



PARECER N° 394/2019/JULG ASJIN/ASJIN  
PROCESSO N° 00065.101469/2013-33  
INTERESSADO: EDMUNDO CARLOS BRANCO RIBAS

Submeto à apreciação de Vossa Senhoria Proposta de DECISÃO ADMINISTRATIVA DE SEGUNDA INSTÂNCIA, nos termos da minuta anexa.

#### ANEXO

MARCOS PROCESSUAIS													
NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Data da Infração	Diário de Bordo	Local	Marca da Aeronave	Data da Lavratura do AI	Notificação do AI	Defesa Prévia	Decisão de Primeira Instância (DC1)	Notificação da DC1	Multa aplicada em Primeira Instância	Postagem do Recurso
00065.101469/2013-33	656404166	09200/2013/SSO	11/07/2012	1ª linha da folha n° 32 do DB n° 004/PT-AVD/2012	Aeroporto de Campo Grande/MS	PT-AVD	10/07/2013 (SIGAD00065.096431/2013-31)	02/09/2013	12/09/2013	19/07/2016	não consta dos autos	R\$ 2.000,00	16/08/2016
00065.101464/2013-19	656403168	09201/2013/SSO	11/07/2012	2ª linha da folha n° 32 do DB n° 004/PT-AVD/2012	Aeroporto de Campo Grande/MS	PT-AVD	10/07/2013 (SIGAD00065.096516/2013-10)	02/09/2013	12/09/2013	19/07/2016	não consta dos autos	R\$ 2.000,00	16/08/2016

**Infração:** Condução de voo noturno com aeronave "VFR DIURNO".

**Enquadramento:** Art. 302, inciso II, alínea "n" da Lei n° 7.565, de 19/12/1986 c/c item 91.205(c) do RBHA 91.

**Proponente:** Thaís Toledo Alves – SIAPE 1579629 (Portaria Nomeação Memro Julgador ANAC n° 453, de 08/02/2017).

#### INTRODUÇÃO

1. Inicialmente, destaca-se que o presente modelo de análise tem respaldo no art. 50, §2º, da Lei 9.784/1999.
2. Tratam-se de 2 (dois) processos administrativos sancionadores, originados pelos Autos de Infração supra referenciados, com fundamento no artigo 302, inciso II, alínea "n" do CBAer com interpretação sistemática ao disposto item 91.507 do RBHA 91.
3. Descrevem os autos de infração que, durante auditoria na Fly Company Escola de Aviação Civil Ltda - ME, realizada em 11/12/2012, verificou-se que o piloto Sr. Edmundo Carlos Branco Ribas, CANAC 374215, conduziu, no dia 11/07/2012, dois voos noturnos (hora da decolagem: 00:35 e 04:05), na aeronave de matrícula PT-AVD, que era autorizada somente para voos do tipo VFR DIURNO, conforme se constata na 1ª e 2ª linha da folha n° 32 do DB n° 004/PT-AVD/2012 e ficha de instrumentos e equipamentos de voo da referida aeronave.

#### HISTÓRICO

4. **Relatório de Fiscalização - RF** - A fiscalização descreveu as circunstâncias da constatação da ocorrência e anexou documentos que caracterizam as incursões infracionais: RVSO n° 13971/2012, cópias das folhas do Diário de Bordo n° 004/PT-AVD/2012, cópia da ficha de instrumentos e equipamentos de voo da aeronave PT-AVD, cópia da consulta ao sistema SACI (INFO > Aeronave > Aeronavegabilidade) da aeronave PT-AVD e tela do SACI do detalhe aeronavegante.
5. **Defesa Prévia do Interessado** - O interessado alegou dentre outros argumentos que foram voadas muitas horas noturnas com outros instrutores e o proprietário da escola o apresentou a ACFT para voar e a sala AIS aceitou o plano, assim, entende que estava em conformidade com as normas da ANAC. Revela que foi induzido a voar sob pressão e confirma que os voos foram realizados conforme Diário de Bordo, porém, não atentou contra a segurança operacional pois o voo foi realizado por instrutor capacitado e habilitado além de ser totalmente controlado pela torre e APP Campo Grande. Acredita que em momento algum agiu contrário ao que é exigido pela ANAC. Por fim, requer o arquivamento dos processos.
6. **Decisão de Primeira Instância** - O setor competente em motivada decisão de primeira instância, confirmou os atos infracionais e aplicou multa, **no patamar mínimo**, no valor de **R\$ 2.000,00 (dois mil reais), para cada uma das 2 (duas) condutas**, como sanção administrativa, conforme a Tabela de Infrações do Anexo I da Resolução ANAC n° 25, de 25 de abril de 2008 e alterações, pela prática do disposto no art. 302, inciso II, alínea "n" da Lei n° 7.565/1986 - CBA. Considerou a existência de **circunstância atenuante** prevista no inciso III, §1º, artigo 22 da Resolução ANAC n° 25 de 25 de abril de 2008.
7. **Recurso** - Em grau recursal, o interessado faz um relato dos fatos relacionados aos processos e alega:

I - **Preliminarmente:** (i) afronta ao princípio do *non bis in idem*, posto que foi autuado duas vezes pela prática de uma mesma conduta; (ii) necessidade de aplicação dos princípios da razoabilidade e proporcionalidade para que não seja imposta qualquer multa ao recorrente; (iii) afronta aos princípios da legalidade, tipicidade e motivação pois entende que não há subsunção dos fatos à norma, uma vez que o item 91.507 do RBHA91 no qual foi capitulada a infração está inserido na Subparte F que se refere à grandes aviões e aviões multimotores com motores a turbina, porém, a aeronave PR-

AVD é monomotor (modelo Cessna-150), não podendo portanto ser enquadrada como grandes aviões e/ou aviões multimotores a turbina;

II - **No mérito**, faz uma extensa explanação acerca "*Da Intenção dos Voos Noturnos Realizados*", "*Da Controvérsia da ANAC quanto aos voos VFR noturnos realizados dentro da AZT/CTR ou TMA*" e da "*Segurança Operacional*" todos já apresentados em defesa.

8. Dessa forma, requer a anulação dos dois autos de infração por não haver a devida subsunção do fato à norma.

#### **PRELIMINARES**

9. **Da Anulação Dos Atos Administrativos** - Adstrita ao Princípio da Legalidade Constitucional, não pode a Administração tratar da anulação de atos oficiais se não na forma estabelecida pela Lei. 9.784/1999. A citada lei é cristalina em definir:

**Art. 53. A Administração deve anular seus próprios atos, quando eivados de vício de legalidade, e pode revogá-los por motivo de conveniência ou oportunidade, respeitados os direitos adquiridos.**

Art. 54. O direito da Administração de anular os atos administrativos de que decorram efeitos favoráveis para os destinatários decai em cinco anos, contados da data em que foram praticadas, salvo comprovada má-fé.

§1. No caso de efeitos patrimoniais contínuos, o prazo de decadência contar-se-á da percepção do primeiro pagamento.

§2. Considera-se exercício do direito de anular qualquer medida de autoridade administrativa que importe impugnação à validade do ato.

Art. 55. Em decisão na qual se evidencie não acarretarem lesão ao interesse público, nem prejuízo a terceiros, os atos que apresentarem defeitos sanáveis poderão ser convalidados pela própria Administração. (Grifou-se)

10. Nota-se, portanto, que existe uma imposição ao administrador de se anular os atos eivados de ilegalidade. Pela exegese dos artigos 53, 54 e 55 acima, depreende-se que o vício dos autos que não implicarem prejuízo a terceiros ou lesão ao interesse público, poderá ser saneado mediante convalidação. De se frisar, entretanto, que a convalidação somente é cabida quando evidente que não houve prejuízo a terceiros. Em digressão reserva claramente a impossibilidade de convalidação quando terceiro for prejudicado pelo ato eivado por vício de legalidade. O STF, por meio da Súmula 473 dirimiu as características do tema:

A Administração pode anular seus próprios atos, quando eivados de vícios que os tornam ilegais, porque deles não se originam direitos; ou revogá-los, por motivo de conveniência ou oportunidade, respeitados os direitos adquiridos, e ressalvada, em todos os casos, a apreciação judicial.

11. Depreende-se, ainda, da exegese integrativa dos artigos 53, 55 e 50, inc. VIII, da Lei 9.784/1999, que a anulação de um ato administrativo deve seguir de substancial fundamentação:

Art. 50. Os atos administrativos deverão ser motivados, com indicação dos fatos e dos fundamentos jurídicos, quando:

(...) VIII - importem anulação, revogação, suspensão ou convalidação de ato administrativo.

12. Neste contexto, é fácil a compreensão de que a anulação de um ato por parte da própria Administração Pública, decorre do poder de autotutela administrativa. A Administração atua sob a direção do princípio da legalidade, de modo que, se o ato é ilegal, deve proceder à sua anulação para o fim de restaurar a legalidade malferida. Conforme Hely Lopes Meirelles, o controle administrativo deriva do poder-dever de autotutela que a Administração tem sobre seus próprios atos e agentes, e que é normalmente exercido pelas autoridades superiores.

13. *In casu*, verifica-se que tanto a descrição da ocorrência quanto o histórico dos Autos de Infração nº 09200/2013/SSO e 09201/2013/SSO fazem referência à condução de voos noturnos com aeronave autorizada somente para voos do tipo "VFR diurno" e estão fundamentados no art. 302, inciso II, alínea "n" da Lei nº 7.565/86 c/c seção 91.507 do RBHA 91, *in verbis*:

#### **CBA**

Art. 302. A multa será aplicada pela prática das seguintes infrações:

(...)

II - infrações imputáveis a aeronautas e aeroviários ou operadores de aeronaves:

(...)

n) infringir as normas e regulamentos que afetem a disciplina a bordo de aeronave ou a segurança de voo;

(...)

#### **RBHA 91**

##### **SUBPARTE F - GRANDES AVIÕES E AVIÕES MULTIMOTORES COM MOTORES A TURBINA**

###### **91.501 - APLICABILIDADE**

(a) Esta subparte estabelece regras operacionais, adicionais às demais regras das outras subpartes deste regulamento, governando a operação de grandes aviões civis e de aviões civis multimotores, com motores a reação, registrados no Brasil. As regras operacionais desta subparte não se aplicam a aviões que sejam requeridos operar conforme os RBHA 121, 129, 135 e 137. A seção 91.409 estabelece um programa de inspeção para grandes aviões e aviões multimotores com motores a turbina, civis e registrados no Brasil, quando operando segundo os RBHA 129 ou 137 ou segundo este regulamento.

(...)

###### **91.507 - REQUISITOS DE EQUIPAMENTOS. OPERAÇÕES VFR NOTURNAS**

Nenhuma pessoa pode operar um avião em voo VFR noturno, a menos que o avião esteja equipado com os instrumentos e equipamentos requeridos para operação conforme 91.205(c) e com um farol de pouso para operações noturnas. Cada instrumento requerido e cada item de equipamento deve estar em condições de operação

14. Ocorre que a seção 91.507 do RBHA 91 está disposta na Subparte F que estabelece as

regras operacionais governando a operação de **grandes aviões e aviões multimotores com motores a turbina** e a aeronave utilizada nas operações descritas nos referidos AIs não se encaixa em nenhum destes requisitos, senão vejamos.

15. Conforme dados da aeronave PT-AVD registrados no Sistema da ANAC (SIAC > Aeronave > Aeronavegabilidade), o Peso Máximo de Decolagem (PMD) é de 726 Kg (fls. 09) o que não pode ser considerado grande avião nos termos do Regulamento Brasileiro de Aviação Civil - RBAC nº 01 que define **grande aeronave** como sendo uma aeronave com **peso máximo de decolagem aprovado superior a 5.670 kg** (12.500 lb). Ademais, de acordo com a ficha de instrumentos e equipamentos de voo da referida aeronave, verificamos que o motor é do tipo convencional, portanto, não se enquadra no requisito normativo eleito.

16. Assim, neste caso, tendo em vista que não há subsunção dos fatos à norma, constata-se haver vício material nos presentes processos por não restar claro os núcleos infracionais identificados pela Fiscalização e a sua congruência com a capitulação aplicável. Sendo assim, **devem ser declarados nulos os Autos de Infração nº 09200/2013/SSO e 09201/2013/SSO** com cancelamento das multas respectivas e comunicação do teor da decisão à fiscalização para verificação da eventual necessidade de lavratura de novo Auto de Infração, se aplicável.

17. Resta portanto prejudicado o objeto, não sendo necessário a análise dos argumentos de mérito apresentados pelo autuado.

## **CONCLUSÃO**

18. Pelo exposto, sugiro **DAR PROVIMENTO** aos recursos, **ANULAR OS AUTOS DE INFRAÇÃO Nº 09200/2013/SSO E 09201/2013/SSO** e **CANCELAR** as sanções aplicadas pela autoridade competente de primeira instância administrativa que constituíram os **créditos de multa nºs 656404166 e 656403168**, devolvendo os autos com o teor da decisão à Fiscalização, para verificação da eventual necessidade de lavratura de novo auto de infração, desde que respeitados os prazos previstos na Lei 9.873/99.

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

20. **Submete-se ao crivo do decisor.**



Documento assinado eletronicamente por **Thais Toledo Alves, Analista Administrativo**, em 02/04/2019, às 11:48, 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 <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **2854211** e o código CRC **650DBCCB**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL  
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

**DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 409/2019**

PROCESSO Nº 00065.101469/2013-33  
INTERESSADO: Edmundo Carlos Branco Ribas

1. Recurso recebido em seu efeito suspensivo, vez que apresentado na vigência do art. 16 da Res. ANAC 25/2008.

2. De acordo com a proposta de decisão (SEI 2854211), ratifico na integralidade os entendimentos da análise referenciada, adotando-os como meus e tornando-os parte integrante desta decisão, com respaldo nos termos do artigo 50, §1º da Lei nº 9.784/1999.

3. A análise concluiu:

Ocorre que a seção 91.507 do RBHA 91 está disposta na Subparte F que estabelece as regras operacionais governando a operação de **grandes aviões e aviões multimotores com motores a turbina** e a aeronave utilizada nas operações descritas nos referidos AIs não se encaixa em nenhum destes requisitos, senão vejamos.

Conforme dados da aeronave PT-AVD registrados no Sistema da ANAC (SIAC > Aeronave > Aeronavegabilidade), o Peso Máximo de Decolagem (PMD) é de 726 Kg (fls. 09) o que não pode ser considerado grande avião nos termos do Regulamento Brasileiro de Aviação Civil - RBAC nº 01 que define **grande aeronave** como sendo uma aeronave com **peso máximo de decolagem aprovado superior a 5.670 kg** (12.500 lb). Ademais, de acordo com a ficha de instrumentos e equipamentos de voo da referida aeronave, verificamos que o motor é do tipo convencional, portanto, não se enquadra no requisito normativo eleito.

Assim, neste caso, tendo em vista que não há subsunção dos fatos à norma, constata-se haver vício material nos presentes processos por não restar claro os núcleos infracionais identificados pela Fiscalização e a sua congruência com a capitulação aplicável. Sendo assim, **devem ser declarados nulos os Autos de Infração nº 09200/2013/SSO e 09201/2013/SSO** com cancelamento das multas respectivas e comunicação do teor da decisão à fiscalização para verificação da eventual necessidade de lavratura de novo Auto de Infração, se aplicável.

4. O art. 53 da Lei 9.784/1999 determina que a Administração deve anular seus próprios atos, quando eivados de vício de legalidade, e pode revogá-los por motivo de conveniência ou oportunidade, respeitados os direitos adquiridos.

5. A Resolução Anac 472/2018, no tocante aos resultados do recurso, assim dispõe:

Art. 44. Do julgamento do recurso poderá resultar:

I - confirmação da sanção aplicada;

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

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

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

§ 1º Nos casos de alteração da espécie de sanção para suspensão ou cassação de outorgas concedidas diretamente pela Diretoria, o processo será encaminhado para decisão da Diretoria.

§ 2º Após a leitura do relatório e antes da prolação do relator, é facultado ao recorrente ou seu representante legal aduzir considerações orais, com duração máxima de 10 (dez) minutos, devendo sua manifestação ser reduzida a termo e juntada aos autos.

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

**§ 4º Nos casos em que a decisão de primeira instância for declarada nula, os autos do PAS serão tramitados ao setor de origem para proferir nova decisão, respeitados os prazos previstos na Lei nº 9.873, de 1999.**

[destacamos]

6. Assim, consideradas as atribuições a mim conferidas pela Portaria nº 3.403, de 17 de novembro de 2016 e Portaria nº 2.829, de 20 de outubro de 2016 e com lastro **no arts. 42 e 44 da**

**Resolução ANAC nº 472, de 2018** e competências dadas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381/2016, tratando-se de ser matéria de saneamento da dosimetria aplicada em primeira instância, **DECIDO**:

- **DAR PROVIMENTO** aos recursos, **ANULAR OS AUTOS DE INFRAÇÃO Nº 09200/2013/SSO E 09201/2013/SSO** e **CANCELAR** as sanções aplicadas pela autoridade competente de primeira instância administrativa que constituíram os **créditos de multa nºs 656404166 e 656403168**;
- **DEVOLVA-SE** o feito à ACPI/SPO, para verificação da eventual necessidade de lavratura de novo auto de infração, desde que respeitados os prazos previstos na Lei 9.873/99.

7. À Secretaria.

8. Publique-se. Notifique-se.

**BRUNO KRUCHAK BARROS**

SIAPE 1629380

Presidente Turma Recursal – BSB

Assessor de Julgamento de Autos em Segunda Instância Substituto



Documento assinado eletronicamente por **Bruno Kruchak Barros, Presidente de Turma**, em 02/04/2019, às 16:17, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **2803444** e o código CRC **394DD35B**.

Referência: Processo nº 00065.101469/2013-33

SEI nº 2803444