



DESPACHO DECISÓRIO

Brasília, 25 de fevereiro de 2021

PROCESSO Nº	00066.507556/2016-33
INTERESSADO:	LUIS DANIEL DE ALMEIDA ALVARES

Assunto: Pedido de Revisão. Análise de admissibilidade.

Infração: *Executar despacho de voo de uma aeronave para operação IFR, sem que o sistema RNAV utilizado esteja autorizado nas Especificações Operativas (E.O.) do operador, descumprindo a seção 121.349(a) (3) do RBAC nº 121 .*

Enquadramento: Art. 302, inciso II, alínea "n", da Lei 7.565/1986 c/c item 121.349(a)(3) do RBAC nº 121.

1. Trata-se de pedido de REVISÃO apresentado pelo interessado em desfavor da decisão (SEI 3683277) proferida no curso do processo administrativo sancionador 00066.507556/2016-33, inaugurado pelo Auto de Infração nº 005898/2016 que descreve a infração a seguir:

CÓDIGO DA EMENTA: 09.0000121.0058

DESCRIÇÃO DA EMENTA: Executar despacho de voo de uma aeronave para operação IFR, sem que o sistema RNAV utilizado esteja autorizado nas Especificações Operativas (E.O.) do operador, descumprindo a seção 121.349(a) (3) do RBAC nº 121.

HISTÓRICO: Durante inspeção realizada na empresa Sideral Linhas Aéreas em 03/07/2012, foi observado que o DOV executou despachos em espaço aéreo RNAV5, no período de 01/06/2012 a 07/07/2012, sem que a empresa fosse detentora de autorização em suas especificações operativas para este tipo de operação.

CAPITULAÇÃO: Art. 302, inciso II, alínea "n" da Lei 7.565 de 19/12/1986 c/c item 121.349(a)(3) do RBAC nº 121.

DADOS COMPLEMENTARES:

Data da Ocorrência: 02/12/2012 - Hora da Ocorrência: 23:00 - Número do Voo: 9970 - Marcas da Aeronave: PRSDL - Aeroporto de origem: SBGL - Aeroporto de destino: SBCG

Data da Ocorrência: 11/12/2012 - Hora da Ocorrência: 16:30 - Número do Voo: 9971 - Marcas da Aeronave: PRSDL - Aeroporto de origem: SBSJ - Aeroporto de destino: SBGL

Data da Ocorrência: 12/06/2012 - Hora da Ocorrência: 10:30 - Número do Voo: 9970 - Marcas da Aeronave: PRSDL - Aeroporto de origem: SBGL - Aeroporto de destino: SBFZ

Data da Ocorrência: 12/06/2012 - Hora da Ocorrência: 15:00 - Número do Voo: 9971 - Marcas da Aeronave: PRSDL - Aeroporto de origem: SBFZ - Aeroporto de destino: SBGL

Data da Ocorrência: 13/06/2012 - Hora da Ocorrência: 11:30 - Número do Voo: 9970 - Marcas da Aeronave: PRSDL - Aeroporto de origem: SBGL - Aeroporto de destino: SBBE

Data da Ocorrência: 13/06/2012 - Hora da Ocorrência: 16:00 - Número do Voo: 9971 - Marcas da Aeronave: PRSDL - Aeroporto de origem: SBBE - Aeroporto de destino: SBGL

Data da Ocorrência: 14/06/2012 - Hora da Ocorrência: 10:30 - Número do Voo: 9970 - Marcas da Aeronave: PRSDL - Aeroporto de origem: SBGL - Aeroporto de destino: SBMO

Data da Ocorrência: 14/06/2012 - Hora da Ocorrência: 10:30 - Número do Voo: 9971 - Marcas da Aeronave: PRSDL - Aeroporto de origem: SBMO - Aeroporto de destino: SBGL

Data da Ocorrência: 15/06/2012 - Hora da Ocorrência: 10:30 - Número do Voo: 9970 - Marcas da Aeronave: PRSDL - Aeroporto de origem: SBGL - Aeroporto de destino: SBCF

Data da Ocorrência: 26/06/2012 - Hora da Ocorrência: 10:30 - Número do Voo: 9970 - Marcas da Aeronave: PRSDL - Aeroporto de origem: SBGL - Aeroporto de destino: SBBR

Data da Ocorrência: 26/06/2012 - Hora da Ocorrência: 15:30 - Número do Voo: 9971 - Marcas da Aeronave: PRSDL - Aeroporto de origem: SBBE - Aeroporto de destino: SBGL

Data da Ocorrência: 27/06/2012 - Hora da Ocorrência: 10:30 - Número do Voo: 9971 - Marcas da Aeronave: PRSDL - Aeroporto de origem: SBGL - Aeroporto de destino: SBCT

Data da Ocorrência: 27/06/2012 - Hora da Ocorrência: 15:30 - Número do Voo: 9970 - Marcas da Aeronave: PRSDL - Aeroporto de origem: SBCT - Aeroporto de destino: SBGL

Data da Ocorrência: 29/06/2012 - Hora da Ocorrência: 10:30 - Número do Voo: 9970 - Marcas da Aeronave: PRSDL - Aeroporto de origem: SBGL - Aeroporto de destino: SBRF

Data da Ocorrência: 29/06/2012 - Hora da Ocorrência: 15:00 - Número do Voo: 9970 - Marcas da Aeronave: PRSDL - Aeroporto de origem: SBRF - Aeroporto de destino: SBSL

Data da Ocorrência: 02/07/2012 - Hora da Ocorrência: 18:05 - Número do Voo: 9971 - Marcas da Aeronave: PRSDL - Aeroporto de origem: SBSL - Aeroporto de destino: SBTE

Data da Ocorrência: 02/07/2012 - Hora da Ocorrência: 19:45 - Número do Voo: 9971 - Marcas da Aeronave: PRSDL - Aeroporto de origem: SBTE - Aeroporto de destino: SBCF

Data da Ocorrência: 03/07/2012 - Hora da Ocorrência: 23:10 - Número do Voo: 9971 - Marcas da Aeronave: PRSDL - Aeroporto de origem: SBCF - Aeroporto de destino: SBGR

Data da Ocorrência: 03/07/2012 - Hora da Ocorrência: 18:05 - Número do Voo: 9971 - Marcas da Aeronave: PRSDL - Aeroporto de origem: SBSL - Aeroporto de destino: SBTE

Data da Ocorrência: 04/07/2012 - Hora da Ocorrência: 20:00 - Número do Voo: 9971 - Marcas da Aeronave: PRSDL - Aeroporto de origem: SBTE - Aeroporto de destino: SBCF

Data da Ocorrência: 04/07/2012 - Hora da Ocorrência: 18:10 - Número do Voo: 9971 - Marcas da Aeronave: PRSDL - Aeroporto de origem: SBSL - Aeroporto de destino: SBTE

Data da Ocorrência: 05/07/2012 - Hora da Ocorrência: 18:10 - Número do Voo: 9971 - Marcas da Aeronave: PRSDL - Aeroporto de origem: SBSL - Aeroporto de destino: SBTE

Data da Ocorrência: 06/07/2012 - Hora da Ocorrência: 09:40 - Número do Voo: 9970 - Marcas da Aeronave: PRSDL - Aeroporto de origem: SBTE - Aeroporto de destino: SBSL

Data da Ocorrência: 06/07/2012 - Hora da Ocorrência: 18:10 - Número do Voo: 9971 - Marcas da Aeronave: PRSDL - Aeroporto de origem: SBSL - Aeroporto de destino: SBTE

2. Aproveita-se como parte integrante desta análise relatório constante do Parecer nº 1149/2019/JULG ASJIN/ASJIN (SEI 3484909) exarado em sede de segunda instância, com respaldo no art. 50, § 1º, da Lei 9.784/1999.

3. A autoridade competente decidiu, na data de 07/11/2019 e nos termos do documento **DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 1511/2019** (SEI 3683277) que acolheu na integralidade as razões do Parecer nº 1149/2019/JULG ASJIN/ASJIN (SEI 3484909), considerados todos os elementos presentes nos autos, pela **MANUTENÇÃO** da sanção de multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa em desfavor de **LUIS DANIEL DE ALMEIDA ALVARES** no valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais) para cada uma das 24 infrações configuradas, totalizando o valor de R\$ 48.000,00 (quarenta e oito mil reais).

4. Interessado regularmente notificado da decisão em 16/12/2019 conforme faz prova o Aviso de Recebimento acostado aos autos (SEI 3874809). Parecer/Decisão, em inteiro teor, publicados no sítio da ANAC (<https://www.anac.gov.br/aceso-a-informacao/junta-recursal/decisoes-monocraticas/2019>), resguardando-se a publicidade que lhes é devida.

5. Em 17/02/2020 foi exarado Despacho (SEI 4042998) de Retificação do número do crédito lançado no sistema SIGEC, informando o número correto como sendo o **662634183** e não 658973171 como constava na Decisão. Informa ainda tratar-se de mero erro de digitação e da ausência de lesão ao interesse público ou prejuízo a terceiros, em especial ao interessado, convalidando-se o ato com fundamento no art. 55 da Lei nº 9.784, de 1999.

6. Interessado devidamente notificado da convalidação em 25/05/2020 conforme faz prova o Aviso de Recebimento SEI 4402413.
7. Certificou-se o Trânsito em Julgado Administrativo no dia **16/12/2019** (SEI 4419491).
8. Inconformado, o interessado apresentou pedido de revisão administrativa em 23/02/2021, nos termos do peticionamento SEI 5393981, no qual, em síntese, requer a anulação do Auto de Infração em virtude da Ilegitimidade Passiva do Autuado, trazendo como fundamentos os mesmos que embasaram o parecer constante do processo 00066.503444/2016-11, que decidiu pela impossibilidade de imputar a infração tratada no presente processo ao Despachante Operacional de Voo.
9. Importa registrar que, em 10/08/2020, transcorrido o prazo de 75 dias sem a quitação do débito, o devedor foi incluído no CADIN sendo os autos encaminhados à Divisão de Dívida Ativa da PF-ANAC, para providências quanto à cobrança extrajudicial ou judicial e à gestão da Procuradoria-Geral Federal, nos termos do Art. 5º do Decreto nº 9.194/2017.
10. Vieram então os autos para análise do pedido de Revisão.
11. Era o que se tinha a relatar.
12. Analisados todos os elementos constantes dos autos, em especial manifestações do interessado. Foi dada ampla oportunidade de manifestação no feito, respeitados prazos e dialética processual, de modo que preservados ampla defesa e contraditório inerentes ao certame, assim como todos os direitos constitucionais inerentes ao Interessado, bem como respeitados, também, os princípios da Administração Pública.
13. O processo teve movimentação regular, respeitados os prazos da Lei 9.873/99.
14. Julgo o processo apto para receber a análise e juízo de admissibilidade por parte desta Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância - ASJIN.
15. Em conformidade com o artigo 30, inciso IV, da Resolução nº. 381/2016, cabe à ASJIN fazer o juízo de admissibilidade da Revisão ao processo administrativo de suas competências, encaminhando, após juízo de admissibilidade, se for o caso, à Assessoria Técnica - ASTEC para decisão da Diretoria em uma única instância:

Seção XI

Da Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância

Art. 30. À Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância compete:

(...)

III - fazer o juízo de admissibilidade dos seguintes atos processuais: (Redação dada pela Resolução nº 502, de 30.01.2019)

a) **pedidos de revisão ou recursos apresentados em decorrência de decisões em segunda instância proferidas por essa unidade;** e (Incluído pela Resolução nº 502, de 30.01.2019)

(...)

(sem grifo no original)

16. Observa-se que a Revisão deve ser processada pela ASJIN, fase estritamente procedimental, sem emissão de juízo de valor - ou julgamento - o que, por sua vez, se alinha com a leitura do art. 42 da Resolução ANAC nº 472/2018, que serve de substrato para seu processamento monocrático:

RESOLUÇÃO Nº 472, DE 6 DE JUNHO DE 2018.

Art. 41. As decisões administrativas de segunda instância serão monocráticas ou colegiadas.

Art. 42. Cabe decisão monocrática na incidência de ao menos um dos seguintes casos, de forma independente: I - se a decisão recorrida resultou exclusivamente em aplicação de multa em valor igual ou inferior a R\$ 10.000,00 (dez mil reais), independentemente do número de multas tratadas no processo;

II - quando a análise tratar de questões exclusivamente processuais;

(sem grifo no original)

17. Isso porque para a sua admissão, ou não, basta o crivo objetivo dos requisitos insculpidos no artigo 65, da Lei 9.784/1999:

Lei nº. 9.784/1999

Art. 65. Os processos administrativos de que resultem sanções poderão ser revistos, a qualquer tempo, a pedido ou de ofício, quando surgirem fatos novos ou circunstâncias relevantes suscetíveis de justificar a inadequação da sanção aplicada.

Parágrafo único. Da revisão do processo não poderá resultar agravamento da sanção.

18. Nas palavras de José dos Santos Carvalho Filho^[1], o pedido de revisão “exige a presença de três pressupostos específicos: 1º) que os fatos sejam novos; 2º) que as circunstâncias sejam relevantes; e 3º) que deles emane a conclusão de que foi inadequada a sanção”. [CARVALHO FILHO, José dos Santos. Processo Administrativo Federal. Rio de Janeiro, Lumen Juris, 2001. - <http://www.imepac.edu.br/oPatriarca/v5/arquivos/trabalhos/ARTIGO05VINICIUS02.pdf>].

19. Em relação ao pedido de revisão, temos que é um dos mecanismos de controle administrativo, que diverge completamente do recurso ou mesmo do pedido de reconsideração.

20. Da análise realizada observa-se que o pedido de revisão possui a natureza jurídica de um requerimento administrativo autônomo, oponível em face de decisões sancionadoras irrecorríveis, ou seja, de processos administrativos já encerrados. No presente caso, foi certificado o trânsito em julgado administrativo.

21. A Revisão é direcionada à mesma autoridade que proferiu a decisão definitiva e tem como finalidade promover o reexame do processo punitivo, em virtude de desdobramentos fáticos, para a obtenção do afastamento ou redução da sanção aplicada. [NEVES, Alice Santos Veloso. *Pedido de Revisão nos Processos Administrativos Sancionadores*. Conteúdo Jurídico, Brasília-DF: 05 fev. 2018. Disponível em: <http://www.conteudojuridico.com.br/artigo,pedido-de-revisao-nos-processos-administrativos-sancionadores,590311.html>. Acesso em: 28 jun. 2018.]

22. De fato, conforme disposto no artigo 50 da Resolução ANAC nº 472/2018, há a possibilidade de revisão do processo administrativo sancionador, a qualquer tempo pela Diretoria da ANAC, contanto que preenchidos os requisitos, estes desenhados pelo artigo 65 da Lei nº. 9.784, de 29 de janeiro de 1999.

23. Entretanto, em melhor análise, verificou-se que antes mesmo de avaliar se os fatos apontados seriam ou não aptos a ensejar a admissão do pedido de Revisão, resta necessário esclarecer que, assim entende-se, a Revisão "pressupõe a existência de uma decisão administrativa irrecorrível e não tem em mira uma ilegalidade ou um erro de julgamento. Ampara-se na mudança da situação jurídica antes formada, em função do surgimento ou descoberta de fatos novos". [Sérgio Ferraz e Adilson Abreu Dallari, *Processo Administrativo*, São Paulo: Malheiros Editores, 2001, p. 191.].

24. Isso posto, em análise ao processo *in casu*, em consonância com o §2º do artigo 63 da Lei nº 9.784/99 e entendendo ser de competência dos membros-julgadores desta ASJIN a análise dos processos a eles distribuídos em sua totalidade, o que envolve não só o pleito do interessado mas também a correta identificação e aplicação das normas, bem como do exercício do controle da regularidade processual a fim de se resguardar a integridade e a adequação dos atos processuais e dos procedimentos com a finalidade de assegurar o estado de *ordem pública*, verifica-se, de fato, indícios de inadequação da sanção aplicada por este órgão competente para decidir em segunda instância.

25. Porém, tal conclusão não emana do surgimento de fatos novos, mas sim, parece melhor configurar-se como eventual *error in iudicando*, decorrente de interpretação equivocada dos fatos, das provas ou da norma aplicável ao caso concreto, não havendo que se falar em Revisão.

26. A alegação da existência de fato novo não pode ser acolhida por este servidor ainda que se verifique relativa juntada de elementos probatórios.

27. Na verdade, trata-se de alegação em pedido de revisão de fatos que poderiam ter sido alegados desde a primeira oportunidade que a parte teve para se manifestar nos autos.

28. Assim, diante do reexame do conjunto fático-probatório e da análise dos documentos trazidos aos autos é possível identificar que o fato imputado pelos agentes da fiscalização da ANAC poderia mesmo não ter ocorrido efetivamente. Ou, melhor dizendo, não se nega a ocorrência dos fatos, quais sejam, a execução de despachos de voos de aeronave para operação IFR, sem que o sistema RNAV utilizado estivesse autorizado nas Especificações Operativas (E.O.) do operador. Porém, como será visto adiante, verificou-se que os argumentos trazidos pelo interessado têm o potencial de fulminar a materialidade das infrações, principalmente no que se refere a legitimidade passiva.

29. Vejamos.

30. Durante a análise de processo análogo - 00066.503444/2016-11, que tratava de voos do mesmo operador, SIDERAL LINHAS AÉREAS, observou-se a necessidade de elucidação junto à área técnica responsável acerca de alguns aspectos técnicos relacionados a aplicabilidade das normas infringidas às atividades exercidas pelo interessado. Assim, foi decidido em 02/04/2020 pela conversão daquele Processo em diligência a fim de que os seguintes quesitos fossem atendidos/respondidos:

- No período de 01/06/2012 até 06/07/2012 a Sideral Linhas Aéreas estava autorizada a realizar apenas operações suplementares?
- Caso no período de 01/06/2012 até 06/07/2012 a Sideral Linhas Aéreas estivesse autorizada a realizar apenas operações suplementares, o setor de normas da SPO entende que é possível imputar ao Autuado (Despachante Operacional de Voo) a responsabilidade pelas irregularidades descritas no AI nº 005460/2016, tendo em conta o estabelecido no item 121.537(b) do RBAC 121?

31. Em resposta, por meio de Despacho de 02/09/2020 - SEI 4726777 - a Gerência de Operação de Empresas de Transporte Aéreo - GCTA/SPO informa que:

"...informo que a empresa SIDERAL LINHAS AÉREAS é uma empresa SUPLEMENTAR, tão e somente, desde a sua Certificação Inicial.

Portanto, a resposta ao "Quesito nº 1: No período de 01/06/2012 até 06/07/2012 a Sideral Linhas Aéreas estava autorizada a realizar apenas operações suplementares?", é SIM, neste período a empresa estava autorizada (certificada), apenas para operações SUPLEMENTARES.

Anexado ao processo a cópia do COA, anteriormente nomeado como CHETA (Certificado de Empresa de Transporte Aéreo), em vigor na data de ocorrência da infração, entre 01/06 a 06/07 de 2012, (SEI 4727157), o qual discrimina a empresa como SUPLEMENTAR."

32. Conforme prevê o item 121.537(b) do RBAC 121, a Responsabilidade para garantir a conformidade do voo com os regulamentos, e com as especificações Operativas, quando se trata de Operação Suplementar, é do Chefe de Operações conjuntamente com o piloto da aeronave como se pode observar do excerto a seguir:

RBAC 121

SUBPARTE T - OPERAÇÕES DE VOO

[...]

121.533 – RESPONSABILIDADE PELO CONTROLE OPERACIONAL. OPERAÇÕES DOMÉSTICAS E DE BANDEIRA

(a) Cada detentor de certificado conduzindo operações domésticas e de bandeira é responsável pelo controle operacional de seus voos.

(b) O piloto em comando e o despachante de voo são solidariamente responsáveis pelo planejamento pré-voo, atrasos e liberação do despacho de um voo em conformidade com este regulamento e com as especificações operativas.

(c) O despachante operacional de voo é responsável por:

(1) acompanhamento do progresso de cada voo;

(2) emissão de informações necessárias à segurança do voo; e

(3) cancelamento ou redespacho do voo se, em sua opinião ou na opinião do piloto em comando, o voo não puder ser realizado ou continuado com a segurança com que foi originalmente

planejado ou liberado.

(d) O piloto em comando de um avião está, durante todo o tempo de voo, em comando do avião e da tripulação, sendo responsável pela segurança dos passageiros, dos tripulantes, da carga e do avião.

(e) O piloto em comando tem total controle e autoridade sobre a operação do avião e os demais tripulantes e suas obrigações em voo, sem limitações, mesmo que não possua certificados válidos que o autorizem a executar as obrigações daqueles tripulantes.

(f) Nenhum piloto pode operar um avião de maneira negligente ou descuidada, colocando em risco vidas e propriedades.

[...]

121.537 – RESPONSABILIDADE PELO CONTROLE OPERACIONAL. OPERAÇÕES SUPLEMENTARES

(a) Cada detentor de certificado que conduza operações suplementares:

(1) é responsável pelo controle operacional de seus voos; e

(2) deve indicar, em seu manual, cada pessoa autorizada e por ela a exercer controle operacional desses voos.

(b) O piloto em comando e o chefe de operações são solidariamente responsáveis pelo início, desenvolvimento, desvios para alternativas e conclusão de cada voo, em conformidade com este regulamento e as especificações operativas. O chefe de operações pode delegar as tarefas de início, desenvolvimento, desvios para alternativas e conclusão de cada voo mas não pode delegar sua responsabilidade sobre essas tarefas.

(c) O chefe de operações é responsável pelo cancelamento, atraso ou desvio para alternativa de um voo se, em sua opinião ou na opinião do piloto em comando, o voo não puder ser realizado ou se desenvolver dentro do nível de segurança com que foi planejado. O chefe de operações é responsável por assegurar que cada voo seja acompanhado, pelo menos, nos seguintes itens:

(1) decolagem do aeródromo de partida e pouso no aeródromo de destino, incluindo pousos intermediários e eventuais desvios para alternativas;

(2) atrasos por defeitos ou por manutenção ocorridos nos aeródromos de origem, de destino e intermediários;

(3) qualquer condição conhecida que possa afetar adversamente a segurança do voo.

(d) O piloto em comando tem total controle e autoridade sobre a operação do avião e os demais tripulantes e suas obrigações em voo, sem limitações, mesmo que não possua certificados válidos que o autorizem a executar as obrigações daqueles tripulantes.

(e) Cada piloto em comando de um avião é responsável pelo planejamento e operação do voo em conformidade com este regulamento e as especificações operativas.

(f) Nenhum piloto pode operar um avião de maneira descuidada ou negligente, colocando em risco vidas e propriedades.

33. Com base nos dispositivos normativos acima transcritos é possível constatar que, o piloto em comando e o despachante de voo são solidariamente responsáveis pelo planejamento pré-voo, atrasos e liberação do despacho de um voo em conformidade com o regulamento e com as especificações operativas no caso de operações domésticas e de bandeira ao passo que, no caso de **operações suplementares** é previsto que o piloto em comando e o chefe de operações são solidariamente responsáveis pelo início, desenvolvimento, desvios para alternativas e conclusão de cada voo, em conformidade com o regulamento e as especificações operativas. **O chefe de operações pode delegar as tarefas de início, desenvolvimento, desvios para alternativas e conclusão de cada voo mas não pode delegar sua responsabilidade sobre essas tarefas.**

34. Destaca-se que no caso de operações suplementares a responsabilidade é imputada ao piloto em comando e ao chefe de operações não sendo possível imputar ao despachante operacional de voo a responsabilidade pelo despacho realizado em desacordo com o previsto nas especificações operativas do operador, visto que a responsabilidade é do chefe de operações.

35. Dessa forma, conclui-se que não recaia sobre o Despachante Operacional de Voo a Responsabilidade desses despachos por se tratar de Operação Suplementar, sendo, nesse caso, a Responsabilidade de observância do Regulamento e das Especificações Operativas do Diretor de

Operações.

36. Importa ressaltar que todas as infrações foram cometidas no decorrer dos meses de junho a dezembro do ano de 2012, de forma que, ainda que seja possível identificar dos autos o correto sujeito passivo, não haveria mais tempo hábil, em conformidade com os prazos previstos na Lei nº 9.873 de 1999, para que a fiscalização pudesse apurar a necessidade de eventual lavratura de novo auto de infração.

37. Ante o exposto, tem-se que a petição encaminhada pelo interessado trouxe razões suficientes para convencimento da necessidade de se afastar a responsabilidade pelas práticas infracionais, as quais apesar de efetivamente configuradas, não poderiam ter sido atribuídas ao interessado.

38. Dito isso, dado o poder revisional da administração e termos deste arrazoado, com fundamento no Princípio da Autotutela, segundo o qual a Administração Pública possui o poder de controlar os próprios atos, anulando-os quando ilegais ou revogando-os quando inconvenientes ou inoportunos, entendo que deva ser anulado o AI nº 005898/2016 por ilegitimidade passiva do autuado.

39. Pelo exposto, consideradas as atribuições a mim conferidas pelas Portarias nº 751, de 07/03/2017 e 1.518, de 14/05/2018 e, ainda, com lastro no art. 44 da Resolução ANAC nº 472/2008 e competências dadas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC (Resolução ANAC nº 381/2016), **DECIDO:**

- **INADMITIR** O SEGUIMENTO do REQUERIMENTO DE REVISÃO interposto à Diretoria Colegiada, vez que ausentes os requisitos de admissibilidade;
- Exercer o **JUÍZO DE RECONSIDERAÇÃO** para, com fundamento no princípio da autotutela, **DECLARAR NULO** o Auto de Infração nº AI nº 0005898/2016 e declarar **EXTINTA** a pretensão punitiva, **CANCELANDO-SE** todos os efeitos da decisão SEI 3683277 prolatada em desfavor do INTERESSADO e, conseqüentemente, o crédito de multa cadastrado no SIGEC sob o nº **662.634/18-3**.

À Secretaria.

Notifique-se o interessado do inteiro teor do presente.

Comunique-se a GTPO/SAF e, eventualmente à Procuradoria Federal junto à ANAC para suspender qualquer procedimento relativo à cobrança do crédito de multa nº **662.634/18-3**.

Publique-se.

Cássio Castro Dias da Silva

SIAPE 1467237

Presidente da Turma Recursal - Rio de Janeiro



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 26/02/2021, às 10:30, 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 **5402734** e o código CRC **15086F29**.