



PARECER N° 541/2020/JULG ASJIN/ASJIN
PROCESSO N° 00066.026945/2015-81
INTERESSADO: DUVILIO GANDOLPHO JUNIOR

PROPOSTA DE DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA – ASJIN

Infração: utilizar ou empregar aeronave sem os documentos exigidos ou sem que estes estejam em vigor.

Enquadramento: alínea "d" do inciso I do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA) c/c item 91.203(e) do RBHA (Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica) 91.

Data da infração: 15/06/2013

Auto de Infração: 1431/2015/SPO

Aeronave: PU-MIM

Crédito de multa: 663644186

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

INTRODUÇÃO

1. O Auto de Infração (AI) nº 1431/2015/SPO (fl. 01 do volume SEI nº 1622562) apresenta a seguinte descrição:

(...)

CÓDIGO ANAC PILOTO

169444

MARCAS DA AERONAVE

PU-MIM

OCORRÊNCIA

DATA

HORA

LOCAL

21/06/2013

13:30

SBTA

Descrição da ocorrência: : utilizar ou empregar aeronave sem os documentos exigidos ou sem que estes estejam em vigor

HISTÓRICO: 1.1. O Sr Duvilio Gandolpho Junior sofreu acidente tripulando a aeronave PU-MIM, de acordo com o BROA 267/GGAP/2013. Na ocasião da ocorrência a aeronave estava com o CA suspenso por ter sofrido acidente anteriormente, em 13/06/2016. Conforme BROA 255/GGAP/2013.

Capitulação: Art. 302, inciso I, alínea (d) da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986

2. No Relatório de Fiscalização (RF) nº 40/2015/GTPO-SP/GOAG/SPO (fl. 02 do volume SEI nº 1622562) são reiteradas as informações constantes do AI nº 1431/2015/SPO. Como anexos ao Relatório de Fiscalização são citados o BROA (Boletim de Registro de Ocorrência com Aeronave) nº 267/GGAP/2013 e cópia de página do sistema SACI da ANAC.

3. No BROA nº 267/GGAP/2013 (fl. 03v do volume SEI nº 1622562) é informado:

BROA Nº 267/GGAP/2013 / DATA DE ELABORAÇÃO: 21 JUNHO 2013

1. MATRÍCULA DA AERONAVE: PU-MIM / 2. MODELO: FOX II

3. DATA/HORA DA OCORRÊNCIA: 15 JUN 2013 / 13:30H

4. CLASSIFICAÇÃO DA OCORRÊNCIA: ACIDENTE

5. TIPIFICAÇÃO DA OCORRÊNCIA: PERDA DE CONTROLE EM VOO

6. LOCAL (MUNICÍPIO/ESTADO/ÁREA/COORDENADAS): SBTA - TAUBATÉ - SP - 23°02'20" S / 45°30'57" W

(...)

8. PROPRIETÁRIO/OPERADOR: DUVILIO GANDOLPHO JUNIOR E OUTRO

9. TIPO DE OPERAÇÃO: 121 135 91 PET

10. DESCRIÇÃO DA OCORRÊNCIA:

O PILOTO VEIO A PERDER O CONTROLE DA AERONAVE EFETUANDO CURVA À DIREITA, PARA INGRESSO DA PERNA DO VENTO DE SBTA; HOVE POSSÍVEL FALHA DO MOTOR E DE COMANDO, SEGUNDO O PILOTO. ESTANDO JÁ A BAIXA ALTURA, E EM CURVA PELA DIREITA (COM COMANDO DE LEME E PROFUNDOR), A AERONAVE VEIO A COLIDIR COM O SOLO COM BAIXA RAZÃO DE AFUNDAMENTO, EM POUSO PLACADO. A AERONAVE SOFREU DANOS GRAVES. O PILOTO SAIU ILESO.

OBS.: 1 - O MESMO TRIPULANTE, NA MESMA AERONAVE, HAVIAM SOFRIDO ACIDENTE EM 18MAI2013.

2 - FEITO CONTATO COM O TRIPULANTE, CONFIRMANDO ESTE E UM OUTRO ACIDENTE, NO MÊS DE MAIO.

3 - ESCLARECIDA COM O TRIPULANTE A QUESTÃO DA REGULAMENTAÇÃO DESTE TIPO DE AVIAÇÃO SER DA ANAC E QUE, EMBORA A NORMA NSCA 3-13/2013 CONTEMPLE A INVESTIGAÇÃO APENAS PARA A AVIAÇÃO OBJETO DE CERTIFICAÇÃO (E A EXPERIMENTAL/ESPORTIVA EM CASO DE ENSINAMENTOS/INTERESSE ESPECÍFICO), QUE A NECESSIDADE DE COMUNICAÇÃO IMEDIATA EXISTE, PARA QUALQUER AERONAVE.

11. DA TRIPULAÇÃO:

PILOTO: DUVILIO GANDOLPHO JÚNIOR

COD. ANAC: 169444

12. DANOS:

12.1. À AERONAVE: SIM NÃO

(DESCRIÇÃO DO DANO): GRAVES - DANOS NA CAUDA, ASA DIREITA, TUBO PRINCIPAL DA ESTRUTURA(FLETIDO); FRATURA NO TUBO DA BEQUILHA.

12.2 À TERCEIRO(S): SIM NÃO

(...)

16. ANTECEDENTES: EMPRESA -

AERONAVE (*)- 18.05.2013 - POUSO BRUSCO - ACIDENTE (VIDE BROA 255/GGAP/2013)

PILOTO - (*)

17. SITUAÇÃO ANAC (BANCO DE DADOS)

17.1. AERONAVE REGULAR: SIM NÃO

(DESCRIÇÃO DA IRREGULARIDADE): CA SUSPENSO COD. 1

17.2. TRIPULAÇÃO REGULAR: SIM NÃO
(DESCRIÇÃO DA IRREGULARIDADE): CMA SUSPensa
(...)

4. Tela de Status do sistema SACI da ANAC referente à aeronave PU-MIM (fl. 04 do volume SEI nº 1622562), da qual se destaca a informação de que no campo "Código da Situação de Aeronavegabilidade" consta o código "S1", o que demonstra que o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) da aeronave foi suspenso devido à ocorrência de acidente aeronáutico. Observa-se, ainda, da referida página que consta registro referente à tela de avarias que indica a suspensão do CA devido ao acidente ocorrido na data de 18/05/2013, sendo mencionado como o documento de informação do acidente o BROA nº 255/GGAP/2013.

DEFESA

5. O interessado foi devidamente notificado do AI nº 1431/2015/SPO em 30/06/2015, conforme demonstrado em Aviso de Recebimento (AR) (fl. 06 do volume SEI nº 1622562), tendo apresentado Defesa (fls. 07/08 do volume SEI nº 1622562), que foi recebida em 13/07/2015.

6. Na Defesa informa que o dia correto do acidente é o dia 15/06/2013, e não 21/06/2013 conforme Auto de Infração e alega que no dia 15/06/2013 tanto ele quanto a aeronave estavam com toda documentação em dia.

7. Informa que a aeronave fica 'hangarada' e registrada no Aeroclube Regional de Taubaté - ART, sediado nas dependências do BavEx (Base Aérea Militar do Exército Brasileiro) em Taubaté - SP, aeródromo SBTA.

8. Acrescenta que os dados do acidente podem ser confirmados no documento "Ficha de Notificação e Confirmação de Ocorrência", digitado no *site* da SIGIPAER por ele e pelo Diretor de Segurança Operacional do Aeroclube Regional de Taubaté, Sr. Cleyton Felix.

9. Argumenta que o voo e acidente ocorreram dentro da área de aeródromo controlado (SBTA). Sendo um aeródromo controlado todo voo é verificado por Notificação (ou plano) de Voo e a validação da documentação, tanto do piloto, quanto da aeronave, é feita pela torre de controle, em alguns casos no próprio *site* da ANAC, para autorização dos vôos. Informa que qualquer anormalidade em algum destes documentos faz com que o voo não seja autorizado e alega que no seu caso, na ocasião do acidente, estava tudo regularizado e foi autorizado pela torre de controle.

10. Dispõe que por estar com a aeronave baseada no Aeroclube Regional de Taubaté, que fica dentro da Base de Aviação do Exército, o acidente foi também documentado no "Relatório Inicial de Resposta à Emergência (RIRE)", onde constam todos os fatos e dados do acidente, mas principalmente no campo "5.2 - Outras informações pertinentes", consta a informação de que as documentações do piloto e da aeronave estavam em dia.

11. Considerando todo relato exposto acima, principalmente o fato da data exata do acidente, considerando todas as ações tomadas pelo interessado para segurança do voo, pelo controle de voo do aeródromo SBTA de Taubaté e pela direção do Aeroclube de Taubaté em relação ao acidente, pede que reconsiderem o Auto de Infração supracitado.

12. Caso, ainda, assim considerem a infração, pede que reduzam seu valor em 50%.

13. Junto à Defesa constam: cópia do AI nº 1431/2015/SPO (fl. 09 volume SEI nº 1622562); extrato de consulta à licença do interessado no *site* da ANAC (fl. 10 do volume SEI nº 1622562), sendo informado que os dados foram atualizados em 12/07/2015; cópia de documento de identidade (fl. 11 do volume SEI nº 1622562), Ficha de Notificação e Confirmação de Ocorrência (fls. 12/13 do volume SEI nº 1622562); e Relatório Inicial de Resposta à Emergência (RIRE) do Aeroclube Regional de Taubaté (fls. 14/16 do volume SEI nº 1622562), no item 5.2 do referido Relatório é informado:

RELATÓRIO INICIAL DE RESPOSTA À EMERGÊNCIA - RIRE

(...)

5.2. Outras informações pertinentes

Histórico - O ultraleve decolou da pista 08 e fez um circuito de tráfego normal. Fez o toque e arremeteu. A 600 Ft, no prolongamento da decolagem da pista 08, recebeu autorização para curvar a direita e nova chamada na perna do vento. Segundo o piloto, fez a curva como de sempre, com motor full, manche e pedal para direita a 55/60 mph. Ao finalizar a curva, retornou o manche para a esquerda para nivelar a aeronave e voar perpendicular a pista para a próxima curva para a perna do vento. Neste momento, a aeronave não respondeu ao comando e continuou na curva. O piloto tentou pedal esquerdo para sair da curva mas não conseguiu. Em seguida, devido a baixa altura, o piloto avisou a torre e tentou não cair de nariz; o ultraleve começou uma espiral descendente. O piloto não se feriu porque conseguiu chegar ao solo de placa e também com pouca velocidade vertical, controlando o pedal e profundor, uma vez que os ailerons não estavam atuantes. A primeira reação do piloto foi sair da aeronave e verificar os tanques de combustível, que estavam cheios e vazando pelo respiro. Então baixou o nariz da aeronave para não vazarem mais. Ficou em pé sobre o nariz da aeronave para mantê-la nesta posição e conseguiu falar com a torre novamente, pelo rádio, para avisar que estava bem e que não havia risco de incêndio. Logo chegaram dois moradores locais e ajudaram a manter a aeronave nesta posição para o piloto poder remover os dois tanques de combustível e colocá-los a distância do ultraleve, sendo colocados numa distância de uns 10 a 15 metros do local do acidente. Os moradores afirmaram para o piloto que estavam observando e de repente não ouviram mais o motor. O piloto constatou que o motor no solo estava parado e não se lembra de tê-lo desligado. Em seguida desligou os magnetos, mas afirmou que o motor já estava parado antes. Logo chegou toda a equipe de socorro, resgate, bombeiros e médica. Chegou também dois soldados da PM, pois alguém havia ligado para o 190. A aeronave foi removida do local com ajuda dos amigos do aeroclube e foram tiradas fotos. O piloto foi liberado para os procedimentos médicos, sendo a Cap Médica do Exército Monica levou até o hospital para procedimentos de raios X o que foi constatado nenhuma fratura.

Danos a aeronave - Devido a aeronave ter chegado ao solo em espiral, a calda bateu e dobrou o "tubão" principal. A bequilha dianteira ficou inteira, mas o cano de fixação quebrou. Os dois trens de pouso principal a princípio não foram danificados. A asa esquerda aparentemente ficou intacta e a direita sofreu pequena batida no solo. A cauda ficou bastante avariada. O painel de instrumentos se soltou, mas continuou operante.

Toda documentação, tanto do piloto quanto da aeronave, estão em dia.

DECISÃO DE PRIMEIRA INSTÂNCIA

14. O setor competente de primeira instância, em decisão motivada (SEI nº 1639602), de 22/03/2018, considerou configurada a infração descrita no AI, conforme previsão do art. 302, I, "d" da Lei 7565/86 (utilizar ou empregar aeronave sem os documentos exigidos ou sem que estes estejam em vigor), caracterizada por operar a aeronave PU-MIM no dia 15/06/2013 com seu Certificado de Aeronavegabilidade suspenso. Com base no art. 7º, § 1º, VI, da Instrução Normativa nº 08, de 6 de junho de 2008, foi convalida a data da infração de 21/06/2013 para 15/06/2013.

15. No exame de circunstâncias atenuantes, conforme previsão do art. 22, § 1º, da Resolução ANAC nº 25, de 2008, bem como do art. 58, § 1º, da IN ANAC nº 08, de 2008, não encontrou configurada nenhuma circunstância atenuante. Quanto às circunstâncias agravantes não encontrou configurada nenhuma das agravantes previstas no art. 22, § 2º, da Resolução ANAC nº 25, de 2008 ou do art. 58, § 2º, da IN ANAC nº 08, de 2008.

16. Em razão da inexistência circunstâncias atenuantes e agravantes, fixou o valor da penalidade de multa no patamar intermediário, isto é, R\$ 2.100,00 (dois mil e cem reais).

RECURSO

17. O interessado apresentou Recurso (SEI nº 1753218), que foi recebido em 25/04/2018.

18. No Recurso afirma que é inacreditável o tratamento que se deu e considera que somente

comprova que a agência da ANAC em São José dos Campos está longe (muito longe) de suas finalidades legais.

19. Aborda a insubsistência do Auto, mencionando a nulidade absoluta da Decisão e a falta de Proporcionalidade e Razoabilidade. Inicialmente, aborda aspectos da Constituição da República, da ampla defesa, do contraditório, da dinâmica do Direito, da obediência aos princípios constitucionais, da exigência de fundamentação dos atos administrativos, da compreensão dos direitos e garantias individuais e coletivas. Alega que o maior problema de quem se defende dos Autos de Infrações da ANAC (de modo geral) é dar sentido aos fatos, é vê-los enquanto significado.

20. Informa que a aeronave PU-MIM estava baseada no Aeroclube Regional de Taubaté, que está localizado nas dependências do Comando de Aviação do Exército (COMAVex). Acrescenta que o aeródromo existente no local (SBTA) é eminentemente militar, possui sala AIS e torre de controle (TWR). Argumenta que nenhuma aeronave decola sem que piloto e máquina estejam rigorosamente em dia com suas documentações. Afirma que só por aqui já vê a impropriedade da aplicação da penalidade que, ao fim e ao cabo, imputa sérias responsabilidades ao Controlador de Voo que estava operando no dia (correto) do incidente e do responsável pelo recebimento dos planos de voo na sala AIS, com sérias consequências para toda a Divisão de Aeródromo, o que acabará por atingir civil e administrativamente o responsável por essa absurda penalidade.

21. Alega que o Auto jamais poderá ser convalidado porque o incidente não se deu em 21/6/2013, às 13:30h (sexta-feira), havendo, pois, insubsistência do Auto de Infração, por vício insanável. Afirma que isso porque, em casos tais, a data do evento, horário e exata localização são formalidades intrínsecas do documento. Acrescenta que faltando, ou estando errados quaisquer desses dados, o Auto é considerado insubsistente. Argumenta que nem poderia ser nessa data porque, à época, as aeronaves do Aeroclube somente voavam aos finais de semana. Dispõe que também o horário lançado não está correto (13:30h), bastando verificar o horário consignado no plano de voo da sala AIS - 15:56:57h). Afirma que nada, absolutamente nada, se aproveita nesse Auto de Infração.

22. Alega que não é verdade que a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade suspenso (código S1) no dia do incidente. Afirma que se estivesse jamais teria seu plano de voo aprovado pela AIS e decolado do aeródromo (SBTA).

23. Argumenta que neste caso cabe à Administração provar que o CA estava suspenso porque é ela (Administração) quem detém as informações. Considera que exigir que o recorrente comprove que o CA não estava suspenso é obrigá-lo a fazer prova negativa, diabólica. Dispõe que a chamada "Tela de Status" nada comprova e que tem ainda mais dois argumentos irrefutáveis: aeródromo controlado e plano de voo aprovado.

24. Questiona: "*Como - em sã consciência - aceitar que havia esse impedimento anterior ao voo?*". Afirma que chega ser surreal, extravagante, até.

25. Discorre sobre a separação entre verdade e aparência, a razão de existir do processo, necessidade pública e princípios da proporcionalidade e razoabilidade.

26. Questiona se é razoável entender que tanto o militar Graduado de serviço na sala AIS quanto o Oficial Chefe da Torre de Controle cometeram ilícitos ao permitirem a decolagem que detinha (segundo a decisão recorrida) *status* S1.

27. Considera que é preciso que os técnicos de São José dos Campos sopesem mais suas deliberações, pois isso pode trazer sérias consequências a todos.

28. Aborda a necessidade de fundamentação dos atos administrativos. Na sequência, afirma que há, sem sombra de dúvidas, incompatibilidade lógica entre o apurado e o decidido nestes autos.

29. Discorre sobre motivação e o devido processo legal e princípio da legalidade.

30. Afirma que por meio do princípio da razoabilidade pode-se contrastar atos administrativos e verificar se estão dentro da moldura comportada pelo Direito, e de uma simples leitura dos autos pode-se perceber que a decisão final desconsiderou todas as provas colhidas no procedimento, já que previsto em

lei.

31. Aborda a valoração de situações concretas pelo administrador, a aplicação do princípio da proporcionalidade, as concepções de Estado de Direito, separação dos poderes, princípio da constitucionalidade

32. Considera que essas nulidades, irregularidades e afronta aos princípios da razoabilidade e proporcionalidade devem agora ser analisados porque, na dicção da boa doutrina, o recurso administrativo é meio apto a reformar, invalidar, esclarecer ou integrar decisão que se impugna; vale dizer, ostenta como objeto uma decisão administrativa, que se reveste de conteúdo eminentemente positivo, em que consiste o poder atribuído ao órgão julgador de dirimir conflitos e decidir as controvérsias que refletem direta ou indiretamente na ordem jurídica. Com efeito, a função revisional caracteriza-se, essencialmente, por três fatores básicos, quais sejam a inércia, a substitutividade e a natureza declaratória. Desta forma, o órgão julgador provocado pela parte, substitui a vontade das partes, a fim de aplicar o direito, no caso concreto, declarando a inexistência do mesmo.

33. Afirma que é de amargar a insensatez e a falta de cautela que verifica neste caso (e em muitos outros envolvendo a aviação experimental), situação que informa que já obrigou muitos e bons pilotos abandonarem a aviação desportiva, fato público e notório.

34. Tomando por base a real situação vivida pelo recorrente, a incorreção das informações lançadas no sistema e, principalmente, ter decolado de um aeródromo militar e controlado, requer, respeitosamente, que, sopesados as finalidades das normas, nos termos do Código Brasileiro de Aeronáutica, seja anulado o Auto de Infração posto que insubsistente.

35. Junto ao Recurso consta registro referente à aeronave PU-MIM na data e 15/06/2013, em que consta escrito à mão a palavra "INCIDENTE".

36. Constam registros da Base de aviação de Taubaté.

CONVALIDAÇÃO E POSSIBILIDADE DE AGRAVAMENTO DA SANÇÃO

37. O setor de segunda instância decidiu (SEI nº 4288276 e SEI nº 4295042), em 11/05/2020:

pela CONVALIDAÇÃO DO AUTO DE INFRAÇÃO nº 1431/2015/SPO, complementado o enquadramento para o previsto na alínea "d" do inciso I do art. 302 do CBA c/c item 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\$ 3.000,00 (três mil 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 DO INTERESSADO

38. O interessado foi intimado a respeito da convalidação do Auto de Infração, da possibilidade de agravamento da sanção aplicada e abertura de prazo para alegações em 02/06/2020, conforme demonstrado na Certidão de Intimação Cumprida (SEI nº 4399346), tendo apresentado nova manifestação (SEI nº 4428805), que foi recebida em 12/06/2020.

39. Em sua manifestação o interessado informa que, analisando o processo, entende que a multa aplicada refere-se ao fato de a aeronave ter tido seu CA suspenso por ocasião de acidente anterior. Reitera que o voo fora autorizado pela torre de controle do aeródromo SBTA. Afirma que por acreditar que qualquer irregularidade seria barrado pelo controlador de tráfego aéreo, não percebeu que havia irregularidades em sua documentação e na da aeronave. Acrescenta que qualquer irregularidade a torre de

controle não liberaria o voo.

40. Reforça que o voo considerado irregular não foi intencional e que realmente não sabia que estava com algum documento suspenso pela ANAC.

41. Dispõe que não tirando sua responsabilidade, chama atenção para alguns fatos que informa que justificam sua solicitação: em função de ter ficado desempregado e fora do mercado de trabalho desde maio de 2016 e de ter vendido a aeronave e não ter mais pilotado desde então; apesar de estar com 61 anos de idade não conseguiu aposentadoria; e em função da agravante do isolamento social devido à COVID-19 não tem conseguido gerar, a contento, renda como autônomo.

42. Solicita que a ANAC considere uma ou mais das possibilidades listadas: redução do valor da multa para o valor mínimo de R\$ 1.200,00; e/ou parcelamento da dívida.

OUTROS ATOS PROCESSUAIS

43. Ofício nº 365/2015/GTPO-SP/GOAG/SPO (fl. 05 do volume SEI nº 1622562) que encaminha Autos de Infração ao interessado.

44. Despacho nº 245/2015/GTPO-SP/GOAG/SPO (fl. 17 do volume SEI nº 1622562) de encaminhamento do processo.

45. Despacho nº 2153/2015/ACPI/SPO/RJ (fl. 18 do volume SEI nº 1622562) de encaminhamento do processo.

46. Termo de Encerramento de Trâmite Físico (SEI nº 1622565).

47. NOTIFICAÇÃO DE DECISÃO - PAS Nº 105/2018/SAR/JPI - GTPA/SAR-SJC/GTAS/SAR-ANAC (SEI nº 1685258).

48. AR enviado (SEI nº 1685277).

49. Despacho de encaminhamento do processo (SEI nº 1753805).

50. Despacho de aferição de tempestividade (SEI nº 2180793).

51. Ofício nº 4617/2020/ASJIN-ANAC (SEI nº 4391032) que informa sobre a convalidação do Auto de Infração (alteração do enquadramento), possibilidade de agravamento da sanção aplicada e abertura de prazo ao recorrente, para alegações.

52. É o relatório.

PRELIMINARES

53. Regularidade Processual

53.1. O interessado foi notificado do Auto de Infração, tendo apresentado Defesa. Apesar de não constar a comprovação de notificação do interessado acerca da Decisão de Primeira Instância, o interessado apresentou Recurso.

53.2. O interessado foi, ainda, notificado a respeito da Decisão de Segunda Instância que determinou a convalidação do Auto de Infração (alteração do enquadramento) e a notificação sobre a possibilidade de agravamento da sanção aplicada e abertura de prazo para alegações, tendo apresentado nova manifestação.

53.3. Desta forma, 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

54. **Fundamentação da matéria:** utilizar ou empregar aeronave sem os documentos exigidos ou sem que estes estejam em vigor.

54.1. A infração foi capitulada no Auto de Infração, após convalidação, na alínea "d" do inciso I do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (CBA) c/c item 91.203(e) do RBHA (Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica) 91. Assim, cabe observar, inicialmente, o que estabelece o 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;

(...)

54.2. 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 1431/2015/SPO é relatado que o interessado sofreu acidente tripulando a aeronave PU-MIM em ocasião em que a mesma estava com seu Certificado de Aeronavegabilidade suspenso, por ter sofrido acidente anteriormente. 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. Destarte, verifica-se a necessidade de que seja identificada qual a norma que estabelecia que tal documento era exigido e que deveria estar em vigor para a aeronave em questão.

54.3. No Auto de Infração nº 1431/2015/SPO é informado que a irregularidade descrita refere-se à utilização da aeronave de marcas de nacionalidade e matrícula PU-MIM. No BROA nº 267/GGAP/2013, no campo "TIPO DE OPERAÇÃO" é assinalada a opção referente ao RBHA 91, sendo acrescentada a sigla "PET". Além disso, na tela de status do sistema SACI que consta do processo, no campo "Categoria de Registro" também consta a informação "PET". Portanto, inicialmente, cabe a verificação na legislação aplicável a que se refere tal denominação, devendo, assim, ser observado o disposto no item 47.67(k) do RBHA 47, em vigor à época.

RBHA 47

47.67 - AERONAVES PRIVADAS

São aeronaves privadas todas as aeronaves que não se enquadram na definição de aeronave pública.

(...)

(k) Privada - Experimental (PET);

Utilização:

(1) A serviço de fabricantes ou centros de pesquisa e de desenvolvimento aeronáutico privados ou da administração pública indireta com as seguintes finalidades: obtenção de certificado de homologação de tipo, certificado suplementar de homologação de tipo e emendas a tais certificados e ensaios em voo de novas concepções de projetos de aeronaves, novos equipamentos aeronáuticos, novas técnicas operacionais, novas instalações em aeronaves e novos empregos para aeronaves:

(2) Operação restrita de protótipo após a conclusão ou cancelamento do respectivo processo de homologação de tipo, não podendo efetuar nenhum serviço aéreo remunerado.

(3) Operação restrita de aeronaves produzidas por amadores e de outras aeronaves não homologadas, como aquelas destinadas exclusivamente ao desporto e lazer, não podendo efetuar nenhum serviço aéreo remunerado.

(...)

54.4. Observando o disposto no item 47.67(k) do RBHA 47 verifica-se que "PET" refere-se à aeronave privada experimental.

54.5. Importante, também, analisar o disposto na seção 21.175 do RBAC (Regulamento Brasileiro de Aviação Civil) 21, que trata da classificação dos Certificados de Aeronavegabilidade.

RBAC 21

21.175 Classificação dos certificados de aeronavegabilidade

(a) Certificados de aeronavegabilidade padrão são certificados de aeronavegabilidade emitidos para aeronaves de tipo certificado nas categorias normal, utilidade, acrobática, transporte regional ou transporte ou, ainda, para balões livres tripulados e para aeronaves de classe especial.

(b) Certificados de aeronavegabilidade especiais são os certificados de aeronavegabilidade emitidos para aeronaves categorias primária, restrita, leve esportiva e os certificados de aeronavegabilidade provisórios. Compreendem, ainda, os certificados de aeronavegabilidade para aeronaves recém-fabricadas, as autorizações especiais de voo e os certificados de autorização de voo experimental.

54.6. Analisando o descrito na seção 21.175 do RBAC 21, verifica-se que os Certificados de Aeronavegabilidade podem ser o certificados padrão ou especiais, destaca-se que no item 21.175(b) do RBAC 21 é previsto que dentre os Certificados de Aeronavegabilidade especiais está compreendido o Certificado de Autorização de Voo Experimental.

54.7. Importante, ainda, informar que na seção 21.191 do RBAC 21 são esclarecidos os propósitos para os quais Certificados de Autorização de Voo Experimental são emitidos, incluindo, dentre outros, a operação de aeronave leve esportiva.

54.8. Desta forma, por fim, deve ser verificado o que estabelecem os itens 91.203 (b) e (e) do RBHA 91, conforme exposto a seguir.

RBHA 91

91.203 - AERONAVE CIVIL. DOCUMENTOS REQUERIDOS

(...)

(b) Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave experimental, a menos que ela possua a bordo um certificado de autorização de voo experimental, ou o certificado de autorização de voo, e respectivo certificado de marca experimental.

(...)

(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.

(...)

54.9. Do que consta do item 91.203(b) do RBHA 91 constata-se que não se pode operar uma aeronave experimental a menos que ela possua a bordo o Certificado de Autorização de Voo aplicável. Além disso, de acordo com o previsto no item 91.203(e) do RBHA 91 ninguém pode operar uma aeronave a menos que o Certificado de Autorização de Voo experimental, referido pelo parágrafo (b) da mesma seção, esteja válido.

54.10. No presente caso, foi reportado que o Certificado de Aeronavegabilidade da aeronave PU-MIM não estava válido na ocasião, em função de ter sido suspenso em decorrência de acidente ocorrido anteriormente, podendo ser reforçado apenas que o Certificado de Autorização de Voo experimental é um dos tipos previstos de Certificado de Aeronavegabilidade, de acordo com o que era estabelecido no item 21.175(b) do RBAC 21.

54.11. Diante do exposto, considerando o que foi relatado pela fiscalização no AI nº 1431/2015/SPO, verifica-se a subsunção dos fatos descritos ao previsto na alínea "d" do inciso I do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (CBA) c/c item 91.203(e) do RBHA 91.

55. Alegações do interessado e enfrentamento dos argumentos de defesa

55.1. Na Defesa informa que o dia correto do acidente é o dia 15/06/2013 e não 21/06/2013, conforme Auto de Infração e alega que no dia 15/06/2013 tanto ele quanto a aeronave estavam com toda documentação em dia. No entanto, conforme exposto no Relatório deste Parecer, o setor de primeira instância quando proferiu sua decisão convalidou o Auto de Infração, com base no art. 7º, § 1º, VI, da Instrução Normativa (IN) nº 08, de 6 de junho de 2008, de maneira que a data da infração informada foi alterada de 21/06/2013 para 15/06/2013. A este respeito cabe observar o que era previsto no dispositivo citado da IN ANAC nº 08/2008, apresentado a seguir:

IN ANAC nº 08/2008

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

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

(...)

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

(...)

55.2. Analisando o disposto no §1º do art. 7º da IN ANAC nº 08/2008 verifica-se que vícios meramente formais do AI são passíveis de convalidação. No presente caso, o vício referente à data de ocorrência da irregularidade descrita pode ser considerado como meramente formal, na medida em que a descrição dos fatos permite ao interessado a plena identificação dos fatos. Assim, não se vislumbra que tenha ocorrido prejuízo para o interessado quanto a tal vício.

55.3. Informa que a aeronave fica 'hangarada' e registrada no Aeroclube Regional de Taubaté - ART, sediado nas dependências do BavEx (Base Aérea Militar do Exército Brasileiro) em Taubaté - SP, aeródromo SBTA. Acrescenta que os dados do acidente podem ser confirmados no documento "Ficha de Notificação e Confirmação de Ocorrência", digitado no *site* da SIGIPAER por ele e pelo Diretor de Segurança Operacional do Aeroclube Regional de Taubaté, Sr. Cleyton Felix. No entanto, independentemente da localidade de operação da aeronave, isto não afasta o fato descrito pela fiscalização de que a aeronave foi utilizada na ocasião em que a mesma estava com seu Certificado de Aeronavegabilidade suspenso em decorrência de acidente anterior que havia ocorrido.

55.4. Argumenta que o voo e acidente ocorreram dentro da área de aeródromo controlado (SBTA) e que sendo um aeródromo controlado todo voo é verificado por Notificação (ou plano) de Voo e a validação da documentação, tanto do piloto, quanto da aeronave, é feita pela torre de controle, em alguns casos no próprio *site* da ANAC, para autorização dos vôos. Informa que qualquer anormalidade em algum destes documentos faz com que o voo não seja autorizado e alega que no seu caso, na ocasião do acidente, estava tudo regularizado e foi autorizado pela torre de controle. No entanto, deve ser considerado que a responsabilidade do órgão de controle de voo não afasta a responsabilidade do piloto, tendo em conta o previsto no caput do art. 3º da Resolução ANAC nº 151/2010, que ainda estava em vigor na data da ocorrência, e estabelece o exposto a seguir:

RESOLUÇÃO Nº 151, DE 7 DE MAIO DE 2010.

Art. 3º O piloto em comando, previamente à fase de preparação para o voo, deve certificar-se da regularidade do aeródromo de destino e dos certificados e licenças da aeronave e da tripulação técnica no sítio eletrônico da ANAC, em link específico para essa finalidade.

(...)

55.5. Portanto, é responsabilidade do piloto em comando a verificação da regularidade dos certificados da aeronave, cabendo, assim, ao piloto a verificação da condição do Certificado de Aeronavegabilidade da aeronave, independentemente de eventual responsabilidade que tenha o órgão de

controle de voo.

55.6. Dispõe que por estar com a aeronave baseada no Aeroclube Regional de Taubaté, que fica dentro da Base de Aviação do Exército, o acidente foi também documentado no "Relatório Inicial de Resposta à Emergência (RIRE)", onde constam todos os fatos e dados do acidente, mas principalmente no campo "5.2 - Outras informações pertinentes", consta a informação de que as documentações do piloto e da aeronave estavam em dia. Contudo, deve ser considerado que no item 17 do BROA nº 267/GGAP/2013 é informado que tanto a aeronave, assim como a tripulação, não estava em situação regular, sendo informado para a aeronave a suspensão do Certificado de Aeronavegabilidade pelo código 1, o que indica a suspensão em decorrência de acidente/incidente/ocorrência aeronáutica anterior. Além disso, verifica-se que no AI nº 1431/2015/SPO a fiscalização informa que a aeronave estava com CA suspenso por ter sofrido acidente anteriormente. Neste sentido, é relevante destacar que a autuação é ato administrativo que possui em seu favor presunção de legitimidade e veracidade e cabe ao interessado a demonstração dos fatos que alega, nos termos do art. 36 da Lei 9.784/1999, que regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal:

Lei 9.784/1999

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

55.7. Destarte, como o interessado não comprova que não tenha incorrido nos ato infracional descrito pela fiscalização, não se pode afastar a sanção imposta. Importante esclarecer que o fato de o interessado alegar que no "Relatório Inicial de Resposta à Emergência (RIRE)", no campo "5.2 - Outras informações pertinentes", consta a informação de que as documentações do piloto e da aeronave estavam em dia, não comprova que a aeronave se encontrava em situação regular junto à ANAC, considerando o que foi descrito pela fiscalização e o acidente anterior ocorrido com a aeronave.

55.8. Argumenta que considerando todo relato exposto, principalmente o fato da data exata do acidente e todas as ações tomadas pelo interessado para segurança do voo, pelo controle de voo do aeródromo SBTA de Taubaté e pela direção do Aeroclube de Taubaté em relação ao acidente, pede que reconsiderem o Auto de Infração supracitado. No entanto, não se pode atender ao pedido do interessado, em função de que o mesmo não demonstra que a aeronave não tinha tido seu Certificado de Aeronavegabilidade suspenso em decorrência de acidente anterior e que estava em situação regular junto à ANAC na data da ocorrência em apuração. Desta forma, não se pode afastar o que foi relatado pela fiscalização.

55.9. Dispõe que caso, ainda assim, considerem a infração, pede que reduzam seu valor em 50%. A respeito deste pedido deve ser analisado, inicialmente, o que consta do §1º do art. 61 da IN ANAC nº 08/2008, em vigor à época, apresentado a seguir.

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)

(...)

55.10. Deve ser considerado, ainda, o que consta do Parecer nº 01/2013/NDA/PF-ANAC/PGF/AGU, apresentado a seguir:

(...)

2.16 Note-se que, devendo ser apresentado requerimento visando ao pagamento de sanção, pressupõe a hipótese sob exame a manifestação do autuado de voluntariamente se submeter à punição, renunciando conseqüentemente ao contencioso administrativo e levando a término o processo. Destarte, cria a referida norma a possibilidade de se abrandar a penalidade pecuniária, mediante o seu arbitramento em importância inferior à ordinariamente imposta, desde que o autuado, no prazo para a apresentação de defesa, proponha-se a sujeitar-se à imediata penalização administrativa, efetuando o adimplemento da multa a ser arbitrada, renunciando

consequentemente ao prosseguimento do feito para a apuração dos fatos objeto da autuação, reconhecendo, como verdadeira, a imputação que lhe é feita. Desta forma, permite a aludida regra a resolução célere de expedientes, nos quais estando a infração demonstrada pelos elementos colhidos pela fiscalização e não havendo interesse do autuado em protelar a sua apuração, reconhece a sua prática e cumpre imediatamente a penalidade administrativa, reduzindo as etapas de processamento e consequentemente a movimentação da máquina pública, repercutindo a postura de cooperação do infrator para a pronta apuração dos fatos na quantificação da sanção imposta. Trata-se, destarte, de norma que visa a incentivar a resolução imediata do processo, desestimulando a litigiosidade administrativa e conferindo efetividade ao poder de polícia da entidade reguladora.

(...)

2.18 Portanto, na hipótese de o autuado apresentar defesa, visando a justificar seus atos, admitindo a autoria do fato e opondo-se à penalização, deve o processo administrativo prosseguir o trâmite processual ordinário, sendo a aludida confissão considerada, quando da dosimetria da penalidade, como circunstância atenuante. No caso, porém, de o autuado, no prazo de defesa, propor-se à imediata sujeição à penalidade, mediante o pagamento da multa e a consequente conclusão do contencioso administrativo, cabível será a incidência da regra veiculada no artigo 61, parágrafo 1º, da Instrução Normativa ANAC n.º 08/2008.

2.19 De tal sorte, evidencia-se a incompatibilidade das hipóteses de apresentação de defesa e de formulação de requerimento para pagamento, não sendo admissível a sua postulação subsidiária/sucessiva.

2.20 Além disso, se se admitisse a viabilidade de o requerimento previsto no artigo 61, parágrafo 1º, da Instrução Normativa ANAC n.º 08/2008 ser formulado a título subsidiário, ou seja, para deferimento na hipótese de a tese de defesa apresentada não ser acolhida, restaria esvaziada a causa justificadora da aplicação do critério especial de arbitramento. Neste caso, a incidência deste pressuporia mero pedido, o que viabilizaria a sua extensão a todos os casos, independentemente da adoção de qualquer medida pelos autuados, descaracterizando, inclusive, o procedimento de arbitramento previsto nos artigos 20 a 22 da Resolução ANAC n.º 25/2008 e nos artigos 57 a 59 da Instrução Normativa ANAC n.º 08/2008.

(...)

2.36 No que tange, por fim, aos questionamentos formulados pela Superintendência de Segurança Operacional - SSO, responde-se:

(...)

b) Qual o procedimento deve ser adotado em casos de pedidos alternativos em defesa (pedido de arquivamento ou, não sendo possível, pedido de desconto de 50% sobre o valor médio da multa prevista)?

Ante a incompatibilidade da hipótese prevista no artigo 61, parágrafo 1º, da Instrução Normativa ANAC n.º 08/2008 com a oposição do autuado à imposição de sanção, mister se faz, na hipótese de o pedido ser formulado de forma subsidiária/sucessiva (a aplicação da regra do art. 61, §1º, da IN ANAC n.º 08/2008, se não acolhida a tese de defesa que afaste a punição), o indeferimento do pleito relativo ao arbitramento da penalidade em quantia correspondente a 50% do valor previsto nas Tabelas dos Anexos I, II e III da Resolução ANAC n.º 25/2008, pois, em tal hipótese, não restará atendido o comando do aludido artigo, ou seja, não terá sido formulado pedido para pagamento de multa (para a imediata sujeição do autuado à punição administrativa), o que implica o processamento ordinário do feito, podendo eventual confissão ser considerada tão-somente como circunstância atenuante.

(...)

3. CONCLUSÃO

3.1 Por todo o exposto, conclui-se que:

(...)

b) o pedido formulado de forma subsidiária/sucessiva, isto é, de aplicação da regra contida no artigo 61, parágrafo 1º, da Instrução Normativa ANAC N.º 08/2008 apenas se não acolhida a tese de defesa que afaste a punição deve ser indeferido, uma vez que, em tal hipótese, não restará atendido o comando do aludido dispositivo, ou seja, não terá sido formulado pedido para pagamento de multa (para a imediata sujeição do autuado à punição administrativa), o que implica o processamento ordinário do feito, podendo eventual confissão ser considerada tão-somente como circunstância atenuante;

(...)

55.11. Assim, da leitura do §1º do art. 61 da Instrução Normativa (IN) ANAC nº 08/2008 e dos trechos acima do Parecer nº 01/2013/NDA/PF-ANAC/PGF/AGU, verifica-se que não é possível deferir o pedido de desconto de 50% sobre o valor da multa, em função do teor da defesa apresentada, que não caracteriza a imediata sujeição do autuado à punição administrativa.

55.12. No Recurso afirma que é inacreditável o tratamento que se deu e considera que somente comprova que a agência da ANAC em São José dos Campos está longe (muito longe) de suas finalidades legais. No entanto, o interessado não aponta de maneira objetiva de que maneira a Administração teria se afastado de sua finalidade legal. Ademais, não vislumbro que no curso do presente processo tenha sido afrontado o princípio da legalidade por parte da Administração.

55.13. Aborda a insubsistência do Auto, mencionando a nulidade absoluta da Decisão e a falta de Proporcionalidade e Razoabilidade. Inicialmente, aborda aspectos da Constituição da República, da ampla defesa, do contraditório, da dinâmica do Direito, da obediência aos princípios constitucionais, da exigência de fundamentação dos atos administrativos, da compreensão dos direitos e garantias individuais e coletivas. Alega que o maior problema de quem se defende dos Autos de Infrações da ANAC (de modo geral) é dar sentido aos fatos, é vê-los enquanto significado. Neste ponto, observa-se que o interessado apresenta alegações genéricas, sem expor seus fundamentos de maneira objetiva, não abordando, assim, de maneira específica a matéria tratada no caso em análise. Não tendo, assim, tais argumentos o condão de afastar a sanção que lhe foi imposta.

55.14. Informa que a aeronave PU-MIM estava baseada no Aeroclube Regional de Taubaté, que está localizado nas dependências do Comando de Aviação do Exército (COMAVex). Acrescenta que o aeródromo existente no local (SBTA) é eminentemente militar, possui sala AIS e torre de controle (TWR). Argumenta que nenhuma aeronave decola sem que piloto e máquina estejam rigorosamente em dia com suas documentações. Afirma que só por aqui já vê a impropriedade da aplicação da penalidade que, ao fim e ao cabo, imputa sérias responsabilidades ao Controlador de Voo que estava operando no dia (correto) do incidente e do responsável pelo recebimento dos planos de voo na sala AIS, com sérias consequências para toda a Divisão de Aeródromo, o que acabará por atingir civil e administrativamente o responsável por essa absurda penalidade. Neste ponto, observa-se que o interessado reitera alegações apresentadas em fase de Defesa e que foram enfrentadas e afastadas, conforme exposto acima. Além disso, quanto à referência de que o fato em apuração imputa sérias responsabilidades ao Controlador de Voo, deve ser considerado que não é objeto de apuração do presente processo administrativo sancionador possível responsabilidade por parte de órgão de controle de voo, bem como de seus profissionais, mas sim o que está em apuração é a responsabilidade do interessado, enquanto comandante da aeronave, sendo o responsável pela sua operação de forma segura, de ter utilizado a aeronave enquanto a mesma estava com seu Certificado de Aeronavegabilidade suspenso, em decorrência de acidente anterior. Cabendo, ainda, destacar que a ocorrência em apuração acarretou em novo acidente com a aeronave.

55.15. Alega que o Auto jamais poderá ser convalidado porque o incidente não se deu em 21/6/2013, às 13:30h (sexta-feira), havendo, pois, insubsistência do Auto de Infração por vício insanável. Afirma que isso porque em casos tais a data do evento, horário e exata localização são formalidades intrínsecas do documento. Acrescenta que faltando, ou estando errados quaisquer desses dados, o Auto é considerado insubsistente. Argumenta que nem poderia ser nessa data porque, à época, as aeronaves do Aeroclube somente voavam aos finais de semana. Dispõe que também o horário lançado não está correto (13:30h), bastando verificar o horário consignado no plano de voo da sala AIS - 15:56:57h). Afirma que nada, absolutamente nada, se aproveita nesse Auto de Infração. No entanto, tais alegações do interessado devem ser afastadas. Conforme já exposto, a convalidação do Auto de Infração se deu de maneira regular, conforme era previsto à época na IN ANAC nº 08/2008. Adicionalmente, o vício constatado no Auto de Infração era de caráter meramente formal, não acarretando em qualquer prejuízo ao interessado, posto que em todas as suas peças de defesa o mesmo se defende corretamente dos fatos. Assim, não há que se falar em insubsistência do Auto de Infração em análise.

55.16. Alega que não é verdade que a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade suspenso (código S1) no dia do incidente. Afirma que se estivesse jamais teria seu plano de voo aprovado pela AIS e decolado do aeródromo (SBTA). Novamente o interessado busca com tal alegação atribuir a

responsabilidade ao órgão responsável pela aprovação do plano de voo. Todavia, deve se ter em mente que a infração reportada pela fiscalização diz respeito ao uso da aeronave quando a mesma estava com seu Certificado de Aeronavegabilidade suspenso, assim sendo, o fato de eventualmente ter tido plano de voo aprovado não isenta a responsabilidade do Comandante da aeronave de garantir que a mesma esteja com seus certificados em condição regular quando do seu uso.

55.17. Argumenta que neste caso cabe à Administração provar que o CA estava suspenso porque é ela (Administração) quem detém as informações. Considera que exigir que o recorrente comprove que o CA não estava suspenso é obrigá-lo a fazer prova negativa, diabólica. Dispõe que a chamada "Tela de Status" nada comprova e que tem ainda mais dois argumentos irrefutáveis: aeródromo controlado e plano de voo aprovado. Entretanto, conforme já exposto, o Auto de Infração tem presunção de veracidade, cabendo ao interessado a comprovação dos fatos que alega. Além disso, as informações constantes do BROA nº 267/GGAP/2013 também corroboram as informações constantes do Auto de Infração, visto que em tal documento é apontado que a aeronave estava com o seu Certificado de Aeronavegabilidade suspenso.

55.18. Questiona: "*Como - em sã consciência - aceitar que havia esse impedimento anterior ao vôo?*". Afirma que chega ser surreal, extravagante, até. No entanto, entendo que devem ser afastados tais alegações do interessado, pois não se vê que os fatos descritos pela fiscalização sejam desconexos da realidade, em função de que os documentos constantes nos autos fortalecem a narrativa de que houve acidente anterior que resultou na suspensão do Certificado de Aeronavegabilidade e que, ainda assim, o interessado fez uso da aeronave em tal condição.

55.19. Discorre sobre a separação entre verdade e aparência, a razão de existir do processo, necessidade pública e princípios da proporcionalidade e razoabilidade. No entanto, não se identifica que qualquer de tais pressupostos possam ter sido feridos no presente processo pela Administração.

55.20. Questiona se é razoável entender que tanto o militar Graduado de serviço na sala AIS quanto o Oficial Chefe da Torre de Controle cometeram ilícitos ao permitirem a decolagem que detinha (segundo a decisão recorrida) *status* S1. Contudo, neste ponto o interessado tergiversa se afastando do fato gerador da sanção que lhe foi imposta, abordando possíveis supostos ilícitos que não foram sequer relatados pela fiscalização, por parte de profissionais cujas atividades não são objeto de controle e fiscalização da ANAC.

55.21. Considera que é preciso que os técnicos de São José dos Campos sopesem mais suas deliberações, pois isso pode trazer sérias consequências a todos. No entanto, não se identifica que os argumentos do interessado não tenham sido sopesados quando proferida a Decisão de Primeira Instância.

55.22. Aborda a necessidade de fundamentação dos atos administrativos. Na sequência, afirma que há, sem sombra de dúvidas, incompatibilidade lógica entre o apurado e o decidido nestes autos. No entanto, não se identifica que os atos administrativos do presente processo não tenham sido adequadamente motivados, assim como não se vê qualquer incompatibilidade entre o apurado e o decidido no processo.

55.23. Discorre sobre motivação e o devido processo legal e princípio da legalidade. Porém, não vejo qualquer afronta a tais princípios quanto aos atos conduzidos pela Administração no presente processo.

55.24. Afirma que por meio do princípio da razoabilidade pode-se contrastar atos administrativos e verificar se estão dentro da moldura comportada pelo Direito, e de uma simples leitura dos autos pode-se perceber que a decisão final desconsiderou todas as provas colhidas no procedimento, já que previsto em lei. No entanto, não se identifica que a decisão proferida pelo setor de primeira instância tenha desconsiderado os documentos juntados aos autos, tanto aqueles juntados pela fiscalização, assim como aqueles juntados pelo interessado.

55.25. Aborda a valoração de situações concretas pelo administrador, a aplicação do princípio da proporcionalidade, as concepções de Estado de Direito, separação dos poderes, princípio da constitucionalidade. No entanto, neste ponto, novamente, o interessado apresenta explicações a respeito de temas do Direito, sem, no entanto, fundamentar suas alegações no que concerne ao caso concreto.

55.26. Considera que essas nulidades, irregularidades e afronta aos princípios da razoabilidade e proporcionalidade devem agora ser analisados porque, na dicção da boa doutrina, o Recurso Administrativo é meio apto a reformar, invalidar, esclarecer ou integrar decisão que se impugna; vale dizer, ostenta como objeto uma decisão administrativa, que se reveste de conteúdo eminentemente positivo, em que consiste o poder atribuído ao órgão julgador de dirimir conflitos e decidir as controvérsias que refletem direta ou indiretamente na ordem jurídica. Com efeito, a função revisional caracteriza-se, essencialmente, por três fatores básicos, quais sejam a inércia, a substitutividade e a natureza declaratória. Desta forma, o órgão julgador provocado pela parte, substitui a vontade das partes, a fim de aplicar o direito, no caso concreto, declarando a inexistência do mesmo. Quanto à menção do interessado à uma possível afronta aos princípios da razoabilidade e proporcionalidade deve ser observado que os atos da administração no presente processo se deram de acordo com a Resolução ANAC nº 25/2008, norma em vigor à época dos fatos, que dispunha sobre o processo administrativo para a apuração de infrações e aplicação de penalidades, no âmbito da competência da ANAC, sendo que no art. 1º de tal norma tais princípios são previstos para serem observados na condução dos procedimentos administrativo de que trata a referida Resolução. Desta forma, na medida em que os atos do presente processo se deram de acordo com a referida norma não se identifica que tenham sido cometidas irregularidades pela administração na condução do processo.

55.27. Afirma que é de amargar a insensatez e a falta de cautela que verifica neste caso (e em muitos outros envolvendo a aviação experimental), situação que informa que já obrigou muitos e bons pilotos abandonarem a aviação desportiva, fato público e notório. No entanto, não se identifica que os atos da administração estejam maculados de insensatez ou de falta de cautela. Além disso, mais uma vez o interessado apresenta alegação de caráter genérico sem fundamentar de maneira objetiva suas alegações quanto ao fato concreto.

55.28. Tomando por base a real situação vivida pelo recorrente, a incorreção das informações lançadas no sistema e, principalmente, ter decolado de um aeródromo militar e controlado, requer, respeitosamente, que, sopesados as finalidades das normas, nos termos do Código Brasileiro de Aeronáutica, seja anulado o Auto de Infração posto que insubsistente. Contudo, não se encontram elementos que deem respaldo para uma possível anulação do Auto de Infração, não podendo ser atendido o requerimento do interessado.

55.29. Em sua manifestação, apresentada após ser notificado da convalidação do Auto de Infração e da possibilidade de agravamento da sanção, o interessado informa que analisando o processo, entende que a multa aplicada refere-se ao fato de a aeronave ter tido seu CA suspenso por ocasião de acidente anterior. Reitera que o voo fora autorizado pela torre de controle, do aeródromo SBTA. Afirma que por acreditar que qualquer irregularidade seria barrado pelo controlador de tráfego aéreo, não percebeu que havia irregularidades em sua documentação e na da aeronave. Acrescenta que qualquer irregularidade a torre de controle não liberaria o voo.

55.30. Quanto à informação apresentada pelo interessado de que a multa aplicada se refere ao fato de a aeronave ter tido o seu CA suspenso em decorrência de acidente anterior, deve ser entendido que este não é o fato gerador da irregularidade descrita pela fiscalização, posto que apenas a suspensão do CA da aeronave não geraria o ato tido como infracional descrito. Em contrapartida, deve ser aclarado que a irregularidade reportada se refere ao uso da aeronave após a mesma ter tido o seu CA suspenso, por ocasião de acidente anterior. Assim, se apenas tivesse ocorrido o acidente anterior e a aeronave não tivesse sido operada enquanto estivesse com seu CA em condição irregular o ato infracional em análise não existiria.

55.31. Com relação à alegação em que reitera que o voo foi autorizado pela torre de controle, já foi esclarecido que isto não afasta a responsabilidade do comandante da aeronave de garantir a condição regular do Certificado de Aeronavegabilidade da aeronave quando do seu uso pelo mesmo.

55.32. Reforça que o voo considerado irregular não foi intencional e que realmente não sabia que estava com algum documento suspenso pela ANAC. Quanto à informação de que o voo irregular não foi intencional, deve ser considerado que o argumento de ausência de intencionalidade não tem o condão de

afastar a responsabilidade do autuado pela conduta infracional. O cumprimento das normas citadas é objetivo, sem distinção de elemento volitivo. Assim, como os normativos em comento não fazem expressamente esta distinção, não é possível vislumbrar que o argumento de exigência de voluntariedade para incursão na infração mereça prosperar.

55.33. Dispõe que não tirando sua responsabilidade, chama atenção para alguns fatos que informa que justificam sua solicitação: em função de ter ficado desempregado e fora do mercado de trabalho desde maio de 2016 e de ter vendido a aeronave e não ter mais pilotado desde então; apesar de estar com 61 anos de idade não conseguiu aposentadoria; e em função da agravante do isolamento social devido à COVID-19 não tem conseguido gerar, a contento, renda como autônomo. Em que pesem tais informações apresentadas pelo interessado, não se pode afrontar ao princípio da legalidade, assim não pode ser afastada a sanção aplicada ao interessado, tendo em conta que a mesma está de acordo com a norma em vigor à época dos fatos (Resolução ANAC nº 25/2008).

55.34. Solicita que a ANAC considere uma ou mais das possibilidades listadas: redução do valor da multa para o valor mínimo de R\$ 1.200,00; e/ou parcelamento da dívida.

55.35. Quanto à solicitação de redução do valor da multa para o patamar mínimo, não se pode atender ao mesmo. Verifica-se que em sede de Segunda Instância o interessado foi previamente notificado acerca da possibilidade de agravamento da sanção para o patamar máximo. Além disso, quanto o valor da sanção a ser aplicada em definitivo, isto será analisado no item deste Parecer referente à dosimetria da sanção, após a análise da aplicabilidade de circunstâncias atenuantes e agravantes ao caso.

55.36. No que tange à solicitação de parcelamento do valor, deve ser observado pelo interessado o estabelecido no art. 56 da Resolução ANAC nº 472/2018, apresentado a seguir:

Resolução ANAC nº 472/2018

Art. 56. O parcelamento de débitos decorrentes de multas não inscritas em Dívida Ativa poderá ser efetivado pelo devedor em até 60 (sessenta) prestações mensais, diretamente no sítio da ANAC na rede mundial de computadores, observado o valor mínimo da parcela de R\$ 200,00 (duzentos reais) para pessoas jurídicas, e de R\$ 50,00 (cinquenta reais) para pessoas físicas.

§ 1º O parcelamento terá sua formalização condicionada ao prévio pagamento da primeira prestação, conforme o montante do débito e o prazo solicitado.

§ 2º O devedor fica obrigado a recolher, a cada mês, o valor correspondente a uma prestação.

§ 3º O débito objeto de parcelamento será consolidado na data do pedido.

§ 4º O valor de cada prestação mensal, por ocasião do pagamento, será acrescido de juros equivalentes à taxa referencial do Sistema Especial de Liquidação e de Custódia - SELIC para títulos federais, acumulada mensalmente, calculados a partir do mês subsequente ao da consolidação até o mês anterior ao do pagamento, e de 1% (um por cento) relativamente ao mês em que o pagamento estiver sendo efetuado.

§ 5º A inadimplência de 3 (três) parcelas, consecutivas ou não, ou de uma parcela com todas as demais pagas, cancela, automaticamente, o parcelamento, sendo vedado o reparcelamento.

§ 6º O não cumprimento do disposto neste artigo implicará o indeferimento do pedido.

§ 7º O parcelamento de multas inscritas em dívida ativa é realizado pelas Procuradorias Regionais Federais, Procuradorias Federais nos Estados e Procuradorias Seccionais Federais nos termos do art. 37- B, § 1º, da Lei nº 10.522, de 2002.

55.37. As manifestações do interessado não foram suficientes para afastar a aplicação da sanção administrativa quanto ao ato infracional praticado.

DO ENQUADRAMENTO E DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

56. Pelo exposto, houve, de fato, violação à legislação, com a prática de infração cuja autuação no AI nº 1431/2015/SPO, após convalidação, está fundamentada na alínea "d" do inciso I do art. 302 do CBA c/c item 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).

57. Nesse contexto, é válido observar que o valor da multa imposta pela autoridade competente

– R\$ 2.100,00 (dois mil e cem 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.

58. 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.

59. 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 não há atenuantes ou agravantes ou que estes se compensem, deve ser aplicado o valor médio da tabela em anexo à Resolução ANAC nº 25/2008, em vigor à época.

60. **Circunstâncias Atenuantes**

60.1. No presente caso, não considero possível aplicar as circunstâncias atenuantes previstas nos incisos I e II do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018.

60.2. Com relação à circunstância atenuante prevista no inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018, considero que a mesma **não** deve ser aplicada em função do que é demonstrado no extrato do SIGEC, constante do documento SEI nº 4507450.

61. **Circunstâncias Agravantes**

61.1. 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 1431/2015/SPO é relatado que ocorreu acidente quando o interessado tripulava a aeronave PU-MIM e que na ocasião a aeronave estava com o CA suspenso por ter sofrido acidente anteriormente. Além disso, no BROA nº 267/GGAP/2013 a ocorrência foi classificada como acidente e os danos à aeronave foram classificados como graves. Portanto, deve ser aplicada a circunstância agravante prevista no inciso IV do §2º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018.

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

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

62.1. Dessa forma, considerando nos autos a inexistência de circunstâncias atenuantes e a existência de uma circunstância agravante, a multa deve ser aplicada em seu grau máximo, no valor de R\$ 3.000,00 (três mil reais).

CONCLUSÃO

63. Pelo exposto, sugiro NEGAR PROVIMENTO ao recurso, AGRAVANDO-SE a multa aplicada pela autoridade competente de primeira instância administrativa para o valor de R\$ 3.000,00 (três mil reais).

64. **É o Parecer e Proposta de Decisão.**
65. **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 07/07/2020, às 10:51, 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 **4503891** e o código CRC **901DF8D7**.

 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: DUVILIO GANDOLPHO JUNIOR **Nº ANAC:** 30009175199
CNPJ/CPF: 02607391890 **CADIN:** Sim
Div. Ativa: Sim **Tipo Usuário:** Integral **UF:** SP
End. Sede: RUA LAURENT MARTINS Nº 479 – APTO 124-A – JARDIM ESPLANADA - **Bairro:** **Município:** SÃO JOSE DOS CAMPOS
CEP: 12242431

Créditos Inscritos no CADIN

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	657905161	11613/2013/SSO	00065144051201311	09/12/2016	18/05/2013	R\$ 2 000,00		0,00	0,00		DA	2 886,50
2081	657906160	11744/2013/SSO	00065144052201365	09/12/2016	18/05/2013	R\$ 1 600,00		0,00	0,00		DA	2 309,20
2081	658666170	1430/2015/SPO	00066026944201537	23/02/2017	21/06/2013	R\$ 1 200,00		0,00	0,00		DA	1 708,38
2081	663644186	1431/2015	00066026945201581	18/05/2018	15/06/2013	R\$ 2 100,00		0,00	0,00		RE2	0,00
Totais em 06/07/2020 (em reais):						6 900,00		0,00	0,00			6 904,08

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 INTERESSE
 RVSN - PROCESSO EM REVISÃO POR INICIATIVA DO INTERESSE
 RVT - REVISTO
 SDE - SUSPENSÃO DA EXIGIBILIDADE POR DEPÓSITO JUDICIAL
 SDJ - SUSPENSÃO DA EXIGIBILIDADE POR DECISÃO JUDICIAL
 SUS-P - SUSPENSÃO POR PRESCRIÇÃO
 SUS-PEX - SUSPENSÃO POR PRESCRIÇÃO - PARCELAMENTO

Registro 1 até 4 de 4 registros

Página: [1] [Ir] [Reg]

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



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 519/2020

PROCESSO Nº 00066.026945/2015-81
INTERESSADO: Duvilio Gandolpho Junior

Brasília, 07 de julho de 2020.

1. Trata-se de Recurso Administrativo interposto por DUVILIO GANDOLPHO JUNIOR, CPF 02607391890, contra decisão de 1ª Instância da Superintendência de Aeronavegabilidade - SAR, proferida dia 22/03/2018, que aplicou multa no valor de R\$ 2.100,00 (dois mil e cem reais), pelo cometimento da infração identificada no Auto de Infração nº 1431/2015/SPO, pela prática de utilizar ou empregar aeronave sem os documentos exigidos ou sem que estes estejam em vigor. A infração descrita 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 item 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 541/2020/JULG ASJIN/ASJIN – SEI nº 4503891], ressaltando que embora a Resolução nº 472/2018 tenha revogado a Resolução ANAC nº 25/2008 e a IN ANAC nº 8, de 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 DUVILIO GANDOLPHO JUNIOR, CPF 02607391890, ao entendimento de que restou configurada a prática de infração descrita no Auto de Infração nº 1431/2015/SPO, capitulada na alínea "d" do inciso I do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (CBA) c/c item 91.203(e) do RBHA 91, **AGRAVANDO** a multa aplicada em primeira instância administrativa para o valor de **R\$ 3.000,00 (três mil reais)**, pela prática de utilizar ou empregar aeronave sem os documentos exigidos ou sem que estes estejam em vigor, referente ao Processo Administrativo Sancionador nº 00066.026945/2015-81 e ao crédito de multa 663644186.

À Secretaria.

Notifique-se.

Publique-se

Cássio Castro Dias da Silva
SIAPE 1467237

Presidente da Turma Recursal do Rio de Janeiro



Documento assinado eletronicamente por **Cássio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 07/07/2020, às 19:05, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **4509682** e o código CRC **A4D60882**.