



**PARECER N°** 993/2019/JULG ASJIN/ASJIN  
**PROCESSO N°** 00066.518129/2017-61  
**INTERESSADO:** @INTERESSADOS\_VIRGULA\_ESPACO@

## **PROPOSTA DE DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA – ASJIN**

**Infração:** utilizar ou empregar aeronave em desacordo com as prescrições dos respectivos certificados ou com estes vencidos.

**Enquadramento:** alínea "c" do inciso I do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA).

**Auto de Infração:** 001813/2017

**Data de Infração:** entre 2015 e 2017

**Crédito de Multa:** 667412197

**Aeronave:** PP-HLB

**Proponente:** Daniella da Silva Macedo Guerreiro - Especialista em Regulação de Aviação Civil - SIAPE 1650801

## **INTRODUÇÃO**

1. O Auto de Infração (AI) nº 001813/2017 (SEI nº 0933808) apresenta a seguinte descrição:

### DESCRIÇÃO DA EMENTA

Utilizar ou empregar aeronave em desacordo com as prescrições dos respectivos certificados ou com estes vencidos.

### HISTÓRICO

Foi verificado que o proprietário da aeronave PP-HLB fez vários voos com a aeronave após o vencimento do Adendo ao seu Certificado de Aeronavegabilidade, tendo portanto utilizado ou empregado a aeronave sem que a documentação necessária estivesse em vigor. Conforme registros na CIV eletrônica a aeronave fez vários voos entre 2015 e 2017, mesmo depois do Adendo ao certificado de aeronavegabilidade (CAV) estar vencido.

**CAPITULAÇÃO:** Alínea c do inciso I do artigo 302 do(a) Lei 7565 de 19/12/1986

**Data da Ocorrência:** 08/04/2017

2. No Relatório de Fiscalização (RF) nº 004473/2017 (SEI nº 0933841) foi informado que:

### DESCRIÇÃO

Durante verificações na base de dados da ANAC de São José dos Campos relativo à emissão de Certificado de Aeronavegabilidade (CA) e seus Adendos, detectou-se que a aeronave PP-HLB de propriedade do Aeroclube de Pirassununga estava com o Adendo ao CA vencido desde 30 de outubro de 2014.

Foi solicitado ao proprietário da aeronave que apresentasse o Adendo que estava em posse do

mesmo e este apresentou através do E-mail datado de 14/06/2017 15:08 para o grupo experimental, uma cópia digital (Anexo I) que correspondia à versão que a ANAC tinha, ficando então comprovado que o proprietário somente tinha posse deste Adendo vencido.

Ressalta-se que o Adendo é um documento essencial e é parte integrante e inseparável do CA, sendo que esta informação inclusive consta impressa no corpo do CA (Anexo II). É no Adendo que a autoridade aeronáutica descreve todas as limitações operacionais a que a aeronave está sujeita, incluindo, a validade do Certificado que pode ser alterada a critério da autoridade para datas inferiores à data padrão do CA, para fins de melhor fiscalização do uso da aeronave.

Foi verificado também no histórico de e-mails da ANAC que um preposto do proprietário fez contato com a ANAC por e-mail em 15 de maio de 2015 08:35 (Anexo III), após vencido o Adendo, solicitando sua renovação, entretanto, após as instruções subsequentes por parte da ANAC em relação ao que necessitava ser apresentado, não houve providências por parte do proprietário, e, portanto, não foi reemitido outro Adendo.

Como agravante, foi verificado ainda que a aeronave fez vários voos registrados na CIV eletrônica, entre 2015 e 2017, mesmo depois do Adendo estar vencido, conforme pode ser verificado através do Anexo IV.

3. Anexo (SEI nº 0933843) em que consta troca de e-mails referente à solicitação do Adendo ao Certificado de Autorização de Voo Experimental da aeronave PP-HLB, Adendo ao Certificado de Autorização de Voo Experimental da aeronave PP-HLB em que está destacada a data de validade de 30/10/2014, Certificado de Aeronavegabilidade da aeronave PP-HLB em que está destacada a informação de que o mesmo é válido somente com o respectivo adendo, troca de e-mails referente à solicitação de renovação do adendo da aeronave PP-HLB, pesquisa de movimento da aeronave PP-HLB no período de 30/10/2014 a 22/06/2017 em que foram listados 19 itens.

## **DEFESA**

4. O interessado apresentou defesa que foi recebida em 12/09/2017 (SEI nº 1055819).

5. Na defesa afirma que o avião realmente efetuou voos nos anos de 2015, 2016 e 2017, operando sempre de acordo com o RBAC 91 e RBAC 21.191(d). Esclarece que o PT-19 PP-HLB é um avião de alta importância histórica na aviação civil e militar do Brasil, que foi construído sob licença da Fairchild na Fábrica do Galeão em 1948, sendo usado como avião de instrução militar na Escola de Aeronáutica até 1961 com o prefixo FAB 0375, tendo sido então repassado para diversos Aeroclubes, até sua distribuição para o Aeroclub de Pirassununga. Acrescenta que este avião foi pilotado pelo ícone da Aviação Brasileira Alberto Bertelli, no qual ministrava instrução de acrobacia aérea, que o avião foi recuperado e colocado novamente em condições de voo com grande esforço do Aeroclub de Pirassununga, porém, devido a conjunturas diversas, ficou alguns anos sem voar até a sua volta ao voo em outubro de 2013, como avião da categoria histórica experimental e com o propósito de exibição. Alega que o Aeroclub de Pirassununga é uma entidade sem fins lucrativos e de pequeno porte, sediado em uma cidade de porte médio do interior do Estado de São Paulo. Dispõe que como diversos outros Aeroclubes, passou por momentos bons e por crises, algumas de grande envergadura e que desta maneira, a partir de 2004, a entidade foi sofrendo redução em suas atividades e enfrentando diversas dificuldades para manter a sua operação, que com muito esforço foi conseguida a volta ao voo do PP-HLB, sendo esse um acontecimento de grande importância e orgulho para o Aeroclub de Pirassununga e que manter o PP-HLB voando tornou-se um objetivo primário, sendo este avião um símbolo do Aeroclub de Pirassununga, com o destaque de ser um dos quatro aviões deste tipo em atividade no País e o único de Aeroclub de Pirassununga.

6. Alega que a respeito da documentação do PP-HLB, a mesma foi regularizada em 2013, tendo o avião recebido o seu CAVE e um Adendo ao mesmo. O CAVE traz como data de validade 25/08/2019 e o Adendo 30/10/2014, que a Diretoria da época entendeu que a data de vencimento do CAVE era o parâmetro a ser observado, já que este era o documento definitivo do avião e que o adendo se referia aos CAVEs provisórios, tendo em vista a diferença de datas entre os dois e passou esta informação para as duas Diretorias seguintes, sendo este raciocínio corroborado pelo fato do avião estar sempre regular ao serem feitas consultas no RAB e ao serem passadas notificações de voo, onde também é checada a regularidade do avião. Acrescenta que em momento algum apareceu alguma situação

diferente no RAB e todos os voos foram autorizados pelos Órgão de Controle do Espaço Aéreo, sendo alguns sido feitos para exibição em eventos na Academia da Força Aérea e um para participação do Arraiá Aéreo em Bauru, no qual foram contatados não somente os Órgão de Controle de Pirassununga e de Bauru, mas conseguida uma autorização de voo para aeronave sem rádio com o CINDACTA II. Informa que em momento algum teve o Aeroclube de Pirassununga a intenção de voar com a documentação vencida, até porque manter o avião voando sempre foi objetivo a ser alcançado e todas as demais obrigações como revisões e pagamento de seguro foram sempre observadas criteriosamente. Considera que a falta de renovação do Adendo se deve a uma interpretação equivocada, aliada à falta de informação sobre o assunto e falta de comunicação por parte do setor competente da ANAC, pois o Aeroclube nunca foi comunicado oficialmente sobre o vencimento do adendo ou sua necessidade de renovação de 2014 até o presente ano. Argumenta que em toda a legislação disponibilizada sobre a autorização de voo experimental a palavra adendo aparece uma vez e não há menção nenhuma sobre a sua confecção ou validade.

7. Afirma que embora possa parecer claro ao setor responsável da ANAC, para o operador não é matéria de entendimento fácil. Considera que na administração pública a clareza é característica de vital importância e que para tanto há a Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, que dispõe sobre a elaboração, a redação, a alteração e a consolidação das leis e estabelece normas para a consolidação de atos normativos. Cita a Seção II da referida norma, que trata da articulação e da redação das leis, e estabelece em seu art. 11 que as disposições normativas devem ser redigidas com clareza, precisão e ordem lógica. Acrescenta que além da norma mencionada, há, ainda, o Decreto nº 4.176, de 28 de março de 2002, que versa sobre o mesmo assunto. Alega que à luz do texto acima, não há como considerar a questão do Adendo do CAVE como uma matéria clara e precisa, principalmente no tocante a evidenciar com clareza o conteúdo e o alcance que o legislador pretende dar à norma. Afirma que caso não haja clareza e precisão corre-se o risco de provocar prejuízo aos submetidos à legislação e que considerar um anexo de um documento como parte mais significativa não é coerente ao entendimento, pois a parte não pode ser mais importante que o todo. Acrescenta que foi também realizada uma consulta ao setor responsável pela aviação experimental, na qual foi reportada que os itens do adendo passarão a fazer parte do corpo do CAVE, ou seja, há o reconhecimento que o adendo não cumpre com a finalidade a que se propunha e o procedimento está sendo mudado.

8. Argumenta que outro fator a ser considerado é a situação regular do PP-HLB no RAB durante o período mencionado no auto de infração. Considera que o RAB é fonte primária de consulta e traz como observação na sua página de acesso "A consulta refere-se única e exclusivamente a situação de aeronavegabilidade da aeronave, não podendo ser utilizada como garantia de regularidade da pessoa jurídica vinculada a sua operação junto à ANAC." Conclui que se o avião encontra-se com a sua situação de aeronavegabilidade normal, não há restrição nenhuma na sua operação, ou seja, ele está com todas as exigências em ordem, inclusive sua documentação. Informa que em todas as consultas do PP-HLB ao RAB nos anos de 2014, 2015, 2016 e 2017 até sua suspensão, a situação de aeronavegabilidade apareceu sempre como "normal" e que a atual Diretoria do Aeroclube ao assumir realizou consultas de todas as aeronaves do seu acervo, a fim de detectar e corrigir qualquer impropriedade e no caso do PP-HLB nada constava. Alega que este fato aliado também com a total aceitação de notificações e planos de voo por parte dos órgãos do DECEA corroborou o entendimento acerca da não necessidade de renovação do adendo ao CAVE. Afirma que em consulta à ANAC foi relatado que este sistema não atende completamente às demandas do setor de aviação experimental e possui falhas, como considera que ficou exposto na situação do adendo ao CAVE do PP-HLB. Aduz que a despeito disso, sendo essa situação completamente fora do escopo do operador, não justifica a infração, pois o Aeroclube possui uma certidão de aeronavegabilidade normal dada pelo RAB durante todo o período em questão e nunca teve qualquer impedimento à sua operação, mesmo sendo fiscalizado pelo RAB e pelo DECEA.

9. Destaca que o Aeroclube de Pirassununga ao ser notificado da situação irregular do PP-HLB, prontamente iniciou o processo para a sua regularização e que a intenção do Aeroclube é cumprir com todas as legislações e trabalhar de acordo com o preconizado pela ANAC. Informa que nunca houve qualquer intenção de voar com documentação irregular e que manter o PP-HLB disponível para o voo é meta imprescindível para o Aeroclube de Pirassununga. Considera que para tanto foram e estão sendo

demandados todos os recursos para atingir este objetivo.

10. Acredita que se encontra bem evidenciada a intenção do Aeroclube de operar corretamente e dentro das normas o PP-HLB e que os fatos expostos trazem o entendimento das circunstâncias e comprovam que o Aeroclube agiu de acordo com as informações que dispunha, sempre buscando a correção dos seus atos. Considera que não há como evidenciar uma impropriedade se o sistema de consulta indica uma situação regular e não há elementos na legislação que possam indicá-la.

11. Extrato de consulta da aeronave PP-HLB realizada na data de 30/06/2016.

## **DECISÃO DE PRIMEIRA INSTÂNCIA**

12. O setor competente, em decisão motivada (SEI nº 2934200) de 26/04/2019, considerou caracterizadas as infrações descritas no AI, em face de prática capitulada no art. 302, I, c, da Lei nº 7.565, de 1986, por ter operado a aeronave com o respectivo Adendo ao CA fora da vigência. No exame de circunstâncias atenuantes, conforme previsão do art. 36, §1º, da Resolução ANAC nº 472, de 2018, verificou que havia a circunstância atenuante prevista no Inciso III, ou seja, "III - inexistência de aplicação de penalidades no último ano" em face de que a Autuada não sofreu a aplicação de multa, transitada em julgado, cuja infração tenha ocorrido nos 12 (doze) meses anteriores ao fato, consoante o contido no sistema informatizado da ANAC, SIGEC (Sistema Integrado de Gestão de Créditos) e que não se encontrava configurada a ocorrência de condições agravantes previstas no art. 32, §2º, da Resolução ANAC nº 472, de 2018. Fixou o valor da penalidade de multa no patamar mínimo, isto é, R\$1.200,00 (hum mil e duzentos reais) para cada um dos 19 (dezenove) voos constatados perfazendo o total de R\$22.800,00 (vinte e dois mil e oitocentos reais).

13. Extrato de consulta de decolagens com a aeronave PP-HLB no período de 31/10/2014 a 08/04/2017 em que constam listados 17 itens (SEI nº 2942704).

14. Certificado de matrícula da aeronave PP-HLB, Certificado de Aeronavegabilidade da aeronave PP-HLB em que consta a informação "VÁLIDO SOMENTE COM O RESPECTIVO ADENDO" e Certificado de Autorização de Voo Experimental da aeronave PP-HLB (SEI nº 2953713).

## **RECURSO**

15. O interessado foi notificado da decisão de primeira instância em 06/06/2018, conforme demonstrado em Aviso de Recebimento (AR) (SEI nº 3143651).

16. O interessado apresentou recurso (SEI nº 3142908), que foi recebido em 17/06/2019.

17. No recurso preliminarmente destaca que a Administração Pública é regida pelos Princípios Constitucionais da legalidade, finalidade, motivação, razoabilidade, proporcionalidade, moralidade, ampla defesa, segurança jurídica, interesse público e eficiência. Dentre os princípios listados, ressalta o da legalidade, previsto no artigo 5º, II e artigo 37, ambos da Constituição Federal. Afirma que o Princípio da Legalidade constitui uma das principais garantias aos direitos individuais. Isto porque a lei, ao mesmo tempo em que os define, estabelece também os limites de atuação administrativa que tenha por objeto a restrição ao exercício de tais direitos em benefício da coletividade. Alega que a Administração Pública só pode fazer aquilo que a lei permite. Nesse sentido, afirma que não pode a Administração Pública, por simples ato normativo ou administrativo, conceder direitos, criar obrigações ou impor vedações ao administrado, pois, para tanto, depende de lei.

18. A respeito do Auto de Infração alega que em face ao determinado no §2º do art. 10 da Resolução nº 25, documento esse que regia a lavratura dos Autos de Infração no âmbito da ANAC ao tempo da lavratura do indigitado Auto, cabia ao Agente que lavrou o Auto de Infração individualizar objetivamente todas as condutas a serem perquiridas. Afirma que de acordo com a norma vigente ao tempo da lavratura do Auto de infração, deveria o agente ter realizado levantamento e indicado individualmente cada ato ou ação considerada irregular, para que dessa feita pudesse o Autuado ter conhecimento de cada uma das possíveis infrações cometidas e, assim, defender-se individualmente.

Considera que notadamente não se trata de vício meramente formal, mas de inobservância à norma vigente. Afirma que deixou o agente de observar requisito legal.

19. Sobre a aferição da quantidade de infrações alega que quando deixou de individualizar as possíveis condutas irregulares, passíveis de investigação e defesa, precluiu a possibilidade da Administração em separar e dividir as condutas. Menciona que já é pacífico o entendimento que há infração continuada quando da apuração de ilícito em uma única ação fiscal, importando, assim a imposição de uma única multa. Cita julgado do Superior Tribunal de Justiça (STJ) neste sentido. Argumenta que face à Jurisprudência do Egrégio Superior Tribunal de Justiça, descabida a imposição de 19 (dezenove) infrações, em uma única e singular ação fiscal, a qual ainda inobservou a Resolução n° 25 em vigor no ato da ação fiscal, como já anteriormente tratado. Acrescenta que o analista ao dosar a pena em 19 (dezenove) infrações sem motivar sua decisão, deixou de observar os ditames do caput do art. 50 da Lei n° 9.784/99.

20. No que tange à tipificação, menciona que no item 17.1 da Decisão de Primeira Instância foi reconhecido que a aeronave possuía à época Certificado de Aeronavegabilidade Padrão, categoria Normal e que foi informado taxativamente que “17.1 ... Não é, portanto, um CAVE ou CAV, emitido conforme RBAC 21.175(b)”. Afirma que tratará o Certificado de Aeronavegabilidade da forma como entendeu o decisor, até porque a análise foi perfeita, face a realidade. Considera que o agente responsável pela análise da defesa baseou a exigência do Certificado de Aeronavegabilidade no Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica (RBHA) 91, especificamente em 91.203, norma essa válida e vigente, porém deixou de observar a lei que rege a aviação civil brasileira e que trata especificamente do “Certificado de Aeronavegabilidade”, citando o disposto no art. 114 da Lei 7.565/86. Alega que por fácil e clara interpretação, é cristalino que o dispositivo legal determina, inequivocamente, que a validade do Certificado de Aeronavegabilidade é aquela estampada no seu campo específico de validade (“...certificado de aeronavegabilidade será válido durante o prazo estipulado e...”), cabendo ao campo de observações a estipulação de condições obrigatórias à manutenção de sua validade (“...enquanto observadas as condições obrigatórias nele mencionadas...”). Acrescenta que o parágrafo primeiro do mesmo artigo 114 determina que caberá aos Regulamentos (atuais RBAC), o estabelecimento dos requisitos, condições e provas para a obtenção ou renovação do Certificado de Aeronavegabilidade, assim como seu prazo de vigência e casos de suspensão e cassação. Afirma que em atenção ao determinado no CBA, incluiu-se no Regulamento Brasileiro de Aviação Civil (RBAC) n° 21 o balizamento necessário à obtenção e validade do Certificado de Aeronavegabilidade, como redigido na Subparte H (seção 21.171 em diante) desse RBAC. Esclarece que na Subparte H do RBAC n° 21 são tratados diversos assuntos relacionados à emissão do Certificado de Aeronavegabilidade e que dentre esses assuntos encontra-se na seção 21.181 o requisito “validade”. Observa que o prazo de validade do Certificado de Aeronavegabilidade é determinado pela ANAC. Afirma que a Instrução de Suplementar – IS n° 21.181-001 Revisão C traz em seu texto, especificamente na sua Seção 5 as orientações exaradas por essa Agência para a validade do Certificado de Aeronavegabilidade, cita os itens 5.1 e 5.2.1(b) da referida IS. Acrescenta que outro ponto bastante importante relacionado à publicidade da validade do Certificado de Aeronavegabilidade foi tratado na seção 5.9 da mesma IS, alega que essa determinação normativa regulamenta as condições quanto ao vencimento do Certificado de Aeronavegabilidade e a forma como se torna pública essa condição, através do sistema SIAC, para que se cumpra com a determinação do art. 114 do CBA e se garanta o interesse público. Acrescenta que isto vai também ao encontro das alegações da Defesa, no instante em que se afirma que a aeronave em nenhum momento teve restrições à realização de voos.

21. Com relação ao Adendo, alegando que o decisor não menciona qual norma, dentro do ordenamento jurídico nacional, se refere a obrigação de observar e cumprir as determinações e condições obrigatórias do mencionado “Adendo” ao Certificado de Aeronavegabilidade ora discutido. Acrescenta que pelo contrário, menciona documento alienígena, a “Order 8130.2J” como o balizador da emissão do mencionado “Adendo” e que o o analista menciona que a supramencionada Order serve, no direito americano como balizador de restrições a serem impostas a aeronaves experimentais com o propósito de exibição, grifando o termo. Questiona que se o decisor considerou que a aeronave PP-HLB tinha Certificado de Aeronavegabilidade Padrão, registrado na Categoria Normal, como poderia calçar sua

recusa em aceitar Defesa, além de documento não reconhecido no ordenamento, mas, ainda, em documento que não fazia referência à Categoria da Aeronave em tela. Acrescenta que na Decisão de Primeira Instância, explicitamente no item 22.2 é mencionado que “Adendo” NÃO está previsto na legislação. Afirma que se não está previsto na legislação, o documento absolutamente não pode ser utilizado pela autoridade de aviação civil, sob pena de ferir o Princípio Constitucional da Legalidade. Acrescenta que ainda que houvesse qualquer possibilidade de reconhecer o mencionado documento como lícito, o decisor menciona as restrições passíveis de serem inseridas nesse documento e, dentre eles, não menciona, e não poderia mesmo mencionar, a restrição temporal da validade do Certificado de Aeronavegabilidade, pois, como já destacado anteriormente, esta é uma característica imposta ao Certificado de Aeronavegabilidade na sua cártula.

22. Requer: que se conheça e dê provimento aos argumentos do recurso; que seja declarado nulo o Auto de Infração nº 001813/2017, datado de 04/08/17, por ter sido lavrado em desacordo com a legislação vigente; que seja declarado nulo o documento chamado “Adendo” e o referido processo administrativo saneado para processar seu desentranhamento dos autos, em razão de inexistência de previsão legal; que os processos SEI nº 00066.518129/2017-61 e SIGEC 667412197 sejam arquivados, sem julgamento do mérito, em razão das diversas irregularidades e afrontas aos Princípios Constitucionais que regem a Administração Pública; e “Ad cautelam” que se desconsidere a eventual aplicação de múltiplas infrações, em razão da Jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça que já pacificou o tema, considerando como infração singular, nos termos do exposto.

23. Procuração, Estatuto Social do Aeroclube de Pirassununga, Ata da Assembleia Geral ordinária de eleição de Diretoria do Aeroclube de Pirassununga de 22/09/2018, documento de identidade de advogado, recibo eletrônico de protocolo.

### **OUTROS ATOS PROCESSUAIS**

24. AR referente ao AI nº 005657/2016.
25. Despacho a respeito de requisitos de validade do AI (SEI nº 1299534).
26. Despacho para juntada do AI assinado (SEI nº 1315694).
27. Troca de e-mails referentes Auto de Infração sem opção de assinatura (SEI nº 1315742).
28. Despacho a respeito dos requisitos de validade do AI (SEI nº 1335431).
29. Declaração informando que foi entregue via do AI assinado para o despacho para o autuado (SEI nº 1345860).
30. Extrato do SIGEC (Sistema Integrado de Gestão de Créditos) (SEI nº 2951776).
31. Despacho para notificação de decisão (SEI nº 2961395).
32. Extrato do SIGEC (SEI nº 3006143).
33. Ofício nº 3564/2019/ASJIN-ANAC (SEI nº 3007762) para notificação da decisão de primeira instância.
34. Certidão referente à juntada de documentos (SEI nº 3142911).
35. Despacho de aferição de tempestividade (SEI nº 3151746).
  
36. É o relatório.

### **PRELIMINARES**

37. **Individualização objetiva das infrações**

37.1. No AI nº 001813/2017 é informado que a aeronave PP-HLB "... fez vários voos entre 2015 e 2017, mesmo depois do Adendo ao certificado de aeronavegabilidade (CAV) estar vencido." Além disso, o AI informa como data da ocorrência apenas o dia 08/04/2017.

37.2. No recurso o interessado alega que em face ao determinado no §2º do art. 10 da Resolução nº 25, documento esse que regia a lavratura dos Autos de Infração no âmbito da ANAC ao tempo da lavratura do indigitado Auto, cabia ao agente que lavrou o Auto de Infração individualizar objetivamente todas as condutas a serem perqueridas. Afirma que de acordo com a norma vigente ao tempo da lavratura do Auto de infração, deveria o agente ter realizado levantamento e indicado individualmente cada ato ou ação considerada irregular, para que dessa feita pudesse o Autuado ter conhecimento de cada uma das possíveis infrações cometidas e, assim, defender-se individualmente. Considera que notadamente não se trata de vício meramente formal, mas de inobservância à norma vigente. Afirma que deixou o agente de observar requisito legal.

37.3. Diante tal alegação do interessado, cabe a análise do previsto no art. 10 da Resolução ANAC nº 25/2008, apresentado a seguir.

Resolução ANAC nº 25/2008

Art. 10. Constatada, pelo agente da autoridade de aviação civil, a existência de indícios da prática de infração, será lavrado Auto de Infração e instaurado processo administrativo. (Redação dada pela Resolução nº 306, de 25.2.2014)

(...)

§ 2º Havendo indícios da prática de duas ou mais infrações relacionadas a um mesmo contexto probatório ou cuja prova de uma possa influir na prova de outra(s), será lavrado um único Auto de Infração, para a apuração conjunta dos fatos conexos, mediante a individualização objetiva de todas as condutas a serem perquiridas e das normas infringidas. (Redação dada pela Resolução nº 306, de 25.2.2014)

§ 3º Na hipótese do parágrafo anterior, a apuração conjunta dos fatos não implicará a utilização de critério de dosimetria distinto do estabelecido no Título III para a imposição de penalidades, devendo os atos decisórios que cominar em sanções, aplicá-las, de forma individualizada, pela prática de cada uma das infrações cometidas. (Redação dada pela Resolução nº 306, de 25.2.2014)

37.4. Verifica-se que, de fato, no §2º do art. 10 da Resolução ANAC nº 25/2008 é previsto que será lavrado um único Auto de Infração para a apuração conjunta de fatos conexos, mediante a individualização objetiva de todas as condutas a serem perquiridas e das normas infringidas. Importante, ainda, observar o previsto no inciso II do art. 8º da Resolução ANAC nº 25/2008.

Resolução ANAC nº 25/2008

Art. 8º O AI deve conter os seguintes requisitos:

(...)

II - descrição objetiva da infração;

(...)

37.5. Ainda, neste mesmo sentido, cumpre observar o estabelecido no inciso IV do art. 6º da Instrução Normativa (IN) ANAC nº 08/2008, em vigor à época da lavratura do AI nº 001813/2017, conforme apresentado a seguir.

IN ANAC nº 08/2008

Art. 6º O auto de infração conterá os seguintes elementos:

(...)

IV - descrição objetiva do fato ou do ato constitutivo da infração, incluindo data, local e hora da ocorrência, número do voo e identidade do passageiro, quando for o caso;

(...)

37.6. Diante do exposto, entendo que no AI nº 001813/2017 não ocorreu a individualização

objetiva de cada uma das condutas a serem perquiridas, em função de não ter havido individualmente a descrição objetiva de cada um dos fatos constitutivos das infrações, com a devida identificação de data, local e hora da ocorrência, conforme aplicável. Desta maneira, vislumbro que possam prosperar as alegações citadas do interessado, que foram apresentadas em sede de recurso. Adicionalmente, entendo que o vício em questão do Auto de Infração causa prejuízo ao interessado, prejudicando a sua defesa. Assim, entendo que deva ser atendido o requerimento do interessado para que o seja declarado nulo o referido AI, pois identifico que, no presente caso, o AI padece de vício insanável, devendo ser observado o disposto no art. 20 da Resolução ANAC nº 472/2018.

Resolução ANAC nº 472/2018

Art. 20. Verificada a existência de vício insanável deverá ser declarada a 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 23 de novembro de 1999

37.7. Diante do exposto, sugiro anular o AI nº 001813/2017, que deu origem ao presente processo. Importante ainda observar que segundo o art. 1º da Lei nº 9.873/1999 prescreve em cinco anos a ação punitiva da Administração Pública Federal, direta e indireta, no exercício do poder de polícia, objetivando apurar infração à legislação em vigor, contados da data da prática do ato ou, no caso de infração permanente ou continuada, do dia em que tiver cessado. Assim, tendo em conta que no AI nº 001813/2017 é informado que as ocorrências se deram entre 2015 e 2017 ainda é possível proceder à lavratura de novo auto de infração, identificando de maneira inequívoca individualmente cada uma das possíveis infrações a serem apuradas.

## **CONCLUSÃO**

38. Pelo exposto, sugiro ANULAR o Auto de Infração nº 001813/2017, bem como a decisão de primeira instância, CANCELANDO-SE a multa aplicada que constituiu o crédito de nº 667412197 e RETORNANDO-SE O PROCESSO À ORIGEM (Superintendência de Aeronavegabilidade) para que promova, se entender necessário, a LAVRATURA de novo Auto de Infração, notificando o interessado e abrindo prazo para o Autuado apresentar defesa, providenciando, em seguida, a necessária decisão.

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

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

**DANIELLA DA SILVA MACEDO GUERREIRO**  
**SIAPE 1650801**



Documento assinado eletronicamente por **Daniella da Silva Macedo Guerreiro, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 31/07/2019, às 14:27, 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 **3295967** e o código CRC **394D7CE7**.

---

**Referência:** Processo nº 00066.518129/2017-61

SEI nº 3295967



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL  
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

**DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 1133/2019**

PROCESSO Nº 00066.518129/2017-61  
INTERESSADO: @interessados\_virgula\_espaco@

Brasília, 02 de agosto de 2019.

1. Trata-se de Recurso Administrativo interposto por AERoclube DE PIRASSUNUNGA, CPF 51410942000189, contra decisão de 1ª Instância da SAR (Superintendência de Aeronavegabilidade), proferida dia 26/04/2019, que aplicou multa no valor de R\$1.200,00 (hum mil e duzentos reais) para cada um dos 19 (dezenove) voos constatados perfazendo o total de R\$22.800,00 (vinte e dois mil e oitocentos reais), pela prática da infração descrita no Auto de Infração nº 001813/2017 por utilizar ou empregar aeronave em desacordo com as prescrições dos respectivos certificados ou com estes vencidos. A infração foi capitulada na alínea "c" do inciso I do art. 302 do CBA (Código Brasileiro de Aeronáutica).

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 nº 993/2019/JULG ASJIN/ASJIN - SEI nº 3295967], ressaltando que embora a Resolução ANAC 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, inciso II, da Resolução ANAC nº 472, de 2018, e competências conferidas pelo artigo 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381, de 2016, **DECIDO:**

- por ANULAR o Auto de Infração nº 001813/2017, bem como a decisão de primeira instância, CANCELANDO-SE a multa aplicada que constituiu o crédito de nº 667412197 e RETORNANDO-SE O PROCESSO À ORIGEM (Superintendência de Aeronavegabilidade) para que promova, se entender necessário, a LAVRATURA de novo Auto de Infração, notificando o interessado e abrindo prazo para o Autuado apresentar defesa, providenciando, em seguida, a necessária decisão.

Encaminhe-se à Secretaria da ASJIN para as providências de praxe.

Notifique-se.

*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 02/08/2019, às 20:07, 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 **3298495** e o código CRC **CA4DB937**.

