



PARECER N° 472/2020/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 a sua gênese, e que o instrumento legal não foi o adequado, tendo em vista que a Resolução não preconiza tal documento (notificação de convalidação), a fim de que se possa efetivamente substituir ou retificar o anterior expedido. Adicionalmente, informa que o profissional que assinou a referida Notificação o fez por delegação de competência, sendo que este instrumento não foi publicado no Diário Oficial da União, mas sim no Boletim de Pessoal e Serviço da ANAC ocorrendo uma irregularidade neste ato administrativo, invalidando a notificação de convalidação.

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. O interessado foi notificado 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 a parte, em litígio judicial ou administrativo, o direito e a garantia da ampla defesa, conferindo ao cidadão o direito de alegar e provar o que alega, bem como tem o direito de não se defender. Optando pela defesa, o faz com ampla liberdade, ocupando-se de todos os meios e recursos disponibilizados.

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 9784/99, 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 o 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. O interessado foi notificado 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 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.

OUTROS ATOS PROCESSUAIS

93. Envelope de encaminhamento do Auto de Infração (fl. 06 do arquivo SEI nº 1823934).
94. AI nº 01102/2014/SPO (fl. 11 do arquivo SEI nº 1823934).
95. Memorando nº 142/2015/GTPO-DF/SPO/ANAC (fl. 13 do arquivo SEI nº 1823934) de encaminhamento de processo.
96. Despacho de encaminhamento de processo (fl. 14 do arquivo SEI nº 1823934).
97. Termo de Encerramento de Trâmite Físico (SEI nº 1823938).
98. AR enviado (SEI nº 2067980).
99. AR que não demonstra o recebimento (SEI nº 2123623).
100. AR que não demonstra o recebimento (SEI nº 2196709).
101. Despacho referente à nova tentativa de notificação (SEI nº 2237774).
102. AR enviado (SEI nº 2334091).
103. Extrato do SIGEC (Sistema Integrado de Gestão de Créditos) (SEI nº 2675961).
104. Despacho para notificação de decisão (SEI nº 2694662).
105. Extrato do SIGEC (SEI nº 2820354).
106. Ofício nº 1824/2019/ASJIN-ANAC (SEI nº 2820716).
107. Extrato do sistema de rastreamento dos Correios (SEI nº 2916663).
108. Despacho de aferição de tempestividade (SEI nº 2918482).
109. Extrato do SIGEC (SEI nº 3110415).
110. Despacho (SEI nº 3828204) que encaminha o processo após ter sido anulada a Decisão de Primeira Instância.
111. E-mail (SEI nº 4051555) que encaminha internamente para conhecimento a Decisão de Primeira Instância.
112. Extrato do SIGEC (SEI nº 4085102).
113. 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).
114. Comprovante de postagem do Recurso (SEI nº 4184372).
115. Despacho de aferição de admissibilidade (SEI nº 4223341).

116. É o relatório.

PRELIMINARES

117. Regularidade Processual

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

117.2. 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.

117.3. 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.

117.4. Foi proferida nova Decisão de Primeira Instância, sendo o interessado notificado a respeito de tal Decisão. O interessado apresentou novo Recurso relativo à nova Decisão de Primeira Instância que foi proferida.

117.5. 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.

MÉRITO

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

118.1. A infração foi capitulada, após convalidação, na alínea "d" do inciso I do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (CBA). 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;

(...)

118.2. 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. 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.

118.3. 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.

118.4. 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

(...)

(e) **Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave civil, a menos que o certificado de aeronavegabilidade**, os certificados de autorização de vôo ou de autorização de vôo 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)

118.5. 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.

118.6. No presente caso, foi reportado que a aeronave foi operada com o CA cancelado. Assim, considerando o que foi relatado pela fiscalização, vislumbra-se que possa ter sido infringido o previsto nos itens 91.203(a)(1) e 91.203(e) do RBHA 91, cabendo, portanto, a complementação da capitulação do Auto de Infração.

118.7. Diante do exposto, considero que o AI nº 01102/2014/SPO pode ser convalidado, de maneira que a capitulação do mesmo pode ser complementada, de forma que passe a constar o 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.

118.8. Verifica-se que há congruência entre a matéria objeto do Auto de Infração e a Decisão de Primeira Instância, diante da irregularidade de permitir operação de aeronave com CA cancelado. No entanto, conforme apontado acima, o enquadramento pode ser complementado e o AI nº 01102/2014/SPO pode ser convalidado.

118.9. Diante do exposto, aponto que no caso em tela, a ocorrência tida como infracional no AI nº 01102/2014/SPO suporta ato de convalidação, tendo em vista o disposto no art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018, que dispõe:

Resolução ANAC nº 472/2018

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

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

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

118.10. No presente caso, a convalidação que deve ser efetuada se enquadra no previsto no §1º do art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018, devendo ser concedido novo prazo de recurso ao autuado para manifestação. Observa-se que o instrumento de convalidação deverá identificar a alteração de enquadramento da conduta do autuado, apontando como dispositivo legal infringido a alínea "d" do inciso I do art. 302 do CBA c/c itens 91.203(a)(1) e 91.203(e) do RBHA 91.

118.11. Diante do exposto, verifica-se a necessidade de notificar o interessado e conceder prazo de recurso para a sua manifestação, cumprindo o disposto no §1º do art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018.

118.12. Cabe, ainda, mencionar os valores previstos na Resolução ANAC nº 25/2008, em vigor à época, para infração capitulada na alínea "d" do inciso I do art. 302 do CBA (patamar mínimo R\$ 1.200,00 / patamar médio R\$ 2.100,00 / patamar máximo R\$ 3.000,00).

118.13. Verifica-se, que em decisão de primeira instância, de 10/02/2020, foi confirmado o ato infracional, aplicando a multa, capitulada na alínea "d" do inciso I do art. 302 do CBA, no patamar

mínimo no valor de R\$ 1.200,00 (mil e duzentos reais).

DOSIMETRIA

119. Antes de decidir o feito há uma questão que deve ser tratada por esta Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância. Deve-se verificar a possibilidade de correção da dosimetria da sanção aplicada como sanção administrativa ao ato infracional imputado. O Código Brasileiro de Aeronáutica dispõe, em seu art. 295, que a multa será imposta de acordo com a gravidade da infração. Nesse sentido, a Resolução ANAC nº 472, de 2018, que estabelece providências administrativas decorrentes do exercício das atividades de fiscalização sob competência da ANAC, determina, em seu art. 36, que na dosimetria da aplicação de sanções serão consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes.

120. Com relação à dosimetria da penalidade pecuniária para infração cometida por pessoa física, a previsão da Resolução ANAC nº 25, de 2008 (art. 302, inciso I, alínea "d", da Tabela de Infrações do Anexo I - "I - INFRAÇÕES REFERENTES AO USO DAS AERONAVES" , item "ASD", em vigor à época), relativa à conduta descrita neste processo, é a de aplicação de multa no valor de R\$ 1.200,00 no patamar mínimo, R\$ 2.100,00 no patamar intermediário e R\$ 3.000,00 no patamar máximo.

121. Em Decisão de Primeira Instância foi aplicada a multa no patamar mínimo, no valor de R\$ 1.200,00 (mil e duzentos reais), em função do reconhecimento da atenuante prevista no inciso III do § 1º, do artigo 22 da Resolução 25/2008 e sem a aplicação de circunstâncias agravantes.

122. Contudo, vislumbra-se ser importante observar o 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. No presente caso, 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.

123. 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. Formehn 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.

124. 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.

125. Diante do exposto, não se pode concordar com o avaliado pelo setor de primeira instância de que "*Quanto às circunstâncias **agravantes**, ficam todas afastadas por não existirem nos autos elementos que as configurem.*". Em função de que os elementos constantes dos autos demonstram que encontra-se configurada a circunstância agravante prevista no inciso IV do §2º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018, que se refere à exposição ao risco da integridade física de pessoas ou da segurança de voo. Verifica-se, ainda, que no trecho referente ao "DISPOSITIVO" da Decisão de Primeira Instância é informado que:

DISPOSITIVO

Diante do exposto, (...) **DECIDO 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** (...) pela operação irregular da aeronave PT-GFF dia 26/03/2013 com Certificado de Aeronavegabilidade cancelado desde 26/10/2007, ocasionando acidente aeronáutico grave.

(...)

126. Portanto, entendo que deve ser aplicada a circunstância agravante prevista no inciso IV do §2º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018. Assim, ante a possibilidade de ocorrer a aplicação da circunstância agravante prevista no inciso IV do §2º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018, podendo ocorrer o agravamento da sanção, em cumprimento com o disposto no parágrafo único do artigo 64 da Lei nº 9.784/1999, entende-se necessário que o interessado seja cientificado para que venha a formular suas alegações antes da decisão desse Órgão.

Lei nº 9.784

Art. 64. O órgão competente para decidir o recurso poderá confirmar, modificar, anular ou revogar, total ou parcialmente, a decisão recorrida, se a matéria for de sua competência.

Parágrafo único. Se da aplicação do disposto neste artigo puder decorrer gravame à situação do recorrente, este deverá ser cientificado para que formule suas alegações antes da decisão.

127. Cabe citar que o art. 44, §3º, da Resolução ANAC nº 472/2018 estabelece que, no julgamento do recurso, em caso de possibilidade de agravamento, o Recorrente deve ser intimado no prazo de 10 (dez) dias, conforme redação a seguir

Resolução ANAC nº 472/2018

Art. 44. Do julgamento do recurso poderá resultar:

I - confirmação da sanção aplicada;

II - alteração da espécie de sanção aplicada ou do valor da multa;

III - declaração de nulidade ou reforma, total ou parcial da decisão de primeira instância; ou

IV - declaração de nulidade do auto de infração, com anulação de todos os atos subsequentes e comunicação do teor da decisão à fiscalização para apurar a necessidade de eventual lavratura de novo auto de infração, desde que respeitados os prazos previstos na Lei nº 9.873, de 1999.

(...)

§ 3º Se do julgamento do recurso puder resultar agravamento da sanção, o recorrente deverá ser intimado para que formule suas alegações antes de proferida a decisão, no prazo de 10 (dez) dias.

(grifo meu)

128. Diante do exposto, sugiro a notificação da interessada a respeito da possibilidade de agravamento da sanção, diante da possibilidade de ser aplicada a circunstância agravante prevista no inciso IV do §2º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018, podendo, assim, a sanção ser agravada para o patamar médio de R\$ 2.100,00 (dois mil e cem reais), 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, parágrafo único, da Lei nº 9.784/99 e no §3º do art. 44 da Resolução ANAC nº 472/2018.

129. 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.

CONCLUSÃO

130. Pelo exposto, sugiro 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.

131. Pelo exposto, sugiro a 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.

132. Em sendo assim, deve-se observar, então, o prazo total de 10 (dez) dias, para que o interessado, querendo, venha a se pronunciar quanto à convalidação do Auto de Infração nº 01102/2014/SPO e/ou a possibilidade de agravamento da sanção aplicada pelo setor de decisão de primeira instância.

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

134. **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 17/06/2020, às 08:59, 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 **4433276** e o código CRC **81C849E1**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 458/2020

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

Brasília, 17 de junho 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.

2. Com fundamento no artigo 50, §1º, da Lei nº 9.784/1999, ratifico os argumentos trazidos na proposta de decisão [Parecer 472/2020/JULG ASJIN/ASJIN – SEI nº 4433276], 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:**

- 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.

5. Deve-se observar, então, o prazo total de 10 (dez) dias, para que o interessado, querendo, venha a se pronunciar quanto à convalidação do Auto de Infração nº 01102/2014/SPO e/ou a possibilidade de agravamento da sanção aplicada pelo setor de decisão de primeira instância.

Notifique-se.

Publique-se

Cássio Castro Dias da Silva



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 22/06/2020, às 13:17, 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 **4441074** e o código CRC **F4C52690**.