



VOTO

PROCESSO: 00065.106908/2014-85

INTERESSADO: AERoclUBE DE UBERABA

RELATOR: RAFAEL JOSÉ BOTELHO FARIA

1. COMPETÊNCIA

1.1. A Lei n.º 11.182/2005, em seu art. 8º estabelece a competência da Agência para regular e fiscalizar os serviços aéreos e a segurança da aviação civil; fiscalizar as aeronaves civis; reprimir infrações à legislação e aplicar as sanções cabíveis, bem como decidir, em último grau de recurso, sobre as matérias de sua competência.

1.2. A Lei n.º 9.784, de 29 de janeiro de 1999, que regula o Processo Administrativo no âmbito da Administração Pública Federal, por sua vez, dispõe em seu art. 48 que *a Administração tem o dever de explicitamente emitir decisão nos processos administrativos e sobre solicitações ou reclamações, em matéria de sua competência*. Prescreve ainda o art. 64 da mencionada lei que *o órgão competente para decidir o recurso poderá confirmar, modificar, anular ou revogar, total ou parcialmente, a decisão recorrida, se a matéria for de sua competência*.

1.3. Por sua vez, a Resolução n.º 472, de 06 de junho de 2018, trata no artigo 46 sobre a competência da Diretoria Colegiada para deliberar sobre pedidos de recurso em face de decisões proferidas no curso de Processos Administrativos Sancionadores que implicarem sanções de multa acima do valor de R\$ 100.000,00 (cem mil reais).

1.4. Nesse sentido, resta evidente a competência da Diretoria Colegiada da Agência para analisar e julgar o presente recurso administrativo.

2. CONSIDERAÇÕES

2.1. Conforme abordado no Relatório, as condutas imputadas ao Aeroclube de Uberaba pela realização de 116 (cento e dezesseis) voos de instrução com a homologação do curso prático de PP-A vencido, nos termos do Auto de Infração n.º 001192/2014/SPO, foram enquadradas na alínea "u" do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA c/c item 141.57 (b) do Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica - RBHA n.º 141.

2.2. Em sua peça recursal^[1], em face de decisão exarada em segunda instância administrativa, o aeroclube repisou os argumentos já apresentados no curso dos autos, com o requerimento final de que seja decretada a nulidade absoluta deste processo administrativo. Quanto às alegações trazidas pela recorrente, verifica-se que foram devidamente apreciadas e enfrentadas pelas decisões anteriores, não sendo suficientes para afastar os atos infracionais praticados.

2.3. Frente aos 116 (cento e dezesseis) voos listados, precisamos retroceder à descrição e enquadramento constantes do auto de infração inicial, para entendermos e identificarmos de forma assertiva as condutas irregulares.

2.4. O Auto de Infração n.º 001192/2014/SPO^[2] identifica a infração como descumprimento de prazo de validade da homologação do curso, conforme estabelecido no requisito 141.57 (b) do RBHA 141, que prevê:

(b) Nenhuma escola de aviação civil pode iniciar qualquer curso cujo término esteja previsto para data posterior àquela em que expirar o prazo de validade da homologação. A solicitação da renovação da homologação pode ser antecipada sempre que a data de validade for anterior à data de término do(s) curso(s) programado(s).

2.5. A infração consiste no descumprimento do requisito em questão, entendendo-se que a escola de aviação civil atuou de forma irregular ao iniciar curso(s) cujo término estava previsto para data posterior àquela em que expirava o prazo de validade da homologação. Tem-se então que identificar quantos cursos (turmas) foram finalizados após esse prazo (15/02/2011).

2.6. Os cursos ministrados de forma irregular foram cursos de piloto privado prático, motivo pelo qual, diferentemente de turmas de cursos teóricos, não é óbvia a identificação das turmas irregulares. Entendo que, no caso de cursos práticos, o andamento e o término do curso dependem do progresso do aluno, de forma independente e, portanto, cada aluno deve ser considerado uma turma apartada.

2.7. Uma vez definido que as infrações devem ser consideradas por turma finalizada após o prazo de homologação e que, no caso de cursos práticos, as turmas devem ser contabilizadas por aluno que recebeu instrução, resta identificar quantos alunos receberam instrução em desacordo ao regulamento.

2.8. Nas páginas do diário de bordo^[3] constam apenas os primeiros nomes dos alunos, não sendo possível identificar de forma inequívoca quantos alunos receberam instrução. Partindo do fato que alguns dos voos em questão ocorreram há mais de 10 anos, não parece razoável que esta Diretoria recorra, neste momento, a uma diligência ao aeroclube para solicitar a quantidade exata dos alunos envolvidos no caso concreto, com indicação de nome e sobrenome, haja vista que tais documentos possuem tempo de guarda de 5 (cinco) anos. Assim, entendo ser mais adequado realizar a contagem dos alunos pelo primeiro nome constante dos voos das páginas do diário de bordo, contabilizando assim a favor do autuado os casos de dúvida. Chega-se assim num total de 12 (doze) alunos (Alberto, Bene, Bruno, Cleiton, Felipe, Joaquim, Juarez, Malcon, Orlando, Rachel, Rafael, Renato).

2.9. Cabe salientar que o voo do dia 09/05/2012, constante do diário de bordo^[4] como voo de instrução ao aluno Joaquim, foi autuado em outro processo^[5] com o mesmo enquadramento, processo esse que já se encontra transitado em julgado, motivo pelo qual se deve retirar a infração de voo de instrução relativa ao referido aluno para não incorrer em duplicidade de autuação por uma mesma conduta, restando então 11 (onze) infrações.

2.10. Ante o exposto, tem-se que as condutas infracionais apuradas e confirmadas nos autos foram praticadas pelo mesmo regulado, configurando infrações de natureza idênticas, com o mesmo enquadramento e fundamento legal, e que foram apuradas na mesma oportunidade fiscalizatória, conforme consta do Relatório de Fiscalização n.º 15/2014/ESC/GPEL/GCOI/SPO^[6].

2.11. Desta forma, ante os aspectos relatados acima, entendo que o presente processo cumpre com os critérios estabelecidos no art. 37-A da Resolução n.º 472/2018, que trata da infração administrativa de natureza continuada.

2.12. Com base no Anexo II, da Resolução n.º 25 da ANAC, de 25 de abril de 2008, vigente à época dos fatos, tem-se que o valor no patamar intermediário previsto para uma conduta autônoma apurada no presente processo é de R\$ 7.000,00 (sete mil reais).

2.13. Por fim, considerando a identificação das 11 (onze) infrações conforme análise acima, a incidência de uma circunstância atenuante pela falta de aplicação definitiva de sanções nos 12 (doze) meses anteriores (inciso III do § 1º do art. 36 da Resolução n.º 472/2018), e tendo em vista o reconhecimento da aplicabilidade do instituto da infração continuada ao presente caso, constata-se que deve ser considerado o valor de $f_1 = 2$ para cálculo da sanção pecuniária, resultando num valor total da multa de R\$ 23.216,37 (vinte e três mil, duzentos e dezesseis reais e trinta e sete centavos), $R\$ 23.216,37 = R\$ 7.000 * (11^{1/2})$, para os 11 (onze) atos infracionais comprovados nos autos pelo descumprimento da legislação vigente à época dos fatos.

3. VOTO

3.1. Pelo exposto, **VOTO** pelo conhecimento do recurso interposto e pela **REFORMA** da decisão proferida em segunda instância administrativa em desfavor do **Aeroclube de Uberaba**, reduzindo o valor da sanção de multa aplicada para o total de R\$ 23.216,37 (vinte e três mil, duzentos e dezesseis reais e trinta e sete centavos).

É como voto.

-
- [1](#) Recurso à Diretoria (1839181)
 - [2](#) Volume de Processo 1 (1186835)
 - [3](#) Volume de Processo 2 (1193509), páginas 21 a 60
 - [4](#) Volume de Processo 2 (1193509), página 59
 - [5](#) Volume de Processo 1 (1145565), Processo 00065.083381/2012-41
 - [6](#) Volume de Processo 2 (1193509), páginas 1 a 10
-



Documento assinado eletronicamente por **Rafael José Botelho Faria, Diretor**, em 17/05/2021, às 12:11, 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 **5572815** e o código CRC **BE75F00F**.
