



PARECER N° 121/2021/CJIN/ASJIN
PROCESSO N° 00058.008279/2019-22
INTERESSADO: VK AVIATION ESC. DE AVIACAO CIVIL LTDA
PROPOSTA DE DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA – ASJIN

AINI: 007683/2019 **Data da Lavratura:** 28/02/2019

Crédito de Multa (n° SIGEC): 670.550/20-2

Infração: *Fornecer dados, informações ou estatísticas inexatas ou adulteradas.*

Enquadramento: inciso V do art. 299 do CBA.

Proponente: Sérgio Luís Pereira Santos - Membro Julgador (SIAPE 2438309 / Portaria ANAC n° 1.921, de 21/10/2009).

1. INTRODUÇÃO

Trata-se de processo administrativo instaurado sob o número em referência, em face da empresa **VK AVIATION ESCOLA DE AVIAÇÃO CIVIL, PRESTADORA DE SERVIÇOS AÉREOS ESPECIALIZADOS, AEROAGRÍCOLAS E MANUTENÇÃO AERONÁUTICA LTDA.**, CNPJ n°. 22.754.938/0001-30, por descumprimento do inciso V do art. 299 do CBA, cujo Auto de Infração n°. 007683/2019 foi lavrado em 28/02/2019 (SEI! 2758087), conforme abaixo, *in verbis*:

Auto de Infração n° 007683/2019 (SEI! 2758087)

(...)

CÓDIGO DA EMENTA : 00.0007565.0185

DESCRIÇÃO DA EMENTA: Fornecer dados, informações ou estatísticas inexatas ou adulteradas.

HISTÓRICO:

No decorrer do processo de solicitação de alteração de categoria de registro da aeronave de marcas de nacionalidade e matrícula PP-MBH para SAE em múltiplas categorias com isenção de vistoria, a VK Aviation Escola de Aviação Civil Ltda (empresa operadora da aeronave), em resposta ao Ofício n° 373/2018/SP/GTAR/GAEM/GGAC/SAR-ANAC, na data 07/03/2018, ao enviar, através do processo SEI n° 00066.006183/2018-40, fotografias manipuladas (montagens fotográficas) para comprovar a instalação de equipamento de pulverização (Apollo Spray DTM-4) na referida aeronave, apresentou à ANAC informações adulteradas/inexatas e, portanto, teria incidido na infração prevista no Art. 299, inciso V, da Lei 7.565/1986.

CAPITULAÇÃO: Art. 299, inciso V, da Lei n° 7.565, de 19/12/1986.

(...)

Em Relatório de Ocorrência n°. 5/GTFI/GEOP/SFI/2019, de 28/02/2019 (SEI! 2758340), a fiscalização da ANAC aponta, *expressamente*, conforme abaixo, *in verbis*:

Relatório de Ocorrência n°. 5/GTFI/GEOP/SFI/2019 (SEI! 2758340)

(...)

OCORRÊNCIA:

DATA: 07/03/2018 **HORA:** 20:49 **LOCAL:** Processo SEI n° 00066.006183/2018-40.

DESCRIÇÃO:

1. No decorrer do processo de solicitação de alteração de categoria de registro da aeronave de marcas de nacionalidade e matrícula PP-MBH para SAE em múltiplas categorias com isenção de vistoria, realizado através do protocolo SEI nº 00066.003180/2018-54, a VK Aviation Escola de Aviação Civil Ltda (empresa operadora da aeronave), em resposta ao Ofício nº 373/2018/SP/GTAR/GAEM/GGAC/SAR-ANAC (Anexo 1), na data **07/03/2018**, ao enviar, através do processo SEI nº 00066.006183/2018-40 (Anexo 6), fotografias manipuladas (montagens fotográficas) para comprovar a instalação de equipamento de pulverização (Apollo Spray DTM-4) na referida aeronave, apresentou à ANAC informações adulteradas/inexatas.
2. A análise das fotografias enviadas (Anexos 2 e 3) encontram-se no Parecer 498/2018/GTFI/GEOP/SFI (Anexo 4).
3. O documento que primariamente reportou a adulteração das fotografias foi a NOTA TÉCNICA Nº 126/2018/SP/GTAR/GAEM/GGAC/SAR (Anexo 5).
4. Logo, o operador da aeronave PP-MBH forneceu dados adulterados e informações inexatas a esta Agência Reguladora, devendo por esta conduta ser autuado, conforme determina o Art. 299, inciso V, da Lei 7.565/1986:
(...)

A fiscalização, *ainda*, apresenta documentos comprobatórios, conforme listados abaixo:

- a) ANEXO 1 - Ofício nº 373/2018/SP/GTAR/GAEM/GGAC/SAR-ANAC, de 05/03/2018 (SEI! 2760546);
- b) ANEXO 2 - Foto (SEI! 2760558);
- c) ANEXO 3 - Foto (SEI! 2760563);
- d) ANEXO 4 - PARECER Nº 498/2018/GTFI/GEOP/SFI, de 31/01/2019 (SEI! 2760569);
- e) ANEXO 5 - NOTA TÉCNICA Nº 126/2018/SP/GTAR/GAEM/GGAC/SAR, de 15/03/2018 (SEI! 2760598); e
- f) ANEXO 6 - Carta da empresa VK Aviation, de 07/03/2018 (SEI! 2760666).

A empresa interessada foi notificada, em 22/03/2019 (SEI! 2853087), apresentando a sua defesa, em 14/04/2019 (SEI! 2914610 e 2914608).

O setor competente, *em decisão motivada*, datada de 24/05/2020 (SEI! 3639370), após afastar os argumentos de defesa, *confirmou a existência do ato infracional*, enquadrando a referida infração no inciso V do art. 299 do CBA, aplicando, considerando a existência de uma das condições atenuantes (inciso III do §1º do art. 22 da então Resolução ANAC nº. 25/08) e um das condições agravantes (inciso III do §2º do art. 22 da então Resolução ANAC nº. 25/08), *ao final*, multa no *patamar médio* previsto na norma, no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais).

No presente processo, verifica-se não haver a formalização da notificação de decisão, *contudo*, a empresa interessada apresenta o seu recurso, em 08/06/2020 (SEI! 4412721 e 4412717), alegando, *entre outras coisas*, que: (i) "[...] *[deve] ser afastada a competência da SAR Superintendência de Aeronavegabilidade, tendo demonstrado interesse e pessoalidade no documento de protocolo SEI(4409978), [...]*" (*grifos no original*); (ii) reitera as suas alegações apresentadas até o momento; (iii) "[não] foi possível verificar a regularidade entre as atribuições e competências dos agentes que lavraram o Auto de Infração, [...]"; (iii) "[...] aponta IMPEDIMENTO da SAR Superintendência de Aeronavegabilidade, QUE DEMONSTROU PESSOALIDADE E INTERESSE e divulgou decisão de caso da regulada, alegando alinhamento técnico entre a área de julgamento e os servidores da SAR" (GRIFOS NO ORIGINAL); (iv) "[...] o agente que proferiu a Decisão de primeira instância não respeitou a obrigação [...], ou seja o ato foi praticado em pleno domingo (24/05/2020), conforme assinatura digital que consta no documento abaixo transcrita, contrariando o disposto na LEI"; (v) "[o] registro público do processo vem sofrendo alterações, não sendo observado que estabelece o §4º do art. 22 da Lei 9784/99 que prevê que o processo deverá ter suas páginas numeradas seqüencialmente e rubricadas, [...]"; (vi) "[...] tirou extrato para juntar ao

Mandado de Segurança pertinente aos Autos de Infração, podendo verificar a falta do preenchimento do requisito legal, assim como houve alteração no registro público, tendo sido inserida a r. decisão, na lista de protocolos SEI 3639370 no dia 21/10/2019 do extrato de Acesso Externo com Acompanhamento Integral do Processo, não contendo esta data na Lista de Andamentos do mesmo extrato"; (vii) "[a] alteração desses dados demonstram não corresponder ao efetivamente ocorrido, sendo que se a regulada apenas estivesse acompanhando prazos pelo extrato teria incorrido em erro de haver decorrido o prazo para resposta (recurso) da regulada, o que implicaria em lhe causar um prejuízo"; (viii) "[estes] fatos são graves e devem ser apurados, uma vez que o ordenamento jurídico, repudia esse tipo de conduta estando disposto no art. 11 e seus incisos da Lei 8429/92 , as condutas que constitui ato de improbidade administrativa"; (ix) "[...] há fortes indícios de ato de improbidade administrativa uma vez que o agente praticou ato no domingo, os dados foram inseridos nos registro públicos sem respeitar os deveres de honestidade, não correspondendo a data dos atos, havendo indícios de prejudicar direito de defesa, e criar obrigações ao pagamento de multa, e ter divulgado decisão que tinha ciência em razão das atribuições como autoridade julgadora, [...]"; (x) "[...] houve desvio de finalidade e ilegalidade ocorrido na Vistoria VTE que foi solicitada com a finalidade de incluir a especificação operativa da atividade aeroagrícola no certificado de aeronavegabilidade, tendo os agentes passado a vistoriar a condição de aeronavegabilidade da aeronave, divergindo prestação de serviço solicitada, mediante pagamento de tarifa TFAC, o que esvazia a conduta dos agentes se alegados separadamente, sendo que os agentes causaram danos a regulada, com lixamento das pás principais da aeronave, com denúncias e aplicação de multas indevidas, desviando de todos os princípios que regem a Administração Pública"; (xi) "[consta] do Relatório de Fiscalização N° 66/VCP/NURAC/GTREG/GEOP/SFI/2018 , tendo o agente que realizou a VTE declarado que não tinham familiaridade com o equipamento e com os dados técnicos do Certificado correspondente aprovado pela ANAC, o que gerou uma série de dificuldades"; (xii) "[...] em 22/10/2018 os próprios agentes da GTAR/GAEM/GGAC/SAR já haviam fiscalizado e vistoriado presencialmente em VTE ocorrida entre os dias de 18 a 20/06/2018 que gerou o processo n 00066.015682/2018-28 e com esclarecimentos do fabricante, entenderam não haver qualquer divergência na instalação e quanto ao pulverizador ("Apollo Spray DTM-4") restando encerrada no item 14 do Ofício 1884/2018/SP/GTAR/GAEM/GGAC/SAR-ANAC, [...]"; e (xiii) "[a] Vistoria de VTE foi realizada entre os dias 18 a 20/06/2018 e foi encerrado com o Ofício nº 1003/2018/SP/GTAR/GAEM/GGAC/SAR-ANAC, sem que fosse emitido qualquer certificado, a fim de incluir as múltiplas categorias das especificações operativas de aeroagrícola da aeronave".

Em 01/09/2020, *por despacho*, o recurso interposto é conhecido, sendo o presente processo é encaminhado à relatoria (SEI! 4721274), sendo atribuído a este analista técnico em 02/09/2020, às 15h13min.

Por decisão monocrática, datada de 09/10/2020 (SEI! 4740620 e 4801343), o presente processo foi convertid em diligência, retornando os autos à Secretaria da ASJIN, a fim de que este fosse encaminhado, *primeiramente*, à Superintendência de Ação Fiscal - SFI desta ANAC, e, *porteriormente*, à própria Secretaria da ASJIN, de forma que fossem analisados os documentos acostados ao processo e, *ainda*, para que fossem prestadas as informações solicitadas e/ou outras pertinentes.

Em atendimento à diligência requerida, por despacho, de 03/11/2020 (SEI! 4880326), assim informou a Secretaria desta ASJIN, conforme abaixo, *in verbis*:

Despacho ASJIN (SEI! 4880326)

Assunto: **Atendimento à Diligência**

1. Em atenção à Decisão Monocrática de Segunda Instância 669 (4801343), informamos que não há qualquer indício de alteração de registro público no processo administrativo sancionador. De fato, inclusive os documentos juntados pelo interessado Documento Comprobatório Extrato processo (4412718) e Documento Comprobatório Extrato do processo alterado (4412719) são exatamente o mesmo documento. Desta feita, o interessado não se desincumbiu do ônus de afastar a presunção de veracidade dos atos da administração pública. Ressalta-se que o Sistema Eletrônico de Informações (SEI) é adotado majoritariamente na Administração Pública e possui requisitos de controle e regras de alteração de documentos largamente testadas e aprovadas.

2. Ante o exposto, não se verifica ilegalidade ou irregularidade nos procedimentos que compõem

o presente processo, motivo pelo qual não há medida saneadora a ser tomada nos autos do processo. Igualmente, por não constar indício de fraude, como alegado pelo interessado, não se verifica a existência de objeto para a abertura de processo de apuração de responsabilidade de servidores desta Agência.

3. Notifique-se o interessado, após o atendimento da diligência pela SFI, nos termos do item 5 da Decisão Monocrática de Segunda Instância 669 (4801343).

(...)

Em atendimento à diligência requerida, pelo Parecer nº 492/2020/GTFI/GEOP/SFI, de 03/12/2020 (SEI! 5029827), a Superintendência de Ação Fiscal - SFI desta ANAC assim informou, conforme abaixo, *in verbis*:

Parecer nº 492/2020/GTFI/GEOP/SFI (SEI! 5029827)

(...)

I. RELATÓRIO

1. Trata-se de processo administrativo oriundo da lavratura do Auto de Infração nº 007683/2019 (SEI nº 2758087) lavrado em 28/02/2019.

2. Considerando os elementos fáticos do caso *sub examine*, venho apresentar esclarecimentos acerca da matéria em questão, em atendimento à Decisão Monocrática de Segunda Instância 669 (4801343), que solicitou realização de diligência com fins de elucidar seus questionamentos quanto ao processo sancionador em tela.

II. ANÁLISE

3. Atentando-se para a cronologia dos fatos, temos o que se segue:

4. Na data **05/02/2018** foi protocolado através do processo SEI nº 00066.003180/2018-54 (Anexo 7) solicitação de alteração de categoria de registro da aeronave de marcas de nacionalidade e matrícula PP-MBH para SAE em múltiplas categorias com isenção de vistoria.

5. Para o andamento deste tipo de processo é necessário o envio de documentação que comprove a instalação na aeronave dos equipamentos necessários para a(s) operação(ões) SAE requisitada(s), como também o envio de documentação que comprove que o equipamento instalado é certificado para aquele tipo de aeronave de forma a manter as condições de aeronavegabilidade e segurança.

6. De acordo com a documentação enviada, o equipamento a ser instalado seria o **pulverizador de modelo DTM-4 do fabricante APOLLO SPRAY SYSTEMS**.

7. Na ocasião foram anexados ao supracitado processo duas fotos da aeronave PP-MBH (pág.s 2 e 3 do anexo 07), o INVOICE (pág. 4 do anexo 07), o formulário SEGVOO-001 F-400-04 (pág.s 5 e 6 do anexo 07) e o Certificado Suplementar de Tipo (pág.s 7 a 9 do anexo 07) do equipamento.

8. A princípio cabe esclarecer que INVOICE nada mais é do que a nota fiscal ou fatura do equipamento. É o documento usado para faturar os produtos comprados ou vendidos no exterior. A INVOICE é fornecida por aquele que vende o produto ou presta o serviço. Perceba que, neste caso, a INVOICE Nº 10310 (pág. 4 do anexo 07) é datada de 02 de fevereiro 2018 (**Invoice Date: 2/2/2018**). E que no mesmo documento mais abaixo está registrada a data da compra (**Order Date: 2/2/2018**). De forma que não teria como este equipamento ter sido enviado para o Brasil em data anterior à emissão do seu INVOICE (Invoice Date: 2/2/2018) ou antes de a requerente ter efetuado a compra do mesmo, ou seja, de ter feito o pedido ao fabricante, que foi realizado apenas em 02/02/2018 (Order Date: 2/2/2018).

9. Passando agora à análise do formulário SEGVOO-001 F-400-04 enviado (pág.s 5 e 6 do anexo 07). Este documento é destinado ao registro de grandes alterações em produtos aeronáuticos e à aprovação da aeronave para retorno ao serviço. Grande alteração significa uma alteração não listada na especificação técnica aprovada da aeronave que pode afetar substancialmente o peso, balanceamento, resistência estrutural, características de voo e de manobrabilidade ou qualquer outra característica ligada à aeronavegabilidade. Neste caso, foi registrado na seção 4 do formulário, linha Componente, no campo Modelo, o equipamento **DTM-4II**. Mais abaixo, no campo DESCRIÇÃO DO TRABALHO EXECUTADO, na primeira linha foi registrado:

“Efetuado a instalação do equipamento de pulverização DTM-4-II em conformidade com o manual de instalação Ver. B de 26/05/2008 aprovado pelo FAA (...)”

10. Observe que o referido **formulário SEGVOO-001 F-400-04 é datado de 26/01/2018**, sendo a mesma data de aprovação para retorno ao serviço. Aí reside a primeira inconsistência: perceba que a data da suposta realização da instalação do equipamento registrada no SEGVOO-001 F-400-04 (26/01/2018) é anterior à data da realização da compra do equipamento (**Order Date: 2/2/2018**) registrada na INVOICE ou nota fiscal do equipamento. Assim, como é possível um equipamento ter sido instalado 8 dias antes de ter sido comprado do seu fabricante localizado em outro país e antes mesmo de ter sido transportado para o Brasil?

11. A segunda inconsistência verificada é referente ao modelo do equipamento supostamente instalado, tendo em vista que o formulário SEGVOO-001 F-400-04, datado de 26/01/2018, atesta a instalação do equipamento de pulverização DTM-4-II:

“Efetuado a instalação do equipamento de pulverização **DTM-4-II** em conformidade com o manual de instalação Ver. B de 26/05/2008 aprovado pelo FAA (...)”

12. No Certificado Suplementar de Tipo Nº 2014S11-17, na seção DESCRIÇÃO DA MODIFICAÇÃO AO PROJETO DE TIPO (pág.7 do anexo 07), observamos que ele autoriza:

“Installation of Apollo Spray System DTM-4 in accordance with Apollo Spray System Drawing List DTM-4MDL, Nº Rev.-, dated 08 Dec. 1999, or later approved revision, and **Installation Instructions DTM-4-II**, Rev.B, dated 26 May 2008, or later approved revisions.”

13. Ou, traduzindo: "Instalação do Apollo Spray System DTM-4 de acordo com o Apollo Spray System Drawing List DTM-4MDL, Nº Rev.-, datado de 08 de dezembro de 1999, ou revisão aprovada posteriormente, e **Instruções de Instalação DTM-4-II**, Rev.B, datado 26 de maio de 2008, ou revisões aprovadas posteriormente."

14. Assim, compreendemos que o termo DTM-4-II é referente às instruções de instalação do equipamento em questão (Installation Instructions DTM-4-II, Rev.B, dated 26 May 2008) ou tão somente ao seu Manual de Instalação e não ao equipamento DTM-4 em si. Tanto é assim que no site do fabricante constam apenas dois modelos: o “DTM-3 for Robinson R22” e o “DTM-4 for Robinson R44” (Anexo 08). Link da página: <https://apollospray.com/#service>.

15. Logo, existe erro no preenchimento do formulário SEGVOO-001 F-400-04, o que faz com que ele, por si só, não seja um documento válido para atestar a instalação do equipamento Apollo Spray System DTM-4.

16. Além disso, nas duas fotos enviadas nesta ocasião (pág.s 2 e 3 do anexo 07) observou-se que o equipamento de pulverização **NÃO estava instalado na aeronave**, apesar do envio da documentação que supostamente atestava a sua instalação. O fato foi informado à empresa requerente através do ofício nº 325/2018/SP/GTAR/GAEM/GGAC/SAR-ANAC (pág. 11 do anexo 07), datado de 20 de fevereiro de 2018.

17. Na data **26/02/2018** foi protocolado através do processo SEI nº 00066.005156/2018-50 (Anexo 09) resposta ao ofício nº 325/2018/SP/GTAR/GAEM/GGAC/SAR-ANAC. Ocasão em que a organização de manutenção que seria a responsável pela instalação afirma, entre outras coisas, que foi providenciada as fotos da aeronave com o equipamento de pulverização devidamente instalado (pág.s 3 a 6 do anexo 09) e que foi anexado o manual de instalação do equipamento (pág.s 8 a 37 do anexo 09).

18. Da análise da documentação enviada, foi observado, e posteriormente informado à requerente através do ofício nº 373/2018/SP/GTAR/GAEM/GGAC/SAR-ANAC (pág. 14 do anexo 07), datado de 05 de março de 2018, as seguintes não-conformidades:

- Não foi apresentado cópia dos registros primários da instalação do equipamento que atenda à operação SAE-A;
- **Foi observado que as fotos apresentadas, nesta ocasião, do equipamento instalado (pág.s 3 a 6 do anexo 09) não condiziam com as fotos dos componentes apresentados no manual de instalação DTM-4-II rev. B.** Sendo que, de modo a exemplificar tais inconsistências, podemos citar que:

- Não foi demonstrada a instalação dos placares requeridos (pág.s 3.2, 3.3,

3.4 e 3.5 do Manual de Instalação);

- Não consta a *switch* que deve ser instalada no equipamento cíclico (fig. 6 da pág. 1.4 e pág. 2.3 do Manual de Instalação);

- Foi identificada uma lona cobrindo o equipamento instalado (pág. 5 do anexo 09), não sendo possível verificar a instalação do tanque recomendado (pág. 3.5 do Manual de Instalação);

- A quantidade e o componente *spray boom* instalado diverge do apresentado no manual de instalação (fig. 2 da pág. 1.2 do Manual de Instalação);

- Apresenta-se um painel de *switches* que não existe no manual de instalação (pág. 6 do anexo 09); e

- A imagem da bomba instalada (pág. 5 do anexo 09) não condiz com a apresentada no manual (pág. 3.7 do Manual de Instalação).

19. Assim, pelas fotos enviadas nesta ocasião da aeronave PP-MBH com um equipamento que divergia do equipamento apresentado no manual de instalação do DTM-4-II rev. B foi possível verificar que **as fotos do equipamento supostamente instalado NÃO se tratavam do Apollo Spray System DTM-4**. Digo supostamente instalado, pois esse equipamento mostrado nas fotos enviadas, que diverge do DTM-4, parece estar apenas colocado próximo à aeronave, sem estar instalado (para simular sua instalação). Tanto que na foto, a parte onde estaria localizado o tanque/reservatório foi coberto com uma lona/tecido branco (pág. 5 do anexo 09).

20. Além disso, o formulário SEGVOO-001 F-400-04 (pág.s 46 e 47 do anexo 09) enviado nesta segunda interação é o mesmo formulário enviado na primeira interação, **datado de 26/01/2018**. Lembramos que na data 26/01/2018 o equipamento DTM-4 não havia sequer sido adquirido pela autuada (**Invoice Date: 2/2/2018**), então **NÃO haveria possibilidade de ter sido instalado na aeronave na data 26/01/2018**.

21. Na data **07/03/2018** foi protocolado através do processo SEI n° 00066.006183/2018-40 (Anexo 6) resposta ao ofício n° 373/2018/SP/GTAR/GAEM/GGAC/SAR-ANAC. Ocasão em que, diante da impossibilidade de comprovação da instalação do equipamento, a VK AVIATION ESCOLA DE AVIACAO CIVIL apresentou à ANAC fotografias manipuladas (montagens fotográficas) da aeronave PP-MBH com o equipamento Apollo Spray System DTM-4 na tentativa de comprovar a sua instalação e, assim, obter a alteração de categoria de registro pretendida, concretizando a infração de apresentar à ANAC informações adulteradas/inexatas. Esclarecemos que a detecção das manipulações fotográficas se restringem às imagens dos anexos 2 e 3, que também são as mesmas imagens que aparecem nas páginas 22 e 23 do anexo 6.

22. Observe que as fotos do equipamento apresentadas nesta ocasião (pág.s 22 e 23 do anexo 6) são divergentes das fotos apresentadas quando da resposta enviada pela organização de manutenção (pág.s 3 a 6 do anexo 09), datada de 26/02/2018. Ou seja, primeiramente enviaram a foto de outro equipamento divergente do DTM-4, para simular a instalação do DTM-4 (pág.s 3 a 6 do anexo 09), não logrando êxito no seu intento, recorreram à manipulação fotográfica na tentativa de comprovar a instalação do equipamento (pág.s 22 e 23 do anexo 6).

23. A percepção das irregularidades está registrada na Nota Técnica n° 126/2018/SP/GTAR/GAEM/GGAC/SAR (Anexo 5) e no Parecer n° 498/2018/GTFI/GEOP/SFI (Anexo 4).

24. Em **16/03/2018** o operador foi comunicado através do Ofício n° 481/2018/SP/GTAR/GAEM/GGAC/SAR-ANAC (pág. 23 do anexo 07) sobre o indeferimento da solicitação e a necessidade de vistoria caso fosse ainda do seu interesse a mudança de categoria para SAE.

25. No dia **21/03/2018** foi protocolado por parte da empresa regulada um intercorrente (pág.s 26 a 31 do anexo 07) solicitando reconsideração sobre a necessidade da vistoria, que foi respondido através do Ofício n° 3/2018/GAEM/GGAC/SAR-ANAC, datado de 06/04/2018 (pág.s 36 e 37 do anexo 07) com a decisão de manter a necessidade da VTE.

26. Em **22/05/2018** foi elaborado pela GTAR despacho para a GCVC solicitando manifestação quanto às providências a serem tomadas (pág. 41 do anexo 07).

27. No dia **11/05/2018**, a GCVC, no setor de vistorias, recebeu a solicitação de vistoria da aeronave PP-MBH, protocolo SEI N° 00058.017113/2018-16. A vistoria ficou agendada para o mês de junho de 2018.

28. No dia **30/05/2018** a GCVC emitiu dois despachos (pág.s 45 e 46 do anexo 07) informando

sobre o encaminhamento para a SFI do processo e determinando que o operador fosse oficiado pela GTAR-SP sobre a necessidade da realização da VTE, não sendo necessário o pagamento de TFAC, porém ocorreu que a empresa regulada em data anterior já havia agendado a vistoria, com o pagamento da taxa. Contudo, não houve nenhum impedimento para que a interessada solicitasse o ressarcimento do valor pago.

29. Conforme registrado no processo nº 00066.015682/2018-28, a vistoria foi concluída em **20/06/2018** com o status de **NÃO AERONAVEGÁVEL**, o que foi posteriormente comunicado ao operador através do Ofício nº 1135/2018/SP/GTAR/GAEM/GGAC/SAR-ANAC (Anexo 11). Há de se registrar que desde o início do processo de solicitação de alteração de categoria de registro da aeronave PP-MBH para SAE em múltiplas categorias os responsáveis pela aeronave PP-MBH apresentaram documentações com erros ou incompletas.

30. Expostos os fatos, tentaremos esclarecer os questionamentos feitos por esta instância julgadora à SFI visando, assim, subsidiar posterior Decisão desta CJIN, bem como a adoção de providências que julgar cabíveis.

III. RESPOSTA AOS QUESTIONAMENTOS DA CJIN

1. *A fiscalização confirma terem ocorrido as referidas "montagens fotográficas" ou foram identificados apenas indícios de sua ocorrência, ou melhor, trata-se apenas de uma suspeita de alterações nos documentos apresentados ou é uma certeza? Ao confirmar as "referidas montagens", se for o caso, a fiscalização poderia apresentar quais os meios técnicos que determinaram chegar a tal conclusão?*

31. Pela análise das imagens enviadas pela autuada (Anexos 2 e 3) confirmamos ter ocorrido a manipulação das fotografias. Não se trata de mera suspeita. Foram detectados indícios e foi identificada a fonte original de onde foram recortadas as imagens (site e manual do fabricante do equipamento), conforme demonstrado através do Parecer nº 498/2018/GTFI/GEOP/SFI (Anexo 4). Para se chegar a esta conclusão não foram necessários recursos técnicos sofisticados, a simples análise técnica visual, a comparação com as imagens originais, a percepção da diferença na densidade dos pixels entre a imagem de fundo e a imagem do equipamento que foi recortada e sobreposta na imagem da aeronave, as falhas na composição da montagem que foram evidenciadas no Parecer nº 498/2018/GTFI/GEOP/SFI, o fato de o equipamento DTM-4 encontrar-se nas duas fotos (originais e manipuladas) com o mesmo posicionamento, mesmo enquadramento, mesmo ângulo, mesma luminosidade, mesmo sombreamento, tudo exatamente igual.

32. E sim, o Parecer nº 498/2018/GTFI/GEOP/SFI (Anexo 4) foi fundamentado nas informações contidas na Nota Técnica Nº 126/2018/SP/GTAR/GAEM/GGAC/SAR (Anexo 5). Porém, após a análise técnica das fotografias, a conclusão do referido parecer foi de que, conforme demonstrado no parecer, quando comparadas com as fotos originais, fica óbvio que as fotos, enviadas pelo operador para fins de comprovação da instalação do componente na aeronave de marcas PP-MBH e alteração de sua categoria de registro, foram manipuladas, tratando-se de montagens fotográficas. Logo, reafirmamos o nosso entendimento de que a autuada forneceu dados adulterados a esta Agência Reguladora, fato registrado através do processo SEI nº 00066.006183/2018-40 (Anexo 6).

33. Ainda, para que não restem dúvidas sobre a manipulação das fotos em questão e para apresentar outras evidências para a materialização da infração, buscamos a utilização da ferramenta Ghire, disponível através do site <http://www.getghiro.org/> e executável online através do endereço <http://www.imageforensic.org/>. O Ghire consiste em uma aplicação amigável e sofisticada, totalmente automatizada e projetada para executar análises forenses em imagens. Esta ferramenta analisa e exibe os dados ocultos por trás dos arquivos das imagens, o que ajuda a determinar sua origem, programa original e outras informações úteis sobre a fonte de uma imagem.

34. Ao analisar nesta ferramenta o arquivo das fotos que sofreram a manipulação, o resultado em ambas mostrou inexistência de metadados, conforme pode ser observado através dos anexos 12 e 13. Ou seja, os metadados destes arquivos foram completamente apagados, o que comprova que ocorreu alteração dos arquivos analisados.

35. Cabe esclarecer que Metadados, em poucas palavras, são dados sobre outros dados. Um item de um metadado apresenta informações sobre um determinado arquivo numa linguagem inteligível para um computador. Todos os dispositivos digitais geram automaticamente metadados a partir do uso que fazemos deles. Por exemplo, ao tirar uma foto, metadados são associados ao arquivo gravado descrevendo informações sobre a data e hora da

criação do arquivo, o tamanho, formato, resolução e até o local onde a foto foi tirada se a câmera dispor de GPS ativado. Logo, não existe possibilidade de um arquivo por si só não registrar as informações de metadados, uma vez que eles são gerados automaticamente pelos dispositivos, independentemente da vontade do usuário.

36. Assim, quando uma imagem é manipulada, existem metadados incorporados no arquivo da imagem alterada que registram estas ações. Sabendo disto, os editores das imagens, para ocultar as suas ações, utilizam recursos de edição para desativar ou remover qualquer metadado existente no arquivo. É fato, nos arquivos analisados, nenhum metadado foi detectado, o que indica que todos os metadados foram apagados, comprovando que ocorreu alteração dos arquivos analisados.

2. *Ao serem identificadas as referidas alterações na fotos referentes à aeronave PP-MBH, a fiscalização desta ANAC verificou, in loco, o real estado em que, à época, se encontrava a referida aeronave? Tendo em vista a seriedade dos fatos relatados, a fiscalização, desde que identificou os fatos narrados no referido Auto de Infração e, ainda, em Relatório de Ocorrência, já realizou outras ações de fiscalização junto à aeronave e/ou à empresa operadora?*

37. Informamos que a irregularidade foi constatada na documentação apresentada pela empresa no processo, isto é, **pela apresentação por parte da regulada das informações inexatas (informar que o equipamento DTM-4 estava instalado na aeronave PP-MBH na data 26/01/2018, quando o seu INVOICE comprovava que o mesmo não havia nem sido comprado nesta data) e dos dados adulterados (fotografias manipuladas para comprovar a instalação do equipamento DTM-4), não tendo sido necessária para concretizar a infração a verificação “in loco”**. Devido às divergências encontradas nas fotos apresentadas, foi orientado pela GCVC a elaboração da Nota Técnica nº 126/2018/SP/GTAR/GAEM/GGAC/SAR (Anexo 5) pela GTAR-SP. Então, ao ter ciência sobre as irregularidades, a GCVC encaminhou o processo à SFI, por ser a apuração do ilícito de nossa competência. Ao ser tramitado para a SFI, o processo foi atribuído a esta Técnica em Regulação de Aviação Civil na data 10/10/2018, a qual procedeu à análise dos autos, vindo a lavrar o auto de infração em 28/02/2019.

38. Importante destacar que, apesar de não ter sido necessária a verificação “in loco” para concretizar esta infração em específico, visto que esta se consumou quando da apresentação das imagens com equipamento divergente (pág.s 3 a 6 do anexo 09) e pela apresentação das fotos manipuladas (Anexos 2 e 3), foi realizada em junho de 2018 uma VTE na aeronave por solicitação da empresa operadora para a alteração da categoria de registro da aeronave PP-MBH para SAE. Esta VTE foi realizada por inspetores da SFI. A VTE ocorreu no período de 18 a 20 de junho de 2018 e como resultado foram identificadas pelos inspetores da ANAC 21 não conformidades, conforme registrado no formulário F-100-36 (pág.s 22 e 23 do anexo 10) e também 15 irregularidades que motivaram a emissão da NCIA Nº 001/200618/1817644 (pág. 28 do anexo 10).

39. Entre as não conformidades registradas no formulário F-100-36 destaco a de número 21 em que os inspetores registram que em inspeção de aceitação da grande modificação do DTM-4, CST2014SL1-17, foram verificadas divergências entre as fotos contidas no manual "Installation Instructions Apollo P/N DTM-4 Spray System For the Robinson R44 Helicopter" e o equipamento encontrado fisicamente instalado na aeronave.

40. Entre as irregularidades que motivaram a emissão da NCIA Nº 001/200618/1817644 destaco as de número 13, 14 e 15:

"13- NAO FOI APRESENTADO A ICA APOLLO SPRAY SYSTEM REPORT DTM-4-ICA REVISÃO 0, DE 09/07/2008, PARA FINS DE CONFERENCIA DE CONTROLE E EXECUÇÃO DE POSSÍVEIS TAREFAS DE MANUTENÇÃO - RBHA 91.417;

14- SEG VOO 001, REFERENTE A INSTALAÇÃO DO DTM4, CST2014S11-17, APRESENTADO ESTÁ ERRONEAMENTE PREENCHIDO NO SEU CAMPO 4 COM INFORMAÇÕES REFERENTE AO MOTOR DA AERONAVE, AO INVES DA CELULA. BEM COMO NAO FOI APRESENTADO O ORIGINAL - ITENS 5.2 E 5.3.1.1 DA IS 43.009 - 001 REVISÃO A C/C RBAC 43.9;

15- EM INSPECAO DE ACEITAÇÃO DA GRANDE MODIFICAÇÃO DO DTM-4, CST2014S11-17, FOI VERIFICADO DIVERGÊNCIAS ENTRE AS FOTOS CONTIDAS NO MANUAL DE INSTALAÇÃO E O EQUIPAMENTO INSTALADO - RBAC 43.7(I)-I." (pág. 28 do anexo 10).

3. Os técnicos desta ANAC, os quais analisaram os documentos apresentados pelas empresas, todos referentes ao processo de solicitação de alteração de categoria de registro da aeronave de marcas de nacionalidade e matrícula PP-MBH para SAE em múltiplas categorias com isenção de vistoria, possuíam qualificação técnica para identificar, especificamente, os documentos apresentados como "montagens fotográficas"? O setor técnico desta ANAC possui os meios/equipamentos necessários para este tipo de análise e, por fim, para chegar à conclusão segura de que ocorreu ou não as referidas "montagens fotográficas"?

41. O inspetor que analisou o processo e primariamente constatou as discrepâncias nas fotos possui cerca de dez anos de experiência na área técnica da ANAC e mais 7 anos de experiência trabalhados em empresas de manutenção de aeronaves como Técnico em Manutenção de Aeronaves. Ao ser consultado, este inspetor assegurou que na foto apresentada no anexo 2 aparece pelo menos um item que não pertence ao equipamento de pulverização, trata-se de uma parte que se assemelha a um escapamento, que após verificação na foto original, de onde foi recortada a imagem, foi constatado que se tratava de um carrinho de mecânico que havia sido deixado embaixo da aeronave na foto original durante a sessão de fotos, fato que também foi exposto nas páginas 3 e 4 do Parecer nº 498/2018/GTFI/GEOP/SFI. Somente este item já é suficiente para comprovar que a foto apresentada não é autêntica, sem contar os demais itens citados na Nota Técnica nº 126/2018/SP/GTAR/GAEM/GGAC/SAR (Anexo 5) e no Parecer nº 498/2018/GTFI/GEOP/SFI (Anexo 4).

42. Assim, considerando o notório conhecimento técnico da aeronave por parte do inspetor, as informações registradas no manual de instalação do equipamento DTM-4 e tudo o que foi até aqui exposto no parecer em tela, constatou-se a edição da imagem. Então, ao constatar um envio de documentação adulterada ou com informações inexatas, o inspetor deve reportar o ocorrido aos superiores e não conceder o que está sendo solicitado pelo regulado até que as dúvidas sejam sanadas, e foi o que ocorreu.

43. Há de se ressaltar também que a percepção das irregularidades não se restringiram a apenas um inspetor, mas sim a uma equipe de técnicos treinados e capacitados na análise processual e com conhecimentos suficientes para identificar as irregularidades apontadas, e, mais uma vez, para que fique claro, tratam-se de irregularidades na documentação apresentada pela empresa no processo, conforme já pontuado na resposta ao item anterior, não se fazendo necessário para concretizar a infração a verificação "in loco" da aeronave.

4. O site de pesquisa utilizado pelo agente fiscal, este que, inclusive, colaborou para corroborar a conclusão técnica sobre as referidas "montagens fotográficas", é confiável, estando adequadamente atualizado, podendo, então, ser utilizado para este tipo de análise técnica específica?

44. O site utilizado foi a página do próprio fabricante do equipamento DTM-4 Spray Systems (<https://apollospray.com>) e também o seu manual de instalação. Não vislumbramos o que poderia ser mais confiável do que as informações disponibilizadas pelo próprio fabricante do equipamento.

45. Além disso, conforme citado na nota técnica 126/2018/SP/GTAR/GAEM/GGAC/SAR, também foi realizada pesquisa através de busca no Google, com o seguinte texto de pesquisa, "imagens Robinson 44 com pulverizador". Feita nova pesquisa com o mesmo texto em 16/11/2020, apareceram as mesmas imagens que apareceram na pesquisa de 2018.

5. Ao final do Parecer 498/2018/GTFI/GEOP/SFI, de 31/01/2019 (SEI 2760569), o analista técnico sugere o encaminhamento de "denúncia ao MPF e à PF", de forma que sejam apurados possíveis ilícitos, o que foi, inclusive, ratificado pelo então Gerente Técnico de Execução da Ação Fiscal Substituto desta ANAC. O setor técnico ofereceu denúncia aos referidos órgãos da Administração, nos termos sugeridos pelo agente fiscal no referido Parecer? Se afirmativa a resposta, qual o posicionamento das respectivas Instituições? Se negativa a resposta, qual o motivo do setor não ter oferecido a denúncia sugerida?

46. Informamos que a denúncia foi oferecida à Procuradoria da República em São Paulo através do Ofício nº 11/2019/SFI-ANAC e à Superintendência Regional da Polícia Federal do Estado de São Paulo através do Ofício nº 12/2019/SFI-ANAC, não somente relatando a irregularidade objeto desde parecer, mas principalmente as irregularidade mais graves que afetaram diretamente a aeronavegabilidade e a segurança de voo da aeronave PP-MBH e que foram objeto de outros autos de infração. Segue transcrição de trecho da denúncia encaminhada:

"3. Assim, a aeronave PP-MBH foi operada:

a) entre 04/03/2014 e 31/12/2015 com pás principais com tempo de substituição

de 12 anos vencido, com operação sob responsabilidade da Sra. Kainan Campanile Mangoline, de forma que ela teria incidido 91 (noventa e uma) vezes na infração prevista no Art. 302, inciso II, alínea (n), da Lei 7.565/1986, combinado com o exigido pelos parágrafos 91.403(c) do RBHA 91;

b) entre 04/03/2014 e 15/03/2016 com a inspeção de 12 anos vencida, com operação sob responsabilidade da Sra. Kainan Campanile Mangoline, de forma que ela teria incidido 98 (noventa e oito) vezes na infração prevista no Art. 302, inciso II, alínea (n), da Lei 7.565/1986, combinado com o exigido pelo parágrafo 91.409(i) do RBHA 91; e

c) entre 16/03/2016 e 20/06/2018 com a inspeção de 12 anos vencida, com operação sob responsabilidade da empresa VK Aviation Escola de Aviação Civil Ltda., de forma que ela teria incidido 75 (setenta e cinco) vezes na infração prevista no Art. 302, inciso II, alínea (n), da Lei 7.565/1986, combinado com o exigido pelo parágrafo 91.409(i) do RBHA 91.

4. No mesmo contexto probatório das supostas infrações identificadas acima, foi identificada possível adulteração do conteúdo da página 018 da caderneta de célula nº 04/PP-MBH/13, baseado nos fatos descritos no Relatório de Ocorrência nº 008037/2019, em anexo.

5. A VK Aviation Escola de Aviação Civil Ltda (empresa operadora da aeronave PP-MBH), em resposta ao Ofício nº 373/2018/SP/GTAR/GAEM/GGAC/SAR-ANAC, na data **07/03/2018**, ao enviar fotografias manipuladas (montagens fotográficas) para comprovar a instalação de equipamento de pulverização (Apollo Spray DTM-4) na referida aeronave, apresentou à ANAC informações adulteradas/inexatas. (...)"

47. Acrescentamos que não houve posicionamento dos citados órgãos sobre a denúncia, eles apenas receberam a denúncia, fato comprovado através dos avisos de recebimento da via postal, cabendo a estes órgãos decidirem se vão apurar ou não o fato, não tendo eles obrigação de nos informarem algum posicionamento.

6. Quanto aos documentos apresentados pela empresa interessada, tanto em sede de defesa quanto em sede recursal, quais as considerações técnicas o setor de fiscalização poderia acrescentar, se for o caso?

48. Para que fique claro e não restem dúvidas quanto a isto, mais uma vez ressaltamos que a irregularidade objeto do Auto de Infração Nº 007683/2019 foi constatada na documentação apresentada pela empresa no processo, isto é, pela apresentação por parte da regulada das informações inexatas (informar que o equipamento DTM-4 estava instalado na aeronave PP-MBH na data 26/01/2018, quando o seu INVOICE comprovava que o mesmo não havia nem sido comprado nesta data) e dos dados adulterados (fotografias manipuladas para comprovar a instalação do equipamento DTM-4), conseqüentemente, a infração apontada no citado AI já ficou consumada na data 07/03/2018, independentemente da realização da VTE na aeronave, que só foi realizada mais de três meses após a apresentação das fotografias da aeronave.

49. Acrescento ainda que, da análise dos autos, em nenhum momento foi identificada pessoalidade e interesse dos servidores da SAR, conforme alega a autuada, ou de qualquer outro servidor. Outrossim, os servidores da ANAC, no desempenho de suas funções legais e dentro das suas competências, possuem o dever legal de agir, não podendo ter atitude omissiva diante de irregularidades tão graves. É certo que para julgar adequadamente este AI é necessário que o agente julgador também possua algum conhecimento em aeronavegabilidade, por isso é compreensível a solicitação da autuada, visando tornar menos evidente sua infração, apontar impedimento da SAR, alegando pessoalidade e interesse no processo por parte desta.

7. Em sede recursal, expressamente, "[...] a regulada aponta que houve desvio de finalidade e ilegalidade ocorrido na Vistoria VTE que foi solicitada com a finalidade de incluir a especificação operativa da atividade aeroagrícola no certificado de aeronavegabilidade, tendo os agentes passado a vistoriar a condição de aeronavegabilidade da aeronave, divergindo prestação de serviço solicitada, mediante pagamento de tarifa TFAC, o que esvazia a conduta dos agentes se alegados separadamente, sendo que os agentes causaram danos a regulada, com lixamento das pás principais da aeronave, com denúncias e aplicação de multas indevidas, desviando de todos os princípios que regem a Administração Pública". Especificamente quanto a esta alegação da recorrente, quais as considerações que o setor técnico poderia oferecer?

50. De acordo com informações da GTAR-SP, o Sr. Valdir, sócio da VK AVIATION ESCOLA DE AVIACAO CIVIL e mecânico responsável pelo acompanhamento dos servidores da ANAC durante a realização da Vistoria Técnica Especial (VTE), foi informado por telefone semanas antes da vistoria que este procedimento segue um padrão que está em Lista de Verificação, formulário este disponível no portal da ANAC e como ele estava atestando a IAM da aeronave, não teria dificuldades. A VTE segue o acordo ritual de aplicabilidade dos itens da lista de verificação que na época era o F-100-34 e procedimentos previstos no MPR/SAR 145.

51. Mais uma vez destacamos que a instalação do equipamento Apollo Spray System DTM-4 representa uma grande alteração no projeto da aeronave e conforme já pontuado anteriormente para a obtenção da categoria pretendida seria necessário a verificação de que o equipamento que estava instalado realmente era o que havia sido declarado (Apollo Spray System DTM-4) e que o mesmo é certificado para aquele tipo de aeronave e também, em decorrência da grande modificação realizada, necessária a verificação da manutenção das condições de aeronavegabilidade e segurança de voo da aeronave. De forma que, em uma VTE, verifica-se sim as condições de aeronavegabilidade da aeronave vistoriada, principalmente após esta ter sofrido uma grande alteração. Mesmo que não fosse esse o caso, quando um inspetor da ANAC no desempenho de suas funções legais se depara em qualquer vistoria com alguma irregularidade que comprometa a aeronavegabilidade e a segurança de voo de qualquer aeronave ele tem o dever legal de agir, não podendo ter atitude omissiva, uma vez que daí pode vir a ocorrer um acidente aéreo, o que representaria um prejuízo bem maior à recorrente do que o simples pagamento da tarifa de TFAC.

52. Atente-se para o parágrafo 28 deste parecer em que foi pontuado que quando a GCVC decidiu sobre a isenção do pagamento de TFAC para a realização desta VTE, foi verificado que a empresa regulada em data anterior já havia agendado a vistoria e efetuado o pagamento da taxa. Contudo, não houve nenhum impedimento para que a interessada solicitasse o ressarcimento do valor pago.

53. Sobre a alegação da recorrente de que os servidores da ANAC durante a realização da VTE a causaram danos com o lixamento das pás principais da aeronave, desconhecemos que tenha ocorrido tal fato. Se ocorreu tal fato que a recorrente apresente provas sobre a sua acusação. Não é objetivo dos inspetores da ANAC causar prejuízos a qualquer regulado, mas tão somente executar o seu trabalho da melhor forma possível, no desempenho das suas funções legais, não podendo estes serem omissos às irregularidades verificadas.

54. Há de se considerar o grande número de não conformidades graves encontradas durante a realização da VTE e registradas na RNC/NCIA (pág.s 22, 23 e 28 do anexo 10), no processo 00066.015682/2018-28. Tantas que a aeronave até hoje ainda não foi aprovada na VTE realizada, ainda tendo itens pendentes daquela vistoria.

8.A recorrente aponta, expressamente, que "[...] já havia atendido as providências administrativas, e os agentes da própria ANAC já haviam fiscalizado e declarado por encerrado em 22/10/2018 esse assunto [...], demonstrando o equívocos dos os agentes que emitiram o Auto de Infração em tela, diante da fiscalização e decisão proferida pelo Sr. Fabiano dos Santos Nascimento e Silva, Gerente Técnico da GTAR/SP, restando por fim provado à ANAC que as suspeitas e entendimentos não eram pertinentes". Especificamente quanto a esta alegação da recorrente, quais as considerações que o setor técnico poderia oferecer?

55. Mais uma vez esclarecemos que o fato que gerou o AI a este Julgamento, foi a apresentação por parte da regulada das informações inexatas (informar que o equipamento DTM-4 estava instalado na aeronave PP-MBH na data 26/01/2018, quando o seu INVOICE comprovava que o mesmo não havia nem sido comprado nesta data) e dos dados adulterados (fotografias manipuladas para comprovar a instalação do equipamento DTM-4). Outra vez, para que fique claro, a infração é pertinente a este caso em específico e não tem relação com a VTE.

56. São dois assuntos distintos, a VTE, solicitada pela operadora da aeronave PP-MBH, é relativa à verificação das condições da aeronave com o equipamento DTM-4 instalado, e só foi realizada em junho de 2018, mais de três meses após a apresentação das fotos da aeronave com equipamento divergente (pág.s 3 a 6 do anexo 09) e também da apresentação das fotografias manipuladas (Anexos 2 e 3), ou seja, neste intervalo temporal, a empresa, se não tinha os equipamentos de pulverização, teve mais de três meses para conseguir comprar ou emprestar um equipamento para instalar na aeronave quando os inspetores foram realizar a VTE. Porém, na data da apresentação das referidas fotos, de acordo com os dados do INVOICE do equipamento e do SEGVOO-001 é certo que o equipamento DTM-4 NÃO estava instalado na aeronave PP-MBH.

57. Além disso, está equivocada a manifestação da recorrente sobre o atendimento das providências administrativas. O processo foi estendido conforme as interações abaixo:

58. Em 28/06/2018 - Ofício nº 1135/2018/SP/GTAR/GAEM/GGAC/SAR-ANAC (pág.s 1 a 3 do anexo 14) - informando ao regulado o resultado da VTE da aeronave PP-MBH, com prazo de 90 dias para a correção das não conformidades a contar da data de recebimento do ofício, de acordo MPR/SAR 145 item nº6. Atente-se para os itens 1.11, 1.12 e 1.13 do citado ofício:

"1.11. Não foi apresentado a ICA *Apollo Spray System Report* DTM-4-ICA revisão 0, de 09/07/2008, para fins de conferência de controle e execução de possíveis tarefas de manutenção. [RBHA 91.417 e RBAC 21.1(3), (7) e item 21.50 (b)];

1.12. O SEGV00 001, referente a instalação do DTM-4, CST 2014S11-17 apresentado, está erroneamente preenchido no seu campo 4, com informações referente ao motor da aeronave ao invés da célula, bem como não foi apresentado o original. [itens 5.2 e 5.3.1.1 da IS 43.009 – 001 revisão a c/c RBAC 43.9];

1.13. Em inspeção de aceitação da Grande Modificação do DTM-4, CST 2014S11-17, foi verificada divergências entre as fotos contidas no manual de instalação e o equipamento instalado. [RBAC 43.7(i)-i];"

59. Após manifestação, em 23/08/2018 foi emitido o Ofício nº 1533/2018/SP/GTAR/GAEM/GGAC/SAR-ANAC (pág.s 4 a 7 do anexo 14) mantendo o prazo anterior.

60. Após manifestação, em 22/10/2018 foi emitido o Ofício nº 1884/2018/SP/GTAR/GAEM/GGAC/SAR-ANAC (pág.s 8 a 11 do anexo 14) estendendo o prazo para a correção das não conformidades por mais 90 dias, a contar da data de recebimento deste ofício.

61. Após manifestação, em 11/12/2018 foi emitido o Ofício nº 2227/2018/SP/GTAR/GAEM/GGAC/SAR-ANAC (pág.s 12 a 14 do anexo 14) reforçando o prazo para a correção das não conformidades que venceria em 20/01/2019.

62. Após manifestação, em 28/01/2019 foi emitido o Ofício nº 113/2019/SP/GTAR/GAEM/GGAC/SAR-ANAC (pág.s 15 e 16 do anexo 14) informando sobre a necessidade de agendar nova vistoria em decorrência do prazo para a correção das não conformidades estipulado no ofício anterior (20/01/2019) ter se esgotado. Nesta ocasião ainda havia pendência em aberto relacionada à instalação do equipamento DTM-4:

"1.3. O SEGV00 001, referente a instalação do DTM-4, CST 2014S11-17 apresentado, está erroneamente preenchido no seu campo 4, com informações referente ao motor da aeronave ao invés da célula, bem como não foi apresentado o original. [itens 5.2 e 5.3.1.1 da IS 43.009 – 001 revisão a c/c RBAC 43.9]: Verificado que o peso e balanceamento apresentado está em desacordo com o Manual de Voo do equipamento *Apollo Spray System* e o item 4.9 do MCQ da OM 145 FULL Copters (Não conformidade aberta);"

63. Em 05/02/2019 - Ofício nº 32/2019/GCVC/GGAC/SAR-ANAC (pág.s 17 a 19 do anexo 14) - esclarecendo novamente ao operador a motivação para a não aceitação, por parte desta Agência, da instalação do equipamento dispersor instalado na aeronave de marcas PP-MBH e também reforçando as outras não conformidades já informadas no ofício anterior:

"1.1. Conforme já informado em diversas ocasiões por esta Agência, o equipamento dispersor instalado na aeronave de marcas PP-MBH não possui documentação de aprovação de aeronavegabilidade, neste caso o *FAA Form 8130-3*, uma vez que o equipamento foi adquirido nos Estados Unidos da América. Nos termos dos *Implementation Procedures*, a emissão da etiqueta é feita no país onde o equipamento / componente aeronáutico foi adquirido (país exportador).

1.2. Adicionalmente, informamos que documentação de aprovação de aeronavegabilidade é exigida tanto para partes e peças aeronáuticas novas quanto usadas, conforme estabelecido nos *Implementation Procedures*.

2. Este é um dos impedimentos principais para que a mudança de categoria esteja sobrestada aguardando correção por parte do operador. Os outros impedimentos estão relacionados às não conformidades relatadas no Ofício nº 113/2019/SP/GTAR/GAEM/GGAC/SAR-ANAC (...)"

64. Após manifestação, em 07/05/2019 foi emitido o Ofício nº

867/2019/SP/GTAR/GAEM/GGAC/SAR-ANAC (pág.s 20 e 21 do anexo 14) reiterando que a regularização da situação técnica da aeronave depende da apresentação e aprovação da mesma em Vistoria Técnica Especial pela ANAC, uma vez que o prazo apresentado no Ofício nº 2227/2018/SP/GTAR/GAEM/GGAC/SAR-ANAC para correção das não conformidades havia expirado em 20/01/2019.

65. Logo, o encerramento do processo foi dado decorrente da finalização do prazo de resolução das não conformidades apontadas na VTE, sendo que em nenhum momento até a presente data foram solucionadas todas as não conformidades relacionadas à instalação do equipamento DTM-4.

IV. CONCLUSÃO

66. Sendo isto no momento o que temos para acrescentar, esperamos ter esclarecido os fatos e circunstâncias que levaram a fiscalização à conclusão de que a irregularidade objeto do Auto de Infração Nº 007683/2019 foi constatada na documentação apresentada pela empresa no processo, isto é, pela apresentação por parte da regulada das informações inexatas (informar que o equipamento DTM-4 estava instalado na aeronave PP-MBH na data 26/01/2018, quando o seu INVOICE comprovava que o mesmo não havia nem sido comprado nesta data) e dos dados adulterados (fotografias manipuladas para comprovar a instalação do equipamento DTM-4) tendo sido consumada a infração quando da apresentação destas informações na data 07/03/2018, através do processo SEI nº 00066.006183/2018-40.

67. Diante do exposto, reafirmamos o nosso entendimento de que ocorreu infração por parte da empresa operadora da aeronave PP-MBH ao Art. 299, inciso V, da Lei 7.565/1986. Assim, devolvemos os autos à instância julgadora, chamando atenção para o fato de que, conforme for a decisão, poderá abrir precedentes para que outros operadores de aeronaves também possam vir a apresentar a esta Agência documentações adulteradas na certeza da impunidade.

À consideração superior.

(grifos no original)

A Superintendência de Ação Fiscal - SFI desta ANAC, por ocasião da diligência requerida, anexa ao presente processo as seguintes documentos:

g) Anexo 07 - REQUERIMENTO PARA ALTERAÇÃO DE CATEGORIA DE REGISTRO DE AERONAVE PARA SAE (SEI! 5030042);

h) Anexo 08 - SPECIFICATIONS (SEI! 5030436);

i) Anexo 09 - Resposta ao Ofício nº 325/2018/SP/GTAR/GAEM/GGAC/SAR-ANAC, de 24/02/2018 (SEI! 5030527);

j) Anexo 10 - LISTA DE VERIFICAÇÃO PARA REALIZAÇÃO DE VISTORIA DE AERONAVE OU EMISSÃO DE RCA (SEI! 5031231);

k) Anexo 11 - Ofício nº 1135/2018/SP/GTAR/GAEM/GGAC/SAR-ANAC, de 25/06/2018 (SEI! 5031309);

l) Anexo 12 - IMAGE ANALYSIS: 0a90862198cd789277af14c4d98489c3 (SEI! 5032309);

m) Anexo 13 - IMAGE ANALYSIS: e7052103d6171b86784ce9a2271458f3 (SEI! 5032310); e

n) Anexo 14 - Ofício nº 1135/2018/SP/GTAR/GAEM/GGAC/SAR-ANAC, de 28/06/2018 (SEI! 5034910).

A empresa interessada anexa ao presente processo outros documentos, *a saber*:

o) Requerimento de Juntada de Documentos, de 19/06/2020 (SEI! 5037391);

p) Extrato SEI (SEI! 5037392);

- q) Extrato SEI (SEI! 5037393);
- r) Requerimento de Juntada de Documentos, de 16/12/2020 (SEI! 5142190);
- s) Extrato SEI (SEI! 5143948); e
- t) Extrato SEI (SEI! 5143950).

Pelo Ofício nº 447/2021/ASJIN-ANAC, de 19/01/2021 (SEI! 5251517), a empresa interessada foi, *devidamente*, notificada, em 03/02/2021 (SEI! 5320260), oportunidade em que apresenta as suas considerações, em 15/02/2021 (SEI! 5363737 e 5363736). *Nesta oportunidade*, a empresa apresenta sua manifestação e diversos outros documentos, *a saber*: SEI! 5350029; SEI! 5363736; SEI! 5363757; SEI! 5363757; SEI! 5363758; SEI! 5363759; SEI! 5363760; SEI! 5363761; SEI! 5363762; SEI! 5363763; SEI! 5363764; SEI! 5363765; 5363779*; SEI! 5363780; SEI! 5363781; SEI! 5363782; SEI! 5363783; SEI! 5363784; SEI! 5363785; SEI! 5363786; SEI! 5363787; SEI! 5363788; SEI! 5363789; SEI! 5363790; SEI! 5363791; SEI! 5363792; SEI! 5363793; SEI! 5363794; SEI! 5363795; SEI! 5368585; SEI! 5590532; SEI! 5590533; SEI! 5590534; SEI! 5590536; SEI! 5590541; SEI! 5590542; e SEI! 5590543.

Pelo Despacho ASJIN, de 17/02/2021 (SEI! 5360099), o presente processo retornou à relatoria, sendo atribuído, *novamente*, a este analista técnico, em 31/03/2021, às 18h03min.

Dos Outros Documentos e Atos Processuais:

- Auto de Infração nº. 007683/2019, de 28/02/2019 (SEI! 2758087);
- Relatório de Ocorrência nº. 5/GTFI/GEOP/SFI/2019, de 28/02/2019 (SEI! 2758340);
- ANEXO 1 - Ofício nº 373/2018/SP/GTAR/GAEM/GGAC/SAR-ANAC, de 05/03/2018 (SEI! 2760546);
- ANEXO 2 - Foto (SEI! 2760558);
- ANEXO 3 - Foto (SEI! 2760563);
- ANEXO 4 - PARECER Nº 498/2018/GTFI/GEOP/SFI, de 31/01/2019 (SEI! 2760569);
- ANEXO 5 - NOTA TÉCNICA Nº 126/2018/SP/GTAR/GAEM/GGAC/SAR, de 15/03/2018 (SEI! 2760598);
- ANEXO 6 - Carta da empresa VK Aviation, de 07/03/2018 (SEI! 2760666);
- Solicitação de Vista, de 25/03/2019 (SEI! 2841586);
- Certidão ASJIN, de 26/03/2019 (SEI! 2841593);
- Aviso de Recebimento - AR, datado de 23/03/2019 (SEI! 2853087);
- Defesa do interessado, de 14/04/2019 (SEI! 2914608);
- Autorização do Uso do Dispensor (SEI! 2914609);
- Recibo Eletrônico de Protocolo, de 14/04/2019 (SEI! 2914610);
- Despacho ASJIN, de 15/04/2019 (SEI! 2918792);
- Ofício nº 2671/2019/ASJIN-ANAC, de 18/04/2019 (SEI! 2931957);
- Aviso de Não Recebimento (SEI! 3045601);
- Despacho ASJIN, de 23/05/2019 (SEI! 3055174);
- Ofício nº 4041/2019/ASJIN-ANAC, de 23/05/2019 (SEI! 3055195);
- Manifestação da Empresa Interessada, de 10/06/2019 (SEI! 3115988);

- Despacho ASJIN, de 27/06/2019 (SEI! 3177898);
- Extrato SIGEC, de 24/10/2019 (SEI! 3654604);
- Decisão de Primeira Instância, de 24/05/2020 (SEI! 3639370);
- *E-mail* JPI - GTPA/SAR, de 05/06/2020 (SEI! 4409978);
- Recurso da Empresa Interessada, datado de 08/06/2020 (SEI! 4412717);
- Documento Comprobatório de Extrato de Processo (SEI! 4412718);
- Documento Comprobatório de Extrato de Processo Alterado (SEI! 4412719);
- Comprovação de Vínculo do Proprietário/Responsável Contrato Social (SEI! 4412720);
- Recibo Eletrônico de Protocolo, de 08/06/2020 (SEI! 4412721);
- Pedido de Esclarecimentos, de 08/06/2020 (SEI! 4416102);
- Recibo Eletrônico de Protocolo, de 08/06/2020 (SEI! 4416103);
- Extrato SIGEC, de 31/08/2020 (SEI! 4714582);
- Despacho ASJIN, de 01/09/2020 (SEI! 4721274);
- Despacho ASJIN, de 03/11/2020 (SEI! 4880326);
- Parecer nº 492/2020/GTFI/GEOP/SFI, de 03/12/2020 (SEI! 5029827);
- Anexo 07 - REQUERIMENTO PARA ALTERAÇÃO DE CATEGORIA DE REGISTRO DE AERONAVE PARA SAE (SEI! 5030042);
- Anexo 08 - SPECIFICATIONS (SEI! 5030436);
- Anexo 09 - Resposta ao Ofício nº 325/2018/SP/GTAR/GAEM/GGAC/SAR-ANAC, de 24/02/2018 (SEI! 5030527);
- Anexo 10 - LISTA DE VERIFICAÇÃO PARA REALIZAÇÃO DE VISTORIA DE AERONAVE OU EMISSÃO DE RCA (SEI! 5031231);
- Anexo 11 - Ofício nº 1135/2018/SP/GTAR/GAEM/GGAC/SAR-ANAC, de 25/06/2018 (SEI! 5031309);
- Anexo 12 - IMAGE ANALYSIS: 0a90862198cd789277af14c4d98489c3 (SEI! 5032309);
- Anexo 13 - IMAGE ANALYSIS: e7052103d6171b86784ce9a2271458f3 (SEI! 5032310);
- Anexo 14 - Ofício nº 1135/2018/SP/GTAR/GAEM/GGAC/SAR-ANAC, de 28/06/2018 (SEI! 5034910);
- Despacho GTFI, de 03/12/2020 (SEI! 5037036);
- Requerimento de Juntada de Documentos, de 19/06/2020 (SEI! 5037391);
- Extrato SEI (SEI! 5037392);
- Extrato SEI (SEI! 5037393);
- Recibo Eletrônico de Protocolo, de 19/11/2020 (SEI!5033794);
- Requerimento de Juntada de Documentos, de 16/12/2020 (SEI! 5142190);
- Extrato SEI (SEI! 5143948);
- Extrato SEI (SEI! 5143950);
- Recibo Eletrônico de Protocolo, de 16/12/2020 (SEI! 5142193);
- Recibo Eletrônico de Protocolo, de 16/12/2020 (SEI! 5143953);

- Ofício nº 447/2021/ASJIN-ANAC, de 19/01/2021 (SEI! 5251517);
- Certidão de Intimação Cumprida, de 03/02/2021 (SEI! 5320260);
- Recibo Eletrônico de Protocolo, de 11/02/2021 (SEI! 5350031);
- Certidão ASJIN, de 12/02/2021 (SEI! 5357769);
- Recibo Eletrônico de Protocolo, de 15/02/2021 (SEI! 5363737);
- Recibo Eletrônico de Protocolo, de 16/02/2021 (SEI! 5363765);
- Recibo Eletrônico de Protocolo, de 16/02/2021 (SEI! 5363796);
- Despacho ASJIN, de 17/02/2021 (SEI! 5360099);
- Recibo Eletrônico de Protocolo, de 17/02/2021 (SEI! 5368586);
- Recibo Eletrônico de Protocolo, de 17/02/2021 (SEI! 5590545); e
- Manifestação e outros documentos apresentados pela empresa recorrente: SEI! 5350029; SEI! 5363736; SEI! 5363757; SEI! 5363757; SEI! 5363758; SEI! 5363759; SEI! 5363760; SEI! 5363761; SEI!5363762; SEI!5363763; SEI! 5363764; SEI! 5363765; 5363779*; SEI! 5363780; SEI! 5363781; SEI! 5363782; SEI! 5363783; SEI! 5363784; SEI! 5363785; SEI! 5363786; SEI! 5363787; SEI! 5363788; SEI! 5363789; SEI! 5363790; SEI! 5363791; SEI! 5363792; SEI! 5363793; SEI! 5363794; SEI! 5363795; SEI! 5368585; SEI! 5590532; SEI! 5590533; SEI! 5590534; SEI! 5590536; SEI! 5590541; SEI! 5590542; e SEI! 5590543.

É o breve Relatório.

2. DA NECESSIDADE DE DILIGÊNCIA

Como já dito, por este analista técnico, na análise anterior, um processo administrativo sancionador no âmbito desta ANAC possui muitas vertentes que devem ser consideradas. O órgão regulador, diante do ato tido como infracional, deve, de imediato, apurar e, se for o caso, após o devido processo legal administrativo, sancionar o agente infrator, restabelecendo, assim, o equilíbrio das relações. Já ao agente infrator cabe apresentar as suas considerações em face do processo administrativo em seu desfavor e, se for o caso, ao final, suportar a sanção aplicada em definitivo. A comunidade aeronáutica, da mesma forma, espera ver as normas aeronáuticas sendo cumpridas e, por decorrência, resultar em uma atividade com maior segurança operacional. No mesmo sentido, a sociedade em geral espera um setor, não somente regulamentado, mas, também, regulado, como forma de buscar uma atividade dentro dos seus anseios, em especial, quanto à prestação de um serviço de qualidade e com maior grau de segurança e certeza.

Naquela ocasião, oportunidade em que este analista técnico pode ter o primeiro contato com o presente processo, decidindo por realizar diligências, observou-se que, além do dissabor natural que envolve qualquer procedimento administrativo sancionador, a fiscalização desta ANAC atribui alguns fatos à empresa interessada, os quais, salvo engano, extrapolam, inclusive, a esta esfera administrativa. Acrescentando, ainda, ser importante que o presente processo seja analisado cuidadosamente, evitando-se, assim, possíveis incongruências ou, talvez, equívocos, os quais devem ser afastados da relação entre regulado e órgão regulador.

Após a realização de diligência junto à Secretaria desta ASJIN, esta pode, expressamente, apontar a regularidade no trâmite do presente processo, afirmando que "[...] não se verifica ilegalidade ou irregularidade nos procedimentos que compõem o presente processo, motivo pelo qual não há medida saneadora a ser tomada nos autos do processo". Acrescenta, ainda, a Secretaria da ASJIN que "[...] por não constar indício de fraude, como alegado pelo interessado, não se verifica a existência de objeto para a abertura de processo de apuração de responsabilidade de servidores desta Agência" (SEI! 4880326).

Após, devidamente notificada, a empresa, quanto à regularidade processual, reitera os seus argumentos,

apontando haver vícios nos procedimentos realizados durante o trâmite do presente processo, o que, *conforme já apontado pela Secretaria desta ASJIN (SEI! 4880326)*, não pode prosperar, na medida em que foram averiguados todos os atos referente ao presente andamento processual, oportunidade em que não foram detectados, *ou melhor*, identificados quaisquer atos que possam ter maculados o direito da empresa interessada, *em especial*, quanto ao seu regular exercício do *contraditório*. Registra-se que a empresa, *no presente processo*, sempre teve ciência dos atos exarados, oportunidades em que, *em cada momento*, lhe foi facultado o oferecimento de suas considerações, o que, *como visto no processamento*, foi, *largamente*, utilizado pela recorrente.

Sendo assim, este analista técnico, após analisar, *novamente*, as considerações da empresa interessada, confrontando-as com as ações pertinentes ao presente trâmite processual, deu-se por satisfeito, entendendo ter o presente processo, *até o momento*, respeitado todos os princípios da Administração Pública, não identificando qualquer tipo de vício que possa ter resultado em cerceamento da defesa da empresa interessada, bem como qualquer outra mácula que possa a levar a anulação de qualquer ato administrativo exarado no presente processo.

No entanto, quanto às questões técnicas inerentes ao processamento em curso, observa-se que a Superintendência de Ação Fiscal - SFI desta ANAC, pelo Parecer nº 492/2020/GTFI/GEOP/SFI, de 03/12/2020 (SEI! 5029827), apresentou sólidas e detalhadas considerações, as quais, *novamente*, foram rebatidas pela empresa interessada, oportunidade em que esta apresenta outras considerações técnicas sobre as questões propostas por este analista técnico, todas que vão de encontro com as observações prestadas pelo setor técnico.

Este analista técnico, ao verificar os documentos colacionados após as diligências realizadas, *salvo engano*, ainda tem dúvida razoável quanto à materialização ou não da alegada infração, justificando nova consulta ao setor técnico específico.

Diante da incerteza e, *principalmente*, preservando os direitos da empresa interessada, *em especial*, em respeito aos princípios da *ampla defesa* e do *contraditório*, com base no *caput* do art. 40 da Resolução ANAC nº 472/18, **SUGIRO** converter, *novamente*, o presente processo em **DILIGÊNCIA**, para que possa ser solicitado à Superintendência de Ação Fiscal - SFI desta ANAC que venha a responder/atender aos questionamentos apontados abaixo, bem como apresentar, *se for o caso*, quaisquer outras considerações e/ou documentos que possam ter relação com o caso em tela.

Como dito acima, os esclarecimentos realizados, *anteriormente*, pela Superintendência de Ação Fiscal - SFI desta ANAC, por intermédio do Parecer nº 492/2020/GTFI/GEOP/SFI, de 03/12/2020 (SEI! 5029827), **foram sólidos e detalhados**, sendo requerido, *neste momento*, apenas quanto às novas considerações apostas pela empresa interessada, *ou seja*, após a apresentação do referido Parecer, considerando, *ainda, se aplicável*, uma análise da completa da documentação então colacionada pela recorrente (Volumes III, IV, V e parte do VI).

Importante lembrar que todas as informações requeridas são, *única e exclusivamente*, pertinentes à matéria de fundo, aquelas de cunho técnico, as quais sejam, *direta ou indiretamente*, pertinentes ou afetas à Superintendência de Ação Fiscal - SFI.

Questionamentos à SFI:

Quanto aos argumentos/documentos apostos pela empresa recorrente, *todos apresentados após realização de diligência* à Superintendência de Ação Fiscal - SFI, conforme verificados nos Volumes III, IV, V e parte do VI, quanto aos aspectos técnicos e específicos sobre a matéria de fundo, este setor técnico pode, *se possível*, tecer novos comentários e considerações técnicas, de forma que venha a proporcionar, *se houver*, outros subsídios para que este analista técnico possa, *com mais segurança ainda*, vir propor decisão sobre a questão em tela?

Após a realização da diligência sugerida, *se for o caso*, a Secretaria desta ASJIN deverá notificar a empresa interessada, de forma que esta venha a ter ciência das novas considerações apostas pelo

setor técnico, em cumprimento ao disposto no parágrafo único do art. 40 da Resolução ANAC nº 472/18.

3. CONCLUSÃO

Diante do exposto, sugiro **CONVERTER EM DILIGÊNCIA** o presente processo, retornando os autos à Secretaria da ASJIN, a fim de que este seja encaminhado à Superintendência de Ação Fiscal - SFI desta ANAC, de forma que sejam analisados os documentos acostados ao processo e, *ainda*, para que sejam prestadas as informações solicitadas e/ou outras pertinentes, devendo retornar, *com urgência*, no menor prazo de tempo possível, para análise e futura decisão.

Após a realização da diligência sugerida, *se for o caso*, a Secretaria desta ASJIN deverá notificar a empresa interessada, de forma que esta venha a ter ciência das considerações apostas pelo setor técnico, em cumprimento ao disposto no parágrafo único do art. 40 da Resolução ANAC nº 472/18.

Importante, ainda, observar o caput do artigo 1º da Lei nº. 9.873/99, a qual estabelece prazo de prescrição para o exercício de ação punitiva pela Administração Pública Federal, direta e indireta, e dá outras providências.

É o Parecer e Proposta de Decisão. Submete-se ao crivo do decisor.

Rio de Janeiro, 20 de maio de 2021.

SÉRGIO LUÍS PEREIRA SANTOS
Especialista de Regulação em Aviação Civil
SIAPE 2438309



Documento assinado eletronicamente por **SERGIO LUIS PEREIRA SANTOS, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 20/05/2021, às 16:58, 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 **5733957** e o código CRC **664909D3**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
CJIN - CJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 110/2021

PROCESSO Nº 00058.008279/2019-22

INTERESSADO: VK AVIATION ESC. DE AVIACAO CIVIL LTDA

Brasília, 20 de maio de 2021.

1. Trata-se de Recurso Administrativo interposto pela empresa **VK AVIATION ESCOLA DE AVIAÇÃO CIVIL, PRESTADORA DE SERVIÇOS AÉREOS ESPECIALIZADOS, AEROAGRÍCOLAS E MANUTENÇÃO AERONÁUTICA LTDA.**, CNPJ nº. 22.754.938/0001-30, contra decisão de 1ª Instância da Superintendência de Aeronavegabilidade - SAR, proferida no dia 24/05/2020, que aplicou multa no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais), pelo cometimento de infração identificada no Auto de Infração nº 007683/2019, por *fornecer dados, informações ou estatísticas inexatas ou adulteradas* contrariando o inciso V do art. 299 do CBA.

2. Por celeridade processual e, com fundamento no artigo 50, §1º, da Lei nº 9.784/1999, ratifico os argumentos trazidos na proposta de decisão [Parecer 121/2021/CJIN/ASJIN – SEI nº 5733957], ressaltando que embora a Resolução nº 472/2018 tenha revogado a Resolução ANAC nº 25/2008 e a IN ANAC nº 08, de 2008, também estabeleceu em seu artigo 82 que suas disposições não prejudicam atos já praticados e a aplicação das normas vigentes à época dos fatos, inclusive no que concerne às sanções aplicáveis.

3. Desta forma, importa esclarecer que as alterações normativas citadas não influenciaram o teor da presente Decisão que apenas passa a ter fundamento em novo normativo no que tange às questões procedimentais.

4. Dito isto, com base nas atribuições a mim conferidas pelas designações que constam nas Portarias ANAC nº 751, de 07/03/2017, e nº 1.518, de 14/05/2018, e com fundamento no art. 42 da Resolução ANAC nº 472, de 2018, e competências conferidas pelo artigo 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381, de 2016, **DECIDO:**

- **CONVERTER EM DILIGÊNCIA** o presente processo, retornando os autos à Secretaria da ASJIN, a fim de que este seja, *novamente*, encaminhado à Superintendência de Ação Fiscal - SFI desta ANAC, de forma que sejam analisadas as considerações e verificados os documentos acostados ao processo, *em especial*, quanto aos constantes dos Volumes III, IV, V e parte do VI, e, *ainda*, para que sejam prestadas as informações solicitadas e/ou outras pertinentes, devendo retornar, *com urgência*, no menor prazo de tempo possível, para análise e futura decisão.

Questionamentos à SFI:

Quanto aos argumentos/documentos apostos pela empresa recorrente, *todos apresentados após realização de diligência* à Superintendência de Ação Fiscal - SFI, conforme verificados nos Volumes III, IV, V e parte do VI, quanto aos aspectos técnicos e específicos sobre a matéria de fundo, este setor técnico pode, *se possível*, tecer novos comentários e considerações técnicas, de forma que venha a proporcionar, *se houver*, outros subsídios para que este analista técnico possa, *com mais segurança ainda*, vir propor decisão sobre a questão em tela?

Após a realização da nova diligência sugerida, *se for o caso*, a Secretaria desta ASJIN deverá notificar ao ente interessado, de forma que este venha a ter ciência das considerações apostas pelo setor técnico, em cumprimento ao disposto no parágrafo único do art. 40 da Resolução ANAC nº 472/18.

Importante observar os termos do disposto na Lei nº 9.873, de 23/11/1999, a qual estabelece prazo de prescrição para o exercício de ação punitiva pela Administração Pública Federal, direta e indireta, e dá outras providências.

À Secretaria.

Cássio Castro Dias da Silva

SIAPE 1467237

Presidente da Turma Recursal do Rio de Janeiro



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 21/05/2021, às 09:55, 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 **5742391** e o código CRC **08BBF613**.

Referência: Processo nº 00058.008279/2019-22

SEI nº 5742391