN-ANAC (SEI nº 4091126) que informa que foi aplicada a penalidade de multa no valor de R\$ 1,200.00 (um mil e duzentos reais).
127. Comprovante de postagem do Recurso (SEI nº 4184372).
128. Despacho de aferição de admissibilidade (SEI nº 4223341).
129. Ofício nº 5546/2020/ASJIN-ANAC (SEI nº 4459931) que informa sobre convalidação do Auto de Infração nº 001102/2014 e da possibilidade de agravamento da penalidade aplicada.
130. Despacho de retorno à relatoria (SEI nº 4556300).

131. É o relatório.

PRELIMINARES

132. Regularidade Processual

132.1. A interessada foi notificada do Auto de Infração, tendo apresentado sua Defesa.

132.2. Posteriormente, a interessada foi notificada do Ofício nº 81/2018/SAR/JPI-GTPA/SAR-SJC/GTAS/SAR-ANAC, que informa sobre a convalidação do Auto de Infração. 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. Após o recebimento do Ofício nº

81/2018/SAR/JPI-GTPA/SAR-SJC/GTAS/SAR-ANAC, a interessada apresenta 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. Diante do exposto, 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 à interessada, porém tendo em conta que a mesma também apresentou peça de Defesa fazendo referência ao AI nº 01102/2014/SPO e se defende 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.

132.3. A interessada foi notificada da primeira Decisão de Primeira Instância que havia sido proferida, apresentando Recurso. No entanto, tal Decisão de Primeira Instância foi anulada em sede de segunda instância. Na sequência, a interessada foi notificada a respeito da Decisão de Segunda Instância que anulou a Decisão de Primeira Instância, tendo apresentado manifestação com alegações finais.

132.4. Foi proferida nova Decisão de Primeira Instância, sendo a interessada notificada a respeito de tal Decisão. A interessada apresentou novo Recurso relativo à nova Decisão de Primeira Instância que foi proferida.

132.5. Na sequência, a interessada foi notificada a respeito da decisão do setor de segunda instância administrativa pela convalidação e pela notificação da interessada ante a possibilidade de agravamento da sanção, tendo apresentado nova manifestação.

132.6. Aponto a regularidade processual do presente processo, a qual preservou todos os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitou, também, aos princípios da Administração Pública, estando, assim, pronto para, agora, receber uma decisão de segunda instância administrativa.

MÉRITO

133. **Fundamentação da matéria:** Permitir operação de aeronave com CA cancelado.

133.1. A infração foi capitulada, após convalidação, na alínea "d" do inciso I do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (CBA) c/c itens 91.203(a)(1) e 91.203(e) do RBHA 91. Assim, cabe observar o previsto no dispositivo citado do CBA:

CBA

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

I - infrações referentes ao uso das aeronaves:

(...)

d) utilizar ou empregar aeronave sem os documentos exigidos ou sem que estes estejam em vigor;

(...)

133.2. Observa-se que na alínea "d" do inciso I do art. 302 do CBA é prevista a aplicação de multa pela utilização de aeronave sem que documento exigido esteja em vigor. No AI nº 01102/2014/SPO é informado que a aeronave PT-GFF, categoria TPP (Privada - Serviços Aéreos Privados), foi operada com Certificado de Aeronavegabilidade (CA) cancelado. Assim, constata-se que o documento da aeronave que foi reportado pela fiscalização como não estando em vigor na ocasião era o Certificado de Aeronavegabilidade.

133.3. No presente caso, além de no Auto de Infração nº 01102/2014/SPO ser informada a categoria de registro da aeronave como sendo TPP, no BROA nº 146/GGAP/2013 - REV. 01, constante dos autos, no campo "9. TIPO DE OPERAÇÃO" é assinalada a opção referente ao regulamento de nº 91, assim como é indicada a categoria TPP.

133.4. Diante do exposto, deve ser verificado o que era estabelecido à época no RBHA 91 a respeito da necessidade do Certificado de Aeronavegabilidade estar válido para a operação da aeronave, conforme será exposto a seguir:

RBHA 91

91.203 - AERONAVE CIVIL. DOCUMENTOS REQUERIDOS

(a) Exceto como previsto em 91.715 e nos parágrafos (b), (c) e (d) desta seção, **nenhuma pessoa pode operar uma aeronave civil brasileira, a menos que ela tenha a bordo os seguintes documentos:**

(1) certificado de matrícula e **certificado de aeronavegabilidade, válidos**, emitidos pelo Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB);

(...)

(e) **Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave civil, a menos que o certificado de aeronavegabilidade**, os certificados de autorização de voo ou de autorização de voo experimental, o certificado de aeronavegabilidade para aeronaves com certificado provisório de homologação de tipo ou o certificado de aeronavegabilidade para aeronaves recém-fabricadas, **referidos respectivamente pelos parágrafos (a), (b), (c) e (d) desta seção**, como aplicável, **esteja válido** e exposto em local acessível aos tripulantes.

(...)

(grifo meu)

133.5. Do que consta nos itens 91.203(a)(1) e 91.203(e) do RBHA 91 verifica-se que nenhuma pessoa pode operar uma aeronave civil brasileira a menos que o Certificado de Aeronavegabilidade esteja válido.

133.6. No presente caso, foi reportado que a aeronave foi operada com o CA cancelado. Assim, considerando o que foi relatado pela fiscalização, identifica-se infração ao previsto nos itens 91.203(a)(1) e 91.203(e) do RBHA 91.

133.7. Diante do exposto, verifica-se a subsunção do fato descrito no AI nº 01102/2014/SPO ao previsto na alínea "d" do inciso I do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (CBA) c/c itens 91.203(a)(1) e 91.203(e) do RBHA 91.

134. Alegações do interessado e enfrentamento dos argumentos de defesa

134.1. Quanto às alegações da interessada apresentadas em sede de Defesa (todas as peças apresentadas antes de ser proferida a Decisão de Primeira Instância que foi considerada válida), por força do que é exposto no §1º do art. 50 da Lei nº 9.784/1999 de que "*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*", concordo com os argumentos apresentados na decisão de primeira instância, tornando-os parte integrante deste Parecer, afastando, assim, as alegações da interessada.

134.2. Ainda quanto às peças defensivas apresentadas antes de ser proferida a Decisão de Primeira Instância, acrescenta-se o que será exposto a seguir.

134.3. Acrescenta-se que em sua Defesa a interessada 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, afirma que a invalidação ocorre quando o ato está em desconformidade com tal Resolução. No entanto, deve ser observado o disposto na Resolução ANAC nº 25/2008 a respeito dos requisitos do Auto de Infração, conforme exposto a seguir.

Resolução ANAC nº 25/2008

Art. 8º O AI deve conter os seguintes requisitos:

I - identificação do autuado;

II - descrição objetiva da infração;

III - disposição legal ou normativa infringida;

IV - indicação do prazo de vinte dias para a apresentação de defesa;

V - assinatura do autuante e indicação de seu cargo ou função;

VI - local, data e hora.

134.4. Cabe, ainda, observar o estabelecido na Instrução Normativa (IN) ANAC nº 08/2008 a respeito dos requisitos do Auto de Infração:

IN ANAC nº 08/2008

Art. 6º O auto de infração conterá os seguintes elementos:

I - numeração seqüencial e indicação do órgão emissor;

II - identificação e endereço do autuado;

III - local, data e hora da lavratura;

IV - descrição objetiva do fato ou do ato constitutivo da infração, incluindo data, local e hora da ocorrência, número do voo e identidade do passageiro, quando for o caso;

V - indicação da disposição legal ou da legislação complementar infringida;

VI - indicação do prazo e local para apresentação de defesa;

VII - assinatura do autuado, seu representante legal ou preposto;

VIII - identificação do autuante, com o cargo, número de matrícula e assinatura.

(...)

134.5. Observa-se que dentre os requisitos estabelecidos na Resolução ANAC nº 25/2008 e na Instrução Normativa ANAC nº 08/2008, normas em vigor à época da lavratura do Auto de Infração, o código da ementa não consta listado entre os elementos que o Auto de Infração deve conter. Assim, não se vislumbra qualquer irregularidade de no Auto de Infração o campo referente ao código da ementa não ter sido preenchido. Ademais, o não preenchimento de tal campo não causou qualquer prejuízo à interessada, na medida em que a descrição dos fatos contida no Auto de Infração é clara e suficiente para que a interessada possa se defender da infração pela qual foi autuada.

134.6. Assim, somando-se ao que já foi descrito na Decisão de Primeira Instância, não se identificam irregularidades no Auto de Infração que possam afetar a validade do mesmo, afastando-se as alegações de nulidade do Auto de Infração, em função de que foram atendidos os requisitos de legalidade para promover a sua validade.

134.7. Quanto à menção de que o Auto de Infração deveria conter, de forma clara, a descrição da irregularidade, entende-se que o AI nº 01102/2014/SPO atende plenamente tal condição, posto que o Auto de Infração é claro para informar que a irregularidade decorre da operação da aeronave de marcas PT-GFF com o CA cancelado.

134.8. Com relação à alegação de que deve haver a perfeita adequação da suposta conduta discrepante com o preceito emanado no código aeronáutico e demais legislações subsidiárias, pode-se confirmar que isto ocorreu no presente caso após a convalidação efetuada em sede de segunda instância, quando ocorreu a convalidação do Auto de Infração para complementação do enquadramento, de forma que este passou a ser aquele previsto na alínea "d" do inciso I do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (CBA) c/c itens 91.203(a)(1) e 91.203(e) do RBHA 91, enquadramento ao qual se verifica a subsunção do fato descrito.

134.9. No que tange à alegação de que paira sobre a autuada o princípio da presunção de inocência, entende-se que o mesmo foi respeitado no presente processo, na medida em que de acordo com o estabelecido no art. 49 da Resolução ANAC nº 472/2018 só considera-se transitada em julgado a decisão administrativa final proferida no PAS com o exaurimento das possibilidades de recurso ou pelo termo do respectivo prazo. Além disso, deve ser observado o previsto no §1º do art. 53 da Resolução ANAC nº 472/2018:

Resolução ANAC nº 472/2018

Art. 53. Encerrado o contencioso administrativo mediante a imposição de sanção pecuniária, o autuado terá o prazo de 30 (trinta) dias para o cumprimento da decisão proferida contados da sua intimação.

§ 1º Transcorrido o prazo de que trata o caput, sem o cumprimento da decisão proferida e decorrido o prazo de 75 (setenta e cinco) dias previsto no art. 2º, §2º, da Lei nº 10.522, de 19 de julho de 2002, o inadimplente será incluído no CADIN.

(...)

134.10. Desta forma, pode-se considerar que no presente processo são garantidos os direitos do interessada, só se executando eventual cadastro no CADIN após ser encerrado o contencioso administrativo, situação que só ocorre com o esgotamento das possibilidades de recurso ou pelo termo do respectivo prazo.

134.11. A interessada apresenta questionamentos a respeito de quem constatou o fato e em qual tipo de fiscalização a constatação foi baseada, devendo ser esclarecido que a este respeito verifica-se que o Relatório de Fiscalização nº 15/2014/GTPO-DF/GOAG/SPO, constante dos autos, esclarece plenamente as condições em que se deu a constatação do ato tido como infracional.

134.12. Diante do exposto acima, bem como do que consta da Decisão de Primeira Instância, não se pode atender ao requerimento contido na Defesa da interessada para arquivamento do Auto de Infração. Quanto aos requerimentos para aplicação das circunstâncias atenuantes previstas nos incisos II e III do art. 22, em seu §1º, da Resolução nº 25 da ANAC, este será analisado no item deste Parecer relativo à avaliação da Dosimetria da Sanção. Ademais, não se pode atender às argumentações da Defesa em seu mérito, considerando o que foi exposto.

134.13. Em uma das peças defensivas apresentadas após a convalidação do Auto de Infração, a interessada acrescenta que o enquadramento no art. 302, inciso II, alínea "d" está incorreto, alegando que 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".

134.14. No entanto, tais alegações da interessada devem ser afastadas, posto que não se coadunam com o ato infracional descrito no AI nº 01102/2014/SPO, que se refere à operação da aeronave PT-GFF com o CA cancelado, não sendo descrito em tal AI possível irregularidade referente ao Certificado de Habilitação Técnica ou Capacidade Física vencidos. Além disso, no curso do presente processo não ocorreu, em qualquer fase processual, o enquadramento da irregularidade segundo o previsto nas alíneas "d" ou "n" do inciso II do art. 302 do CBA, não tendo relação tais alegações com o caso em análise.

134.15. Diante do exposto, todas as alegações da interessada apresentadas após a convalidação do Auto de Infração efetuada em sede de primeira instância que fazem referência a outro Auto de Infração que não o AI nº 01102/2014/SPO e que questionam o suposto enquadramento no ato infracional na alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA, o que frise-se que não se deu no presente processo, devem ser afastadas por falta de pertinência para com os fatos em análise no presente processo.

134.16. Além disso, as alegações da interessada que informam que a descrição da ocorrência se trataria de permissão quanto à operação da aeronave por indivíduo não habilitado também devem ser afastadas, em função da falta de relação das mesmas com o presente processo, visto que o ato infracional claramente descrito no AI nº 01102/2014/SPO é referente a ter permitido a operação da aeronave com o CA cancelado.

134.17. Quanto às alegações de que a interessada não é operadora da aeronave, mas sim proprietária da mesma. E 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 de operação aérea, uma vez que a referida aeronave não estava em condições aeronavegáveis, nos termos da Seção 91.7(a) do RBHA 91, deve ser considerado que nos autos foi demonstrado que a interessada era a proprietária da aeronave, devendo ser observado o previsto no inciso II do art. 123 da Lei nº 7.565/1986 (CBA):

CBA

Art. 123. Considera-se operador ou explorador de aeronave:

(...)

II - o proprietário da aeronave ou quem a use diretamente ou através de seus prepostos, quando se tratar de serviços aéreos privados;

(...)

134.18. Analisando o disposto no inciso II do art. 123 do CBA verifica-se que considera-se operador da aeronave o proprietário da aeronave ou quem a use diretamente.

134.19. Deve ser observado, ainda, o disposto no §1º do art. 124 do CBA, apresentado a seguir.

CBA

Art. 124. Quando o nome do explorador estiver inscrito no Registro Aeronáutico Brasileiro, mediante qualquer contrato de utilização, exclui-se o proprietário da aeronave da responsabilidade inerente à exploração da mesma.

§ 1º O proprietário da aeronave será reputado explorador, até prova em contrário, se o nome deste não constar no Registro Aeronáutico Brasileiro.

§ 2º Provando-se, no caso do parágrafo anterior, que havia explorador, embora sem ter o seu nome inscrito no Registro Aeronáutico Brasileiro, haverá solidariedade do explorador e do proprietário por qualquer infração ou dano resultante da exploração da aeronave.

134.20. Conforme previsto no §1º do art. 124 do CBA o proprietário é reputado o explorador da aeronave, se o nome deste não estiver registrado no Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB). Diante disso, considerando que no caso em análise foi demonstrado que não havia explorador registrado junto ao RAB, a proprietária é considerada a exploradora da aeronave, não cabendo alegação no sentido de que não é operadora da aeronave, mas sim proprietária, na medida em que sendo proprietária e não havendo operador registrado no RAB, a mesma é reputada como exploradora, conforme previsto na Lei.

134.21. Além disso, a infração imputada à interessada, prevista na alínea "d" do inciso I do art. 302 do CBA, é decorrente do uso de aeronave sem os documentos exigidos ou sem que estes estejam em vigor. A respeito do uso da aeronave deve ser observado o disposto no Parecer nº 550/2012/PF-ANAC/PGF/AGU.

(...)

2.3 No que condiz com a interpretação do artigo 302 da Lei n.º 7.565/86, para fins de enquadramento de condutas infracionais, frisa-se, inicialmente, a necessidade se observar a forma como estruturada a redação do dispositivo legal. De se atentar, primeiramente, ao fato de os preceitos do citado artigo terem sido subdivididos em seis incisos, os quais preconizam que:

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

I - infrações referentes ao uso das aeronaves:

(...)

II - infrações imputáveis a aeronautas e aeroviários ou operadores de aeronaves:

(...)

III - infrações imputáveis à concessionária ou permissionária de serviços aéreos:

(...)

IV - infrações imputáveis a empresas de manutenção, reparação ou distribuição de aeronaves e seus componentes:

(...)

V - infrações imputáveis a fabricantes de aeronaves e de outros produtos aeronáuticos:

(...)

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

(...)

2.4 Consoante se infere dos termos da norma transcrita acima, o inciso I refere-se a infrações relacionada ao uso de aeronaves, não vinculando as condutas descritas em suas alíneas a qualquer sorte de autor. Os incisos II, III, IV e V, por sua vez, elencam os possíveis autores das condutas previstas em suas alíneas, referindo-se estas, respectivamente, a aeronautas, aeroviários ou operadores; concessionárias ou permissionárias⁵ de serviços aéreos; empresas de manutenção, reparação ou distribuição de aeronaves e seus componentes; e, fabricantes de aeronaves e de outros produtos aeronáuticos. O inciso VI, por fim, estabelece rol residual de autores de condutas

infracionais ao prever infrações imputáveis a pessoas naturais ou jurídicas não compreendidas nos incisos anteriores.

2.5 Referida norma, portanto, ao enumerar ações e omissões juridicamente relevantes para a fins de apuração administrativa, correlaciona tais condutas, com exceção das previstas no inciso I, a sujeito determinados, vinculando-as à determinação de sua autoria, ou seja, estabelece infrações próprias que só podem ser praticadas por certas pessoas. Desta forma, necessário se faz identificar aqueles a que se refere o dispositivo.

2.6 Antes, porém, faz-se imprescindível destacar o âmbito de incidência do inciso I do referido artigo. Este, consoante referido acima, dispõe acerca de condutas relacionadas ao uso de aeronaves. De tal sorte, pressupõe a sua aplicação a correta compreensão do conceito jurídico do poder de "usar" determinada coisa. Nos termos do artigo 1.228 do Código Civil "*o proprietário tem a faculdade de usar, gozar e dispor da coisa, e o direito de reaver-la do poder de quem quer que injustamente a possua ou detenha*". Consoante o referido dispositivo o uso é uma das faculdades decorrentes do direito de propriedade, que, na plenitude do seu exercício, conta ainda com as de gozo e disposição. Tais faculdades, conforme os ensinamentos de Sílvio de Salvo Venoso, pode ser sintetizadas nos seguintes termos:

"A faculdade de usar é colocar a coisa a serviço do titular sem alterar-lhe a substância. O proprietário usa seu imóvel quando nele habita ou permite que terceiro o faça. Esse uso inclui também a conduta estática de manter a coisa em seu poder, sem utilização dinâmica. Usa o terreno o proprietário que o mantém cercado sem qualquer utilização. O titular serve-se, de forma geral, da coisa.

Gozar do bem significa extrair dele benefícios e vantagens. Refere-se à percepção de frutos, tanto naturais como civis.

A faculdade de dispor envolve o poder de consumir o bem, alterar-lhe sua substância, aliená-lo ou gravá-lo. É o poder mais abrangente, pois quem pode dispor da coisa dela também pode usar e gozar. Tal faculdade caracteriza efetivamente o direito de propriedade, pois o poder de usar e gozar pode ser atribuído a quem não seja proprietário (...)" (VENOSA, Sílvio de Salvo. Direito Civil : Direitos Reais, 3ª Ed. São Paulo: Atlas, 2003).

2.7 Destarte, consistindo o uso na faculdade de servir-se da coisa, sem modificação que a descaracterize, e não estando aquele restrito ao proprietário do bem, podendo terceiros servirem-se deste, não há vinculação nas hipóteses do inciso I a pessoas determinadas, não se caracterizando, portanto, caso de infrações próprias.

(...)

134.22. Diante do exposto acima, tendo em conta ainda que no presente caso não havia explorador registrado junto ao RAB, verifica-se que não pode a proprietária, buscar se afastar de infração decorrente do uso da aeronave, posto que como proprietária o uso é uma das faculdades decorrentes do direito de propriedade, ainda que outros também possam fazer uso da aeronave, devendo-se, portanto, afastar as alegações da interessada que buscam demonstrar que a mesma não teria responsabilidade acerca do uso da aeronave na ocorrência reportada pela fiscalização.

134.23. A interessada informa que 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.

134.24. Quanto a estas alegações, conforme já exposto, não se pode afastar a responsabilidade da proprietária da aeronave no presente caso quanto à irregularidade decorrente do uso da aeronave. Ademais, a interessada alega que a operação se deu à revelia da proprietária, neste sentido, deve ser observado o estabelecido no art. 36 da Lei nº 9.784/1999

Lei nº 9.784/1999

Art. 36. Cabe ao interessado a prova dos fatos que tenha alegado, sem prejuízo do dever

134.25. Conforme previsto no art. 36 da Lei nº 9.784/1999, cabe ao interessado a prova dos fatos que tenha alegado, assim a mera alegação da interessada sem estar acompanhada de provas não tem o condão de afastar a conduta infracional apontada pela fiscalização. Observa-se que a interessada informa que a operação da aeronave se deu à sua revelia, mas não apresenta qualquer comprovação neste sentido.

134.26. A interessada 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). Contudo, entendo que tais alegações devem ser afastadas, posto que não se coadunam com o ocorrido no processo em análise, em virtude de não ter ocorrido o enquadramento da infração, em qualquer fase processual, no item 91.5(a)(3) do RBHA 91, bem como não houve enquadramento no inciso II do art. 302 do CBA.

134.27. Na Defesa apresentada após a convalidação efetuada pelo setor de primeira instância e que faz referência direta ao AI nº 01102/2014/SPO, a interessada alega 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.

134.28. No entanto, devem ser afastadas tais alegações da interessada, em função de não se identificar qualquer irregularidade no enquadramento do ato tido como infracional no previsto na alínea "d" do inciso I do art. 302 do CBA. Além disso, considerando o que já foi exposto, a respeito da responsabilidade do proprietário, não se pode afastar a responsabilidade da proprietária pelo uso da aeronave, ainda que outros sujeitos também possam ser responsabilizados quanto ao uso da aeronave.

134.29. Adicionalmente, observa-se que a interessada informa que, no caso concreto, a aeronave estava com os documentos a bordo, exigidos, portanto não aconteceu um enquadramento perfeito. No entanto, há prova inequívoca nos autos de que não haveria a bordo Certificado de Aeronavegabilidade válido, em função de ter sido demonstrado que tal documento encontrava-se cancelado na ocasião.

134.30. 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. No entanto, não podem prosperar tais alegações da interessada, em função de que o enquadramento da irregularidade na alínea "d" do inciso I do art. 302 do CBA se mostra adequado para promover a capitulação do ato tido como infracional descrito no AI nº 01102/2014/SPO. Ademais, não se identifica qualquer dificuldade para identificação dos fatos, visto que a irregularidade apontada é claramente descrita no Auto de Infração.

134.31. A interessada alega que 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. No entanto, não se pode acolher as alegações da interessada, pois não se vislumbra qualquer irregularidade quanto ao enquadramento ato infracional em

apuração no previsto na alínea "d" do inciso I do art. 302 do CBA.

134.32. No Recurso apresentado referente à primeira decisão de primeira proferida, que posteriormente foi anulada, a interessada informa que no Auto de Infração, o qual foi lavrado em 02/09/2015, bem como na Convalidação não foi concedido à interessada o benefício previsto no §1º do art. 61 da Instrução Normativa nº 8 da ANAC. Com relação a tal alegação da interessada deve ser observado o previsto em tal dispositivo da norma.

IN ANAC nº 08/2008

Art. 61. Cabe à Superintendência de Administração e Finanças - SAF a cobrança e gestão financeira dos valores referentes ao pagamento de multas devidas em razão das decisões definitivas. (Redação dada pela Instrução Normativa nº 9, de 08.07.2008)

§ 1º Mediante requerimento do interessado e dentro do prazo de defesa, será concedido desconto de 50% (cinquenta por cento) sobre o valor da multa, esta calculada pelo valor médio do enquadramento. (Incluído pela Instrução Normativa nº 9, de 08.07.2008)

(...)

134.33. Conforme previsto no §1º do art. 61 da IN ANAC nº 08/2008 observa-se que o desconto de 50% sobre o valor da multa será concedido mediante requerimento do interessado, dentro do prazo de defesa. Desta forma, a concessão de tal benefício depende de requerimento do interessado, não cabendo, assim, a concessão de tal benefício sem que haja o requerimento do interessado. Ademais, destaca-se que no Despacho (SEI nº 1885024) que promoveu a convalidação do Auto de Infração em sede de primeira instância, a interessada foi expressamente informada acerca da possibilidade do desconto de 50% nos seguintes termos:

(...)

7. Visando a garantir que não haja qualquer prejuízo à defesa, decide-se que seja aberto prazo integral para que a parte autuada se manifeste, facultando-lhe ainda a opção pelo desconto de 50% previsto no art. 61, §1º, da Instrução Normativa - IN ANAC nº 08, de 6 de junho de 2008.

(...)

134.34. No entanto, não consta dos autos requerimento da interessada referente ao desconto previsto no §1º do art. 61 da IN ANAC nº 08/2008, não sendo, portanto, cabível a concessão do mesmo à interessada.

134.35. 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. Entretanto, devem ser afastadas tais alegações da interessada, em função de que o Auto de Infração apresenta, com precisão, as informações relativas a data, a hora e o local da ocorrência, podendo-se, inclusive confrontar as informações constantes do AI nº 01102/2014/SPO com as do BROA nº 146/GGAP/2013-REV. 01 e confirmar que as mesmas são corretas.

134.36. 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. No entanto, não se pode confirmar tais informações apresentadas pela interessada, visto que no Auto de Infração no campo da "OCORRÊNCIA" existe os campos de "DATA", "HORA" e "LOCAL", destacando-se, ainda, que tais campos foram adequadamente preenchidos.

134.37. A interessada 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. No entanto, não merecem acolhimento tais alegações da interessada. Esclarece-se que, de fato, a descrição objetiva da infração é um dos requisitos previstos para o Auto de Infração, sendo que o AI nº 01102/2014/SPO atende plenamente tal requisito da norma, não sendo identificado qualquer vício que possa macular a descrição da irregularidade contida no Auto de Infração.

134.38. 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. No entanto, não se pode concordar com tal alegação da interessada. Quanto a esta questão, destaca-se que a convalidação efetuada pelo setor de primeira instância se mostra totalmente regular, respeitando os direitos da interessada. Além disso, não se identifica qualquer necessidade de convalidação quanto às informações contidas no campo "HISTÓRICO" do Auto de Infração. A convalidação efetuada pelo setor de primeira instância tratou apenas de questão meramente formal, relativa ao enquadramento da irregularidade descrita no Auto de Infração e em nada afetou a descrição dos fatos.

134.39. A interessada afirma que 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. No entanto, não se pode confirmar a ocorrência de prejuízo à interessada, em função de não constar dos autos evidências que demonstrem que a interessada tenha solicitado vistas dos autos e que não tenha sido concedido. Assim, se a interessada não teve acesso a todo conteúdo do processo foi porque não o requisitou.

134.40. 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. No entanto, o Despacho referenciado pela interessada, constante da fl. 14 do arquivo SEI nº 1823934, trata-se de Despacho de mero encaminhamento interno para o setor competente para julgamento, não sendo prevista a notificação da interessada para que a mesma se pronuncie acerca de expediente de trâmite interno que não acarreta em qualquer prejuízo à interessada.

134.41. A interessada requer que o Auto de Infração seja arquivado, mas não apresenta elementos suficiente para que tal requerimento seja atendido.

134.42. Após ter sido notificada da anulação da primeira Decisão de Primeira Instância que havia sido proferida, a interessada apresentou nova manifestação, a qual denominou de alegações finais, em que alega que a autoridade não se posicionou quanto ao argumento da defesa no que pertine ao novo enquadramento que não estava em conformidade com o histórico antigo e a descrição da ocorrência também antiga, tornando o processo sem harmonização sob o ponto de vista da coerência e da coesão jurídica. No entanto, considero que tais alegações foram superadas quando foi proferida nova Decisão de Primeira Instância, devidamente motivada, pelo setor competente, que promoveu o devido enfrentamento das alegações da interessada.

134.43. A interessada requer que as alegações finais sejam apensadas aos autos do processo, a fim de que haja o arquivamento definitivo do presente processo, nos termos do art. 33, inciso II, da Resolução nº 472/18, a saber: "*Art. 33. A autoridade competente para julgar em primeira instância determinará: II - o arquivamento do PAS por nulidade do auto de infração, em caso de constatação de vício insanável.*", o qual foi muito bem observado por essa eminente Agência reguladora. No entanto, esclarece-se que a Decisão de Segunda Instância, proferida em 07/06/2019, não determinou o arquivamento do processo, mas tão somente a anulação da Decisão de Primeira Instância e retorno do processo à origem para que fosse proferida nova Decisão.

134.44. No Recurso alega que a ANAC ao afirmar que a interessada permitiu que a aeronave marcas PT-GFF fosse operada com o Certificado de Aeronavegabilidade cancelado cometeu algumas

impropriedades, porque permitir significa (anuir; aquiescer; concordar; assentir) e em momento algum a Administração Pública provou que havia um vínculo (liame) psicológico entre a conduta do piloto e a interessada, em ter concordado com a tal operação com o CA cancelado. Acrescenta que o histórico relata que a interessada teria permitido a operação irregular e o enquadramento, por sua vez, evoca que a senhora Sara utilizou a aeronave. Afirma que há uma diferença grande entre ter permitido, bem como ter utilizado. Portanto, afirma que há uma inconsistência no bojo do Auto de Infração.

134.45. Contudo, tais alegações da interessada também merecem ser afastadas, tendo em conta o que foi exposto no Parecer nº 550/2012/PF-ANAC/PGF/AGU a respeito das condutas relacionadas ao uso de aeronaves, previstas no inciso I do art. 302 do CBA, em que é exposto que o uso é uma das faculdades decorrentes do direito de propriedade, sendo esclarecido, inclusive, que o proprietário usa seu bem quando permite que terceiro o faça. Assim, o fato de ter um tripulante responsável pela pilotagem da aeronave não afasta a responsabilidade do proprietário quanto ao seu uso. Ademais, diante do exposto, não se verifica distinção entre ter permitido a operação e ter utilizado, em virtude de que quando permite que terceiro o faça o proprietário está fazendo uso de sua aeronave, não havendo, portanto, qualquer inconsistência no Auto de Infração.

134.46. A interessada alega que após a convalidação efetuada em sede de primeira instância houve dificuldades na identificação dos fatos, redundando prejuízo à defesa e que corroborando tal assertiva, os itens 85.7 e 85.10 do PARECER nº 656/2019/JULG ASJIN, que é datado de 19/11/2019, concluiu que as alegações da interessada apresentadas após a convalidação do ato administrativo não foram consideradas no bojo do processo, denotando omissão da Administração Pública.

134.47. Todavia, quanto à alegação de dificuldades na identificação dos fatos, a mesma não prospera, na medida em que os fatos estão claramente identificados no AI nº 01102/2014/SPO.

134.48. Quanto à menção ao disposto no Parecer nº 656/2019/JULG ASJIN, deve ser observado que tal documento sugeriu por anular a primeira decisão de primeira instância que havia sido proferida, sugestão que foi acatada pelo Decisor de segunda instância administrativa. Em seguida, foi proferida nova decisão pelo setor de primeira instância, a qual considerou as alegações apresentadas pela interessada em suas peças defensivas, sanando, assim, qualquer prejuízo que tenha, por ventura, ocorrido anteriormente. Desta forma, a questão levantada pela interessada em sede de recursal de que suas teses defensivas apresentadas após a convalidação do Auto de Infração em primeira instância não foram apreciadas foi superada em virtude de ter sido proferida nova decisão, sem vícios, pelo setor de primeira instância.

134.49. Alega que a Instrução Normativa (IN) nº 08, de 06/06/2008 não prevê a peça processual, denominada Parecer, embora a Resolução 23 mencione tal instrumento, a IN nº 08 prevê as seguintes partes, em seu Anexo V: a) resumo do fato; b) resumo da defesa c) parecer da junta de julgamento; d) parecer do analista; e) parecer da procuradoria; f) decisão do presidente. Todavia, considera que a formalística da Decisão de Primeira Instância nº 4/2020/JPI-G de 03/03/2020, a qual foi encaminhada à interessada, por intermédio do Ofício nº 1690/2020/ASJIN-ANAC não foi respeitada, em seu aspecto formal, tendo em vista que o Especialista em Regulação de Aviação Civil prolatou a Decisão, contudo tal proposição não teve a aquiescência de um segundo julgador, no âmbito da junta de julgamento, que poderia concordar ou discordar com a decisão que fora proferida pelo relator do caso, tornando a decisão de primeira instância incompleta.

134.50. Entretanto, a interessada apresenta as alegações acima baseando-se no disposto na IN ANAC nº 08/2008 que já havia sido revogada quando proferida a Decisão de Primeira Instância. Cabe informar que a referida IN foi revogada pela Resolução ANAC nº 472/2018. Ademais, cumpre destacar que não se identifica qualquer irregularidade quanto à Decisão proferida pelo setor de primeira instância. Adicionalmente, o Decisor de primeira instância tem a competência necessária para proferir a Decisão, não sendo previsto na Resolução ANAC nº 472/2018 a necessidade de um segundo julgador para este caso.

134.51. Quanto ao mérito afirma que a própria Administração Pública admitiu, nos termos dos itens 85.10 e 85.11 do PARECER nº 656/2019/JULG ASJIN, prejuízos à interessada sob o ponto de vista procedimental, de tal modo que os princípios constitucionais de ampla defesa e contraditório foram

feridos. No entanto, a este respeito reitera-se o setor de segunda instância quando da análise do primeiro recurso apresentado pela interessada decidiu por anular a Decisão de Primeira Instância, contudo, na medida em que foi proferida nova Decisão de Primeira Instância respeitando os direitos da interessada, não se vislumbra qualquer prejuízo para a mesma.

134.52. Discorre sobre a anulação dos atos administrativos, citando os art. 53, 54 e 55 da Lei nº 9.784/1999. Aborda, ainda, o disposto no inciso VIII do art. 50 da Lei nº 9.784/1999. Nota que a Decisão de Primeira Instância não analisou a Defesa Prévia protocolada e entregue pelo interessado junto à ANAC. Argumenta que não apreciar as alegações devidamente interpostas pelo autuado ao proferir a Decisão se constitui uma clara violação ao Princípio Constitucional do Contraditório e Ampla Defesa. Afirma que o direito de punir do Estado pressupõe o direito de defesa que deve ser amplo e irrestrito. Cita o art. 5º, LV, da Constituição Federal de 1988. No entanto, devem ser afastadas tais alegações da interessada, tendo em conta que a nova Decisão proferida pelo setor de segunda instância apreciou de maneira adequada as teses defensivas apresentadas, não se podendo falar em prejuízo à defesa da interessada.

134.53. A interessada argumenta que há que se entender que a própria Agência, em tese, deveria lançar mão de todos os recursos de fiscalização, no âmbito da aviação civil, com o fito de impedir que a aeronave decolasse com a restrição do Certificado de Aeronavegabilidade cancelado. No entanto, não há elementos aptos nos autos que evidenciem que a agência não realize a contento suas atividades de fiscalização. Ademais, ainda que houvesse tais elementos, não caberia afastar a responsabilidade da interessada, enquanto proprietária e responsável pela operação da aeronave.

134.54. A interessada requer que as preliminares do Recurso sejam acolhidas e, por consequência, a Notificação de Decisão proferida que a condenou ao pagamento da multa no valor de R\$ 1.200,00 seja revista e considerada nula nos termos do art. 44, inciso III, da Resolução nº 472. No entanto, não se pode atender a tal requerimento da interessada, assim como não se pode considerar as alegações de mérito apresentadas como procedentes.

134.55. Após ser notificado em sede de segunda instância acerca da convalidação do Auto de Infração e da possibilidade de agravamento da sanção, a interessada apresentou nova manifestação na qual reitera alegações que já foram enfrentadas acima.

134.56. Reitera também alegação relativa ao que considera ser deficiência na descrição objetiva da infração, referenciando o disposto no inciso IV do art. 18 da Resolução ANAC nº 472/2018 e no inciso IV do art. 6º da IN ANAC nº 08/2008. Alega que a descrição contemplou apenas fatos referentes ao acidente aéreo, mostrando-se incompleta e carente de mais informações ou dados. No entanto, não se pode concordar com tal alegação da interessada, posto que o Auto de Infração descreve claramente a infração que está sendo imputada, decorrente da operação da aeronave PT-GFF com o CA cancelado.

134.57. Alega que o Auto de Infração atribuiu um campo denominado "HISTÓRICO" que não é requisito na formalística desse ato administrativo. Dispõe que embora a ANAC alegue a informalidade característica do Processo Administrativo Sancionador, o qual permite a convalidação de vícios formais nos Autos de Infração, há que se entender que os elementos previstos no art. 6º da Instrução Normativa nº 8 e do art. 18 da Resolução nº 472, bem como os requisitos elencados no art. 8º da Resolução nº 25 são taxativos e não meramente exemplificativos, portanto obrigatórios. Contudo, esclarece-se que não se trata de contra-argumentar, neste Parecer, tendo como base a formalidade moderada que se aplica ao processo administrativo, mas sim de esclarecer de maneira taxativa que o AI nº 01102/2014/SPO cumpre os requisitos de validade previstos nos normativos em vigor à época de sua lavratura (Resolução ANAC nº 25/2008 e IN ANAC nº 08/2008).

134.58. Alega que de acordo com art. 6º, inciso VII, da Instrução Normativa nº 08, o Auto de Infração deverá conter a assinatura do autuado ou de seu representante legal, fato que efetivamente informa que não aconteceu, no caso concreto. Quanto a tal alegação da interessada deve ser observado o que era previsto no §1º do art. 6º da IN ANAC nº 08/2008, apresentado a seguir.

IN ANAC nº 08/2008

Art. 6º O auto de infração conterá os seguintes elementos:

(...)

VII - assinatura do autuado, seu representante legal ou preposto;

(...)

§ 1º O auto de infração não terá sua eficácia condicionada à assinatura do autuado ou de testemunhas.

(...)

134.59. Verifica-se que no §1º do art. 6º da IN ANAC nº 08/2008 é expressamente previsto que o Auto de Infração não terá sua eficácia condicionada à assinatura do autuado. Além disso, é importante destacar que a interessada foi notificada do Auto de Infração, tendo apresentado sua Defesa, não havendo qualquer irregularidade ou prejuízo para a interessada em função do procedimento adotado pela fiscalização.

134.60. Reitera alegação referente ao estabelecido no art. 24 da Lei nº 9.784/1999, argumentando, desta vez, que a data da suposta ocorrência se deu no dia 23/03/2013 e que a lavratura do Auto de Infração ocorreu apenas em 27/02/2014. Neste esteio, considera que tal invalidação ocorre quando o ato está em desconformidade com a Resolução e a Instrução Normativa supra. No entanto, não se identifica irregularidade quanto à data de lavratura do Auto de Infração, em função que esta se deu de acordo com o prazo previsto na Lei nº 9.873/199, que estabelece prazo de prescrição para o exercício de ação punitiva pela Administração Pública Federal, direta e indireta, e dá outras providências.

134.61. Quanto ao mérito, argumenta que com relação ao Ofício nº 5546/ASJIN-ANAC, o qual informou à interessada acerca da possibilidade de agravamento da sanção aplicada, alega que apesar da ANAC ter concedido 10 dias a fim de que a interessada apresentasse suas alegações sobre a suposta possibilidade de aumento no valor da pena pecuniária imposta nessa decisão monocrática, a eminente agência não especificou qual a circunstância agravante poderia ser considerada para majorar uma possível aplicação da pena. No entanto, como será demonstrado não prospera tal alegação da interessada, sendo importante observar que no Ofício nº 5546/2020/ASJIN-ANAC (SEI nº 4459931) consta como anexo a Decisão de Segunda Instância (SEI nº 4433276 e SEI nº 4441074), devendo-se observar o trecho da Decisão que informa à interessada acerca da possibilidade de agravamento da sanção, conforme apresentado a seguir.

(...)

pela NOTIFICAÇÃO ANTE A POSSIBILIDADE DE AGRAVAMENTO DA SANÇÃO para o valor de R\$ 2.100,00 (dois mil e cem reais), em função de poder ser aplicada a circunstância agravante prevista no inciso IV do §2º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018, de forma que o mesmo, querendo, venha no prazo de 10 (dez) dias, formular suas alegações, cumprindo, assim, o disposto no parágrafo único do art. 64 da Lei nº 9.784/99 e no §3º do art. 44 da Resolução ANAC nº 472/2018.

(...)

134.62. Verifica-se que no trecho apresentado acima da Decisão de Segunda Instância que foi informado à interessada que a possibilidade de agravamento da sanção era em função de poder ser aplicada a circunstância agravante prevista no inciso IV do §2º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018. Assim, não se confirma a alegação da interessada de que a agência não especificou qual a circunstância agravante que poderia ser considerada para majorar uma possível aplicação da pena.

134.63. Além disso, a interessada afirma que, em 27/07/2018, a agência já havia convalidado o Auto de Infração, logo não necessitava realizar tal explanação. E que partindo do princípio que o enquadramento foi retificado com base na suposta infração enfatizando o uso da aeronave e que quem a utiliza, ou seja, opera o avião é um piloto (tripulante), em tese o Auto de Infração seria cabível em desfavor do Sr. Carlos Felipe Formehl. Argumenta que a análise que deve ser feita é a seguinte: "utilizar ou empregar aeronave sem os documentos exigidos ou sem que estes estejam em vigor" é privativo para quem conduziu a aeronave. Portanto, considera que não se coaduna com quem possui a propriedade da mesma, qual seja a interessada Sara Olímpio de Oliveira, citando o previsto no item 91.203(a)(1) do RBHA 91.

134.64. Quanto às alegações referentes ao uso da aeronave, entende-se que ta questão já foi

devidamente enfrentada no presente Parecer, sendo esclarecido que a proprietária é responsável pelo uso da aeronave.

134.65. Com relação à menção à convalidação do Auto de Infração efetuada pelo setor de segunda instância, a mesma se deu para complementação do enquadramento que já era previsto na alínea "d" do inciso I do art. 302 do CBA, passando o enquadramento a ser aquele previsto na alínea "d" do inciso I do art. 302 do CBA c/c itens 91.203(a)(1) e 91.203(e) do RBHA 91, de acordo com os fundamentos expostos no Parecer nº 472/2020/JULG ASJIN/ASJIN – SEI nº 4433276.

134.66. Alega que a Administração Pública não pode afirmar que a interessada deu a permissão, tendo em vista que para tal, *mister* que houvesse um vínculo entre a vontade de quem operou a aeronave com o desejo de quem possuía a propriedade do bem, de tal sorte que isso não foi comprovado, nos autos. Além disso, afirma que a interessada, em momento algum, consentiu que o Sr. Carlos Felipe Formehl operasse a aeronave naquelas condições e, dentro desse contexto, obtivesse vantagens indevidas que pudessem beneficiá-la.

134.67. Quanto à responsabilidade da interessada a respeito da operação da aeronave a questão já foi amplamente enfrentada no presente Parecer, acarretando no afastamento das alegações da interessada.

134.68. E no que tange à menção de possíveis vantagens indevidas que pudessem beneficiá-la, tal questão não foi abordada no curso do presente processo, cabendo informar que a obtenção, para si ou para outrem, de vantagens resultantes da infração é circunstância agravante, atualmente prevista no inciso III do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018, circunstância esta que não foi aplicada ao presente caso em qualquer fase processual.

134.69. No que tange à circunstância agravante contida no inciso IV do § 2º do art. 36 da Resolução 472/2018, ou seja, a exposição ao risco da integridade física de pessoas ou da segurança de voo, nos termos do item 122 do Parecer e da Proposta de Decisão não poderia prosperar, porque afirma que quem, efetivamente, colocou em risco com a operação irregular foi o piloto (tripulante) sem o consentimento e a vontade da proprietária da aeronave PT-GFF, portanto a ação do condutor deu ensejo à atuação irregular do tripulante e não necessariamente da proprietária do avião. No entanto, já foi abordada anteriormente os aspectos pertinentes à responsabilidade da proprietária pela operação da aeronave, devendo ser afastadas tais alegações. Além disso, a responsabilidade por manter o Certificado de Aeronavegabilidade da aeronave válido não seria do piloto.

134.70. A interessada afirma que o fato de realizar a convalidação do Auto não resolve o problema, uma vez que a autoridade não se posicionou quanto ao argumento da defesa no que pertine ao novo enquadramento que não estava em conformidade com o (histórico antigo) e a descrição da ocorrência também antiga, tornando o processo sem harmonização sob o ponto de vista da coerência e da coesão jurídica. No entanto, deve ser observado que no parágrafo 129 do Parecer nº 472/2020/JULG ASJIN/ASJIN – SEI nº 4433276, foi informado que: "*Tendo em conta o exposto, a respeito da necessidade de convalidação do Auto de Infração e da possibilidade de agravamento da sanção, deixo de analisar o mérito do presente processo, em função da necessidade de notificação prévia do interessado.*". Assim, na ocasião em que foi proferida a Decisão de Segunda Instância que convalidou o Auto de Infração, bem como notificou a interessada acerca da possibilidade de agravamento da sanção, o mérito do processo não foi analisado por completo, em razão da necessidade de notificação prévia da interessada. No entanto, as teses defensivas da interessadas estão sendo oportunamente apreciadas antes da Decisão final, em cumprimento ao disposto no inciso III do art. 3º da Lei nº 9.784/1999.

134.71. A interessada requer, novamente, que o Auto de Infração seja arquivado, no entanto, em função de todo o exposto, não se pode atender ao requerimento da interessada, bem como o processo não pode ser considerado nulo e o feito arquivado.

134.72. As manifestações da interessada não foram suficientes para afastar a aplicação da sanção administrativa quanto ao ato infracional praticado.

DO ENQUADRAMENTO E DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

135. Pelo exposto, houve, de fato, violação à legislação, com a prática de infração cuja autuação no AI nº 01102/2014/SPO, após convalidação, está fundamentada na alínea "d" do inciso I do art. 302 do CBA c/c itens 91.203(a)(1) e 91.203(e) do RBHA 91, restando analisar a adequação do valor da multa aplicada, que, segundo o que dispõe o CBA, deve refletir a gravidade da infração (Lei nº 7.565/86, art. 295).

136. Nesse contexto, é válido observar que o valor da multa imposta pela autoridade competente – R\$ 1.200,00 (um mil e duzentos reais), foi fixado dentro dos limites previstos na Resolução nº 25/2008, em vigor à época, para a capitulação da infração na alínea "d" do inciso I do art. 302 do CBA, Lei nº 7.565, de 19/12/1986.

137. Observa-se que o art. 22 da Resolução ANAC nº 25 e o art. 58 da Instrução Normativa (IN) ANAC nº 08 definiam que, para efeito de aplicação de penalidades, seriam consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes, sendo estas situações dispostas nos §1º e §2º destes mesmos artigos.

138. Destaca-se que, com base na tabela de infrações da Resolução ANAC nº 25/2008, Anexo I, Tabela I - INFRAÇÕES REFERENTES AO USO DAS AERONAVES, COD "ASD", em vigor à época, o valor da multa poderia ser imputado em R\$ 1.200,00 (grau mínimo), R\$ 2.100,00 (grau médio) ou R\$ 3.000,00 (grau máximo). Conforme o disposto no artigo 57 da IN ANAC nº 08/2008, a penalidade de multa será calculada a partir do valor intermediário. Assim, nos casos em que há mais atenuantes do que agravantes, deve ser aplicado o valor mínimo da tabela em anexo à Resolução ANAC nº 25/2008, em vigor à época.

139. **Circunstâncias Atenuantes**

139.1. No presente caso, não considero possível aplicar a circunstância atenuante prevista no inciso I do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018.

139.2. Em suas peças defensivas, a interessada requer a aplicação das circunstâncias atenuantes previstas nos incisos II e III do art. 22, em seu §1º, da Resolução nº 25 da ANAC.

139.3. Quanto à aplicação da circunstância atenuante prevista atualmente no inciso II do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018, referente à adoção voluntária de providências eficazes para evitar ou amenizar as consequências da infração antes de proferida a decisão, entendo que a mesma não deve ser aplicada, em função de não constar dos autos qualquer evidência de ações voluntárias que tenham sido adotadas quanto às consequências que a infração produziu.

139.4. Com relação à circunstância atenuante prevista no inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018, considero que a mesma deve ser aplicada em função do que é demonstrado no extrato do SIGEC, constante do documento SEI nº 4641370.

140. **Circunstâncias Agravantes**

140.1. Quanto ao previsto no inciso IV do §2º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018, que estabelece como circunstância agravante a exposição ao risco da integridade física de pessoas ou da segurança de voo, deve ser observado que no AI nº 01102/2014/SPO é informada a operação da aeronave com CA cancelado, sendo feita referência ao BROA que apontava que na data da ocorrência a aeronave estava com CA cancelado desde 26/10/2007.

141. No Relatório de Fiscalização (RF) nº 15/2014/GTPO-DF/GOAG/SPO é informado que, após acidente envolvendo a aeronave de marcas de nacionalidade e matrícula PT-GFF, foi instaurado procedimento administrativo a fim de averiguar os fatos declinados no BROA nº 146/GGAP/2013, revisão 01. Além disso, consta que segundo o BROA, 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. O Sr. Carlos F. Formehl veio à óbito três dias depois do acidente, decorrente dos ferimentos. Foi acrescentado que a Sra. Sara Olímpio de Oliveira, na qualidade de operadora da aeronave, é responsável por sua operação.

142. No BROA nº 146/GGAP/2013, revisão 01, consta a informação de que os danos à aeronave acarretaram em perda total, sendo descrito que a aeronave teve sua parte frontal, do motor até a nacele do piloto destruídos e que ambas as semi-asas foram parcialmente arrancadas com o impacto. Além de ser informada a fatalidade referente ao condutor da aeronave.

143. Diante do exposto, entendo que deve ser aplicada a circunstância agravante prevista no inciso IV do §2º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018.

144. Não considero possível aplicar as outras circunstâncias agravantes dispostas nos incisos do §2º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018.

145. **Sanção a Ser Aplicada em Definitivo**

145.1. Dessa forma, considerando nos autos a existência de uma circunstância atenuante e a existência de uma circunstância agravante, a multa deve ser aplicada em seu grau médio, no valor de R\$ 2.100,00 (dois mil e cem reais).

CONCLUSÃO

146. Pelo exposto, sugiro NEGAR PROVIMENTO ao recurso, AGRAVANDO-SE a multa aplicada pela autoridade competente de primeira instância administrativa para o valor de R\$ 2.100,00 (dois mil e cem reais).

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

148. **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 12/08/2020, às 11:29, 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 <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **4631674** e o código CRC **75827C97**.

	SIGEC :: SISTEMA INTEGRADO DE GESTÃO DE CRÉDITOS Atalhos do Sistema: Menu Principal	
		Usuário: daniella.silva
Dados da consulta	Consulta	

Extrato de Lançamentos

Nome da Entidade: SARA OLIMPIO DE OLIVEIRA CNPJ/CPF: 87864177115 Div. Ativa: Não End. Sede: Av. Porto Alegre, nº 1114 - CEP: 78890000	Nº ANAC: 30004561473 <input checked="" type="checkbox"/> CADIN: Não <input checked="" type="checkbox"/> UF: MT Município: Sorriso Tipo Usuário: Integral Bairro: Morada do Sol
---	---

Créditos Inscritos no CADIN

Não Existem Créditos inscritos no CADIN para este Número ANAC

Receita	Nº Processo	Nº Auto Infração	Processo SEI	Data Vencimento	Data Infração	Valor Original	Data do Pagamento	Valor Pago	Valor Utilizado	Chave	Situação	Valor Débito (R\$)
2081	658963174	01101/2014/SPO	00058018508201411	13/03/2017	26/03/2013	R\$ 2 000,00	22/02/2017	2 000,00	2 000,00		PG	0,00
2081	666922190	01102/2014/SPO	00058018507201468	03/05/2019	26/03/2013	R\$ 1 200,00		0,00	0,00		CAN	0,00
2081	669540200	01102/2014/SPO	00058018507201468	16/04/2020	26/03/2013	R\$ 1 200,00		0,00	0,00		RE2N	1 459,70
Totais em 11/08/2020 (em reais):								2 000,00	2 000,00			1 459,70

Legenda do Campo Situação

AD3 - RECURSO ADMITIDO EM 3ª INSTÂNCIA AD3N - RECURSO ADMITIDO EM 3ª INSTÂNCIA SEM EFEITO SUSPENSIVO CA - CANCELADO CAN - CANCELADO CAN-P - CANCELADO POR PRESCRIÇÃO CD - CADIN CP - CRÉDITO À PROCURADORIA DA - DÍVIDA ATIVA DC1 - DECIDIDO EM 1ª INSTÂNCIA, MAS AINDA AGUARDANDO CIÊNCIA DC2 - DECIDIDO EM 2ª INSTÂNCIA, MAS AGUARDANDO CIÊNCIA DC3 - DECIDIDO EM 3ª INSTÂNCIA, MAS AGUARDANDO CIÊNCIA DG2 - DILIGÊNCIAS POR INICIATIVA DA 2ª INSTÂNCIA DG3 - DILIGÊNCIAS POR INICIATIVA DA 3ª INSTÂNCIA EF - EXECUÇÃO FISCAL GDE - GARANTIA DA EXECUÇÃO POR DEPÓSITO JUDICIAL GPE - GARANTIA DA EXECUÇÃO POR PENHORA REGULAR E SUFICIENTE IN3 - RECURSO NÃO FOI ADMITIDO A 3ª INSTÂNCIA INR - REVISÃO A PEDIDO OU POR INICIATIVA DA ANAC NÃO FOI ADMITIDA IT2 - PUNIDO PQ RECURSO EM 2ª FOI INTEMPESTIVO IT3 - PUNIDO PQ RECURSO EM 3ª INSTÂNCIA FOI INTEMPESTIVO ITD - RECURSO EM 2ª INSTÂNCIA INTEMPESTIVO, MAS AINDA AGUARDANDO CIÊNCIA DO INFRATOR ITDN - RECURSO EM 2ª INSTÂNCIA INTEMPESTIVO, MAS AINDA AGUARDANDO CIÊNCIA DO INFRATOR, SEM EFEITO SUSPENSIVO ITT - RECURSO EM 3ª INSTÂNCIA INTEMPESTIVO, MAS AINDA AGUARDANDO CIÊNCIA DO INFRATOR PC - PARCELADO	PG - QUITADO PGDJ - QUITADO DEPÓSITO JUDICIAL CONVERTIDO EM REI PP - PARCELADO PELA PROCURADORIA PU - PUNIDO PU1 - PUNIDO 1ª INSTÂNCIA PU2 - PUNIDO 2ª INSTÂNCIA PU3 - PUNIDO 3ª INSTÂNCIA RAN - PROCESSO EM REVISÃO POR INICIATIVA DA ANAC RANS - PROCESSO EM REVISÃO POR INICIATIVA DA ANAC RE - RECURSO RE2 - RECURSO DE 2ª INSTÂNCIA RE2N - RECURSO DE 2ª INSTÂNCIA SEM EFEITO SUSPENSIVO RE3 - RECURSO DE 3ª INSTÂNCIA RE3N - RECURSO DE 3ª INSTÂNCIA SEM EFEITO SUSPENSIVO REN - RECURSO SEM EFEITO SUSPENSIVO RS - RECURSO SUPERIOR RSN - RECURSO SUPERIOR SEM EFEITO SUSPENSIVO RVS - PROCESSO EM REVISÃO POR INICIATIVA DO INTERESSADO RVSN - PROCESSO EM REVISÃO POR INICIATIVA DO INTERESSADO RVT - REVISTO SDE - SUSPENSÃO DA EXIGIBILIDADE POR DEPÓSITO JUDICIAL SDJ - SUSPENSÃO DA EXIGIBILIDADE POR DECISÃO JUDICIAL SUS-P - SUSPENSO POR PRESCRIÇÃO SUS-PEX - SUSPENSO POR PRESCRIÇÃO - PARCELAMENTO
---	---

Registro 1 até 3 de 3 registros

Página: [1] [Reg]

Tela Inicial	Imprimir	Exportar Excel
--------------	----------	----------------



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 605/2020

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

Brasília, 12 de agosto de 2020.

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 10/02/2020, 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. A infração ficou capitulada, após convalidação, na alínea "d" do inciso I do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA) c/c itens 91.203(a)(1) e 91.203(e) do RBHA (Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica) 91.

2. Com fundamento no artigo 50, §1º, da Lei nº 9.784/1999, ratifico os argumentos trazidos na proposta de decisão [Parecer 631/2020/JULG ASJIN/ASJIN – SEI nº 4631674], 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:**

- **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso interposto por SARA OLÍMPIO DE OLIVEIRA, CPF 87864177115, ao entendimento de que restou configurada a prática de infração descrita no Auto de Infração nº 01102/2014/SPO, capitulada na alínea "d" do inciso I do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (CBA) c/c itens 91.203(a)(1) e 91.203(e) do RBHA 91, **AGRAVANDO-SE** a multa aplicada em primeira instância administrativa para o valor de **R\$ 2.100,00 (dois mil e cem reais)**, pela prática de permitir operação de aeronave com CA cancelado, referente ao Processo Administrativo Sancionador nº 00058.018507/2014-68 e ao crédito de multa 669540200.

Notifique-se.

Publique-se

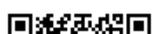
Cássio Castro Dias da Silva

SIAPE 1467237

Presidente da Turma Recursal do Rio de Janeiro



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 14/08/2020, às 17:08, 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 <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **4642884** e o código CRC **1F6C8A0C**.

Referência: Processo nº 00058.018507/2014-68

SEI nº 4642884