



VOTO

PROCESSO: 00058.036065/2020-80

INTERESSADOS: GILBERTO DOS SANTOS SCHEFFER; CARLOS EDUARDO DA SILVA CARDOSO; CARLOS AUGUSTO MOREIRA MAIA; FRANCISCO LOPES DA SILVA LIMA; JOSE IVO VIANA DA SILVA NETO; ESTEVÃO BRAGA RODRIGUES VIEIRA; CARLOS DA SILVA NASCIMENTO; E CAIO HELOU BADRA

RELATOR: RICARDO BISINOTTO CATANANT

1. REFERÊNCIAS

- 1.1. Processo nº 00058.036065/2020-80 - Gilberto dos Santos Scheffer - auto de infração nº 2788/2020.
- 1.2. Processo nº 00058.031565/2020-25 - Carlos Eduardo da Silva Cardoso - auto de infração nº 2488/2020.
- 1.3. Processo nº 00058.036069/2020-68 - Carlos Augusto Moreira Maia - auto de infração nº 2791/2020.
- 1.4. Processo nº 00058.031500/2020-80 - Francisco Lopes da Silva Lima – auto de infração nº 2471/2020.
- 1.5. Processo nº 00058.036072/2020-81 - Jose Ivo Viana da Silva Neto - auto de infração nº 2794/2020.
- 1.6. Processo nº 00058.036068/2020-13 - Estevão Braga Rodrigues Vieira - auto de infração nº 2790/2020.
- 1.7. Processo nº 00058.036055/2020-44 - Carlos da Silva Nascimento - auto de infração nº 2779/2020.
- 1.8. Processo nº 00058.031555/2020-90 - Caio Helou Badra - auto de infração nº 2481/2020.

2. DA FUNDAMENTAÇÃO LEGAL

2.1. A Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, conferiu competência à Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC para regular e fiscalizar os serviços aéreos, a formação e o treinamento de pessoal especializado, a habilitação de tripulantes, e as demais atividades de aviação civil, bem como decidir, em último grau de recurso, sobre as matérias de sua competência (art. 8º, incisos X, XXXV e XLIII).

2.2. Por sua vez, a Resolução ANAC nº 472/2018, art. 46, estabelece os casos em que cabem recurso à Diretoria, em última instância administrativa:

Art. 46. Cabe recurso à Diretoria, em última instância administrativa, a ser apresentado no prazo de 10 (dez) dias, quando as decisões proferidas pela autoridade competente para julgamento implicarem sanções de cassação, suspensão ou multa acima do valor de R\$ 100.000,00 (cem mil reais).

2.3. Ainda, pelas disposições contidas no Regimento Interno da ANAC, aprovado pela Resolução nº 381, de 14 de junho de 2016, art. 9º, *caput*, compete à Diretoria, em regime de colegiado, analisar, discutir e decidir em instância administrativa final as matérias de competência da Agência.

2.4. Ressalte-se ainda que, considerando que o acesso, ao interessado, do processo nº 00058.036055/2020-44, foi realizado apenas em 14/12/2021, e o Recurso Administrativo SEI 6611653 tendo sido apresentado em 20/12/2021, e, ainda, que o processo administrativo – que não é pautado pelo rigor, mas sim pela liberdade da forma – tem de garantir o exercício do direito fundamental que o administrado tem à ampla defesa, acolhe-se a análise de admissibilidade do recurso apresentadas pela área técnica (SEI 6621976 e 6732448).

2.5. Constatase, portanto, que a matéria em discussão é de alçada da Diretoria Colegiada da ANAC, estando os encaminhamentos feitos pela ASJIN revestidos de amparo legal, podendo concluir que estão atendidos os requisitos de competência para a deliberação sobre os recursos apresentados pelos interessados.

3. DA ANÁLISE

3.1. Em todos os recursos os interessados alegam, em síntese:

- a) ilegalidade na aplicação de sanção de suspensão, pois só seria cabível nos casos previstos no art. 299 do CBA;
- b) que quanto ao termo “legislação complementar”, o ordenamento jurídico vigente exige Lei em sentido estrito, não podendo ser interpretado como autorização legislativa para que outras normas, de menor hierarquia, imponha pena tão gravosa ao autuado;
- c) que todas as anotações do sistema informatizado CAVOK que não foram reportadas no Diário de Bordo das aeronaves eram meras ficções, decorrente de treinamentos aleatórios realizados por exigência da empresa que laboravam;
- d) ausência de perigo de dano em concreto causado pela suposta conduta do recorrente;
- e) que a sanção imposta seria extremamente desproporcional e desarrazoada;
- f) não foi levado em consideração a adoção de medida para mitigar o risco de dano da conduta; e
- g) não merecem ser mantidas as agravantes consideradas, visto que estas foram presumidas,

3.2. Diante desses argumentos, todos os requerentes pedem por fim, a nulidade da decisão de primeira instância ou, alternativamente, pela não aplicação de sanção de suspensão ou, ainda, a redução da sanção aplicada.

DA ALEGAÇÃO DE NULIDADE DAS DECISÕES RECORRIDAS

3.3. De pronto, deve-se apontar não haver qualquer ilegalidade na aplicação da sanção de suspensão cumulada com multa. Diferente do que alegam os recorrentes, há previsão sim no Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei nº 7.565/86) sobre tal possibilidade, não se fixando apenas nas hipóteses do art. 299, conforme fundamento trazido pelo seu art. 295, que assim dispõe:

Art. 295. A multa será imposta de acordo com a gravidade da infração, podendo ser acrescida da suspensão de qualquer dos certificados ou da autorização ou permissão.

3.4. Também, não prospera a alegação de que tal previsão não poderia estar contida em normativo, tendo em vista que no termo “legislação complementar”, o ordenamento jurídico vigente exige Lei em sentido estrito. Conforme dispõe, ainda, o art. 288, do mesmo diploma legal acima citado, *a autoridade de aviação civil é competente para tipificar as infrações a este Código ou à legislação que dele decorra, bem como para definir as respectivas sanções e providências administrativas aplicáveis a cada conduta infracional, observado o processo de apuração e de julgamento previsto em regulamento próprio* (grifo meu).

3.5. Estabelece, ainda, o art. 1º, do CBA, que o termo "legislação complementar", previsto naquele Código, compreende além da regulamentação prevista nele, também, leis especiais, decretos e normas sobre matéria. Transcreve-se:

Art. 1º O Direito Aeronáutico é regulado pelos Tratados, Convenções e Atos Internacionais de que o Brasil seja parte, por este Código e pela legislação complementar.

§ 1º Os Tratados, Convenções e Atos Internacionais, celebrados por delegação do Poder Executivo e aprovados pelo Congresso Nacional, vigoram a partir da data neles prevista para esse efeito, após o depósito ou troca das respectivas ratificações, podendo, mediante cláusula expressa, autorizar a aplicação provisória de suas disposições pelas autoridades aeronáuticas, nos limites de suas atribuições, a partir da assinatura (artigos 14, 204 a 214).

§ 2º Este Código se aplica a nacionais e estrangeiros, em todo o Território Nacional, assim como, no exterior, até onde for admitida a sua extraterritorialidade.

§ 3º A legislação complementar é formada pela regulamentação prevista neste Código, pelas leis especiais, decretos e normas sobre matéria aeronáutica (artigo 12).

3.6. Ainda nessa trilha, não há que se falar que na Resolução ANAC nº 457 de 20/12/2017) não há previsão de sanção de suspensão para erro ou omissão no preenchimento do diário de bordo. Tal previsão é estabelecida no referido normativo em seu art. 17, que prevê além da possibilidade de suspensão, também os casos de cassação. Senão vejamos:

Art. 17. Será aplicada suspensão por 180 (cento e oitenta) dias da licença do profissional responsável pelo registro que deixar ou registrar informações de modo a receber ou dar vantagem indevida.

Parágrafo único. Serão cassadas as licenças do profissional que, após aplicada sanção prevista no caput, reincidir na mesma infração no período de 5 (cinco) anos.

3.7. Ressalte-se que, nos próprios Autos de Infração instaurado em face de cada recorrente, foi expressamente esclarecida essa previsão (SEI 4899308, 4742899, 4900041, 4805893, 4900858, 4896270, 4901105 e 4805650).

3.8. Além disso, mesmo que não houvesse essa previsão no normativo específico, considerando a previsão contida nos artigos 288 e 295, do CBA, resta regulamentado no âmbito da ANAC, por meio da Resolução 472, a possibilidade de aplicação de sanção de suspensão cumulada ou não com multa (art. 35).

3.9. Assim sendo, não há ilegalidade na aplicação de suspensão cumulada com multa, conforme estabelecido nas Decisões de Primeira Instância, ora atacadas, não havendo o que se falar em nulidade das referidas decisões.

DO MÉRITO DA INFRAÇÃO

3.10. Quanto a alegação de que algumas das panes registradas no sistema informatizado CAVOK da empresa RIMA eram fictícias e buscavam apenas familiarizar os tripulantes com um sistema em fase final de implementação, é relevante lembrar que a Fiscalização cujas conclusões motivaram a lavratura dos Autos de Infração que inauguram os presentes Processos Administrativos foi motivada pelo Ofício nº 448/2019/CART/DRACO da Delegacia de Repressão às Ações Criminosas Organizadas da Polícia Civil do Estado de Rondônia (SEI 4895076), por meio do qual foi noticiado à esta Agência Nacional de Aviação Civil comunicação eletrônica, devidamente periciada, entre funcionários da empresa RIMA (SEI 4895076, fls. 06/23) na qual era discutida a necessidade de se evitar que os fiscais desta Agência tivessem acesso ao sistema interno da empresa chamado de "CAVOK", no qual constariam os registros de necessidade de manutenção nas aeronaves da frota da empresa, para que se pudesse garantir a continuidade de suas operações.

3.11. Segundo detalhamento descrito nos Relatórios de Ocorrência constantes do processo de cada piloto (SEI 4899316, 4806776, 4900044, 4806348, 4900865, 4896276, 4901107, e 4806719), ficou evidente o uso do sistema CAVOK como ferramenta de controle da manutenção da RIMA, a partir de diversas evidências, como por exemplo as atas de reuniões (SEI 4895116, 4808676, 4895230, 4806923, 4895295, 4895171, 4895047, e 4808020) registradas nas datas 12/04/2019, 16/04/2019 e 23/07/2019, as quais demonstram que os funcionários da RIMA usavam o sistema CAVOK, inclusive com o registro em ata do dia 23/07/2019 onde o Gestor Responsável, Sr. Gilberto Scheffer, "... cobrou a todos que usem o sistema CAVOK de maneira contundente e contínua".

3.12. Conforme se verifica dos autos, as Decisões de Primeira Instância deixaram bem clara a relevância quanto a necessidade do correto preenchimento do Diário de Bordo, tendo em vista ser este fonte primária dos registros da vida operacional de uma aeronave brasileira, conforme artigo 4º da Resolução nº 457 de 20/21/2017, e que é do Comandante do voo a responsabilidade pelas informações contidas no Diário de Bordo, conforme artigo 6º da mesma Resolução, *in verbis*:

"Art. 4º O Diário de Bordo é o registro primário das seguintes informações relativas a cada voo:

(...)

XII - discrepâncias técnicas e pessoa que as detectou;

(...)

Art. 6º O piloto em comando do voo é o responsável por assinar as informações de que tratam os incisos I a XII do art. 4º desta Resolução.

Parágrafo único. O piloto em comando também é responsável por assinar, para cada registro, ciência quanto às informações de que tratam os incisos XIII a XVII do art. 4º desta Resolução."

3.13. Infere-se da leitura do inciso XII, do artigo 4º e do artigo 6º da Resolução nº 457/2017, que é obrigatório que as discrepâncias técnicas verificadas durante um voo sejam registradas no Diário de Bordo da aeronave e devidamente endossadas pelo Comandante da operação, não havendo o que ser falar em ausência de perigo de dano em concreto causado pela conduta dos recorrentes, pois tal alegação não é suficiente para afastar a ocorrência da infração.

3.14. No caso em questão, os documentos acostados aos autos pela fiscalização atestam que os autuados não registraram nos diários de bordo (DB) as discrepâncias técnicas apontadas nos respectivos Autos de Infração, restando demonstrada a prática de infração à legislação em vigor, especialmente ao artigo 16, inciso I da Resolução nº 457, não existindo razão para alteração das decisões recorridas quanto a esse ponto.

DA RAZOABILIDADE E PROPORCIONALIDADE DA SANÇÃO APLICADA

3.15. Quanto a razoabilidade e proporcionalidade das sanções aplicadas, é importante destacar que, a primeira questão que identifiquei, quando recebi os presentes autos, foi a necessidade de aguardar o julgamento dos processos que ainda se encontravam pendentes de análise da primeira instância, e que haviam sido instaurados em face da empresa operadora, referentes às aeronaves em questão, visando afastar possível ocorrência de decisões dispares ou contraditórias (SEI 7669835).

3.16. Por esse motivo, levei os presentes autos à 15ª Reunião Deliberativa da Diretoria, de 06/09/2022, com a proposta de sobrestamento até que fossem proferidas decisões nos autos em face do operador aéreo, quando destaquei ainda que *os processos foram originados em uma mesma ação fiscal conduzida na empresa Rio Madeira Aerotáxi (Rio Madeira Aviação) – RIMA, realizada em 31/10/2019 e documentada nos relatórios de fiscalização SEI 3794410 e 4045726*. Além disso, destaquei que: *à luz desses outros elementos no mesmo contexto probatório, entende-se que tanto a hipótese de “obtenção, para si ou para outrem, de vantagens resultantes da infração” quanto da “exposição ao risco da integridade física de pessoas ou da segurança de voo” são ainda objeto de apuração dos referidos processos pendentes de julgamento em 1ª instância, referentes ao operador aéreo*.

3.17. Nessa linha, é de se reconhecer que a empresa RIMA, na qualidade de operadora das aeronaves PR-RMB, PR-RMI, PT-ELM, PTMEC, PT-RDP, PT-DIQ e PT-IEC, realizou voos com esses equipamentos, sem que estivessem em condições aeronavegáveis, em desacordo com o RBHA 91, parágrafo 91.7(a). A apuração das infrações referentes à conduta de responsabilidade da empresa aérea, que se relacionam diretamente ao não lançamento das discrepâncias técnicas discutidas nos autos ora sob análise, são apuradas nos autos do processo nº 00067.000585/2023-98 (conduta infracional da operadora descrita no Auto de Infração nº 002193.I/202).

3.18. No referido processo, entretanto, no julgamento de primeira instância, realizado em 20/10/2023 (SEI 9231125), quando da análise das agravantes aplicáveis à operadora, foram afastadas as agravantes com a seguinte argumentação:

(...) não há nos autos evidência de vantagens concretas decorrentes da infração; e a exposição da integridade física de pessoas ou da segurança de voo a risco, no presente caso, é inerente ao núcleo do tipo infracional da conduta apurada. Nos termos da Súmula Administrativa nº 002/2019, "não cabe a aplicação de agravante quando a circunstância for inerente à prática infracional".

3.19. Assim sendo, e considerando que esse foi justamente o motivo que me levou a aguardar o julgamento dos processos instaurados em face da operadora, é relevante considerar tais circunstâncias também na dosimetria da sanção aplicada aos pilotos, ou seja, a não aplicação das agravantes: i) de obtenção, para si ou para outrem, de vantagens resultantes da infração; e ii) de exposição ao risco da integridade física de pessoas ou da segurança de voo; considerando não haver nos autos evidenciadas de possíveis vantagens concretas decorrentes da infração, bem como de exposição a risco que seja alheio ao núcleo do tipo infracional, nos termos da Súmula Administrativa nº 002/2019,

3.20. Quanto a alegação dos recorrentes, no entanto, sobre a aplicação de atenuante, aduzindo não ter sido considerado, no caso em tela, a adoção de medida para mitigar o risco de dano da conduta, verifica-se que tal argumentação não deve prosperar. Nesse sentido, alegaram todos os recorrentes que *"ao ter[em] notícia das autuações em tela, o[s] recorrente[s] e a empresa em que este[s] laborava[m], empreenderem esforços para demonstrar que a[s] aeronave[s] operada[s] por este[s] (...), estava[m] perfeitamente aeronavegáveis e não teriam existido as panes que se suspeitavam"*.

3.21. Alegaram ainda que: *tendo em vista a suspeita de eventual pane foi aberta ordem de serviço para demonstrar que os equipamentos estavam perfeitamente operantes e que não teria sido realizado qualquer conserto sobre estes nos meses de agosto e setembro de 2019, demonstrando que as imputações feitas não se sustentavam.*

3.22. No entanto, conforme destacado pela Decisão de Primeira Instância: *esta alegação da Defesa não prospera, uma vez que somente as discrepâncias cujo correto tratamento ou inexistência não se puderam confirmar foram motivo de autuação, conforme Relatório de Ocorrência GTFI nº 012492/2020 (SEI 4899316).*

3.23. Além disso, também a aplicação da referida atenuante se faz somente quando há nos autos comprovação de que a adoção tomada pelo Interessado **foi voluntária** e eficaz para evitar ou amenizar as consequências da infração. Como os próprios recorrentes argumentam, apenas "*ao ter[em] notícia das autuações em tela, o[s] recorrente[s] e a empresa em que este[s] laborava[m], empreenderem esforços para demonstrar que a[s] aeronave[s] operada[s] por este[s] (...), estava[m] perfeitamente aeronavegáveis*".

3.24. Assim sendo, coaduno com o entendimento apresentado pela decisão recorrida, pela não aplicação da atenuante requerida.

3.25. Desta forma, mantendo-se a aplicação da atenuante mencionada nas decisões de primeira instância para todos os pilotos (referente "*a inexistência de aplicação definitiva de sanções nos 12 (doze) meses anteriores à data do cometimento da infração em julgamento*"), e afastada a aplicação de agravantes, com a aplicação da fórmula exponencial presente na Resolução nº 472, em seu art. 37-B, para os casos em que houveram mais de uma conduta infracional, considerando, por sua vez, o fator f foi calculado em 2,00, aplicado sobre o valor médio da multa para o tipo infracional de R\$ 2.800,00 (dois mil e oitocentos reais), e para os pilotos que incorreram apenas em uma infração pelo valor mínimo de multa para o tipo infracional de R\$ 1.600,00 (um mil e seiscentos reais), resultando na sanção de multa pecuniária para cada piloto no seguintes valores:

1 - para o piloto Gilberto dos Santos Scheffer - auto de infração nº 2788/2020 - 00058.036065/2020-80 - 2 (duas) condutas infracionais – 1 atenuante - multa no valor de R\$ 3.959,80;

2 - para o piloto Carlos Eduardo da Silva Cardoso - auto de infração nº 2488/2020 - 00058.031565/2020-25 - 1 (uma) infração - 1 atenuante - multa no valor de R\$ 1.600,00 (um mil e seiscentos reais);

3 - para o piloto Carlos Augusto Moreira Maia - auto de infração nº 2791/2020 - 00058.036069/2020-68 - 3 (três) condutas infracionais– 1 atenuante - multa no valor de R\$ 4.849,74;

4 - para o piloto Francisco Lopes da Silva Lima – auto de infração nº 2471/2020 - 00058.031500/2020-80 - 9 (nove) condutas infracionais - 1 atenuante - multa no valor de R\$ R\$ 8.400,00;

5 - para o piloto Jose Ivo Viana da Silva Neto - auto de infração nº 2794/2020 - 00058.036072/2020-81 - 9 (nove) condutas infracionais - 1 atenuante - multa no valor de R\$ 8.400,00 ;

6 - para o piloto Estevão Braga Rodrigues Vieira - auto de infração nº 2790/2020 - 00058.036068/2020-13 - 1(uma) infração - 1 atenuante - multa no valor de R\$ 1.600,00 (um mil e seiscentos reais);

7 - para o piloto Carlos da Silva Nascimento - auto de infração nº 2779/2020 - 00058.036055/2020-44 - 9 (nove) condutas infracionais - 1 atenuante - multa no valor de R\$ 8.400,00; e

8 - para o piloto Caio Helou Badra - auto de infração nº 2481/2020 – 00058.031555/2020-90 - 5 (cinco) condutas infracionais - 1 atenuante - multa no valor de R\$ 6.260,99.

DA APLICAÇÃO DA SANÇÃO RESTRITIVA DE DIREITOS

3.26. Quanto à sanção restritiva de direitos aplicada em primeira instância, faz-se necessário uma avaliação também mais aprofundada.

3.27. Tendo em vista que as condutas infracionais não se restringem a apenas um piloto, mas como vemos, a oito pilotos da mesma empresa, executadas de modo idêntico, pode-se concluir tratar-se de *modus operandi* implementado pela companhia àquela época, reforçado pelas atas de reunião acostadas aos autos (SEI 4054503).

3.28. Nesse sentido, é importante destacar que a empresa aérea já está também respondendo a processo sancionador em razão das condutas infracionais de responsabilidade previstas em regulamentos próprios (nº 00067.000585/2023-98 - Auto de Infração nº 002193.I/202), que se relacionam diretamente ao não lançamento das discrepâncias técnicas discutidas nos autos ora sob análise.

3.29. Por outro lado, também, conforme identificado naqueles autos, por meio de manifestação da área técnica, de 02/02/2024 (SEI 9614579), em atendimento a consulta formulada no âmbito do processo nº 00058.036197/2023-54, visando avaliar a conduta da operadora aérea, desde setembro de 2019, a respeito da análise de conformidade e índices de desempenho de segurança operacional em aeronavegabilidade, foi informado que: *a organização apresentou tempestivamente e satisfatoriamente respostas às não conformidades apuradas por esta Agência nas ações de vigilância (...). Não foram observados impactos negativos significativos no nível de segurança operacional em suas operações. Atualmente, a referida organização está com o seu COA válido. Atualmente, não há processos de fiscalização em curso nesta GTVA sob a certificação RBAC 135 da referida Organização.*

3.30. Além dessa manifestação, anteriormente, em julho de 2020, ou seja, posteriormente aos fatos objeto dos autos de infração ora sob análise, essa Diretoria já veio a consultar também as áreas técnicas envolvidas sobre a situação da Recorrente, tendo obtido as seguintes manifestações:

•Despacho SAR - 20/07/2020- (4536552)

→(...) “a empresa está sendo devidamente supervisionada pela SAR com relação às certificações RBAC135 e RBAC145. A empresa tem respondido às não conformidades identificadas nas atividades de fiscalização de forma aceitável.”

•Despacho SPO - 06/08/2020 - (4624216)

→(...) “a empresa atende, até a última inspeção realizada, a um nível de segurança operacional aceitável.”

3.31. Assim sendo, verifica-se que a Agência já vem adotando junto ao regulado, um acompanhamento periódico, bem como tem essa demonstrado apresentar *tempestivamente e satisfatoriamente respostas às não conformidades apuradas por esta Agência nas ações de vigilância.*

3.32. De qualquer modo, o comportamento da operadora, seja a época, seja posteriormente aos fatos apurados, não afastam a responsabilidade individual de cada piloto no cumprimento aos regulamentos, tampouco a necessária aplicação de sanção nos casos de seu descumprimento, como é o caso.

3.33. No entanto, é relevante considerar nessa análise o histórico mais recente da empresa e de seus agentes, suas interações com a Agência, avaliando-se de forma global a conduta dos regulados ao longo do tempo.

3.34. Assim sendo, entendo não restar justificada a aplicação de sanção restritiva de direitos aos pilotos, propondo, desta forma, o afastamento da aplicação de suspensão das licenças profissionais dos recorrentes.

4. DO VOTO

4.1. Assim sendo, ante todo o exposto e com base no conteúdo dos autos, **VOTO** pelo conhecimento dos Recursos Administrativos apresentados pelos interessados: **Gilberto dos Santos Scheffer; Carlos Eduardo da Silva Cardoso; Carlos Augusto Moreira Maia; Francisco Lopes da Silva Lima; Jose Ivo Viana da Silva Neto; Estevão Braga Rodrigues Vieira; Carlos da Silva Nascimento; e Caio Helou Badra**, e no mérito, por dar **PROVIMENTO PARCIAL**

aos **RECURSOS**, reformando as decisões de segunda instância no sentido de aplicar multa nos valores estipulados no item 3.25 do presente voto, afastada a aplicação de sanção restritiva de direitos.

É como voto.

RICARDO BISINOTTO CATANANT

Diretor - Relator



Documento assinado eletronicamente por **Ricardo Bisinotto Catanant, Diretor**, em 05/03/2024, às 18:23, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **9666595** e o código CRC **AC854A7B**.

SEI nº 9666595