

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	Lavratura do AI	Ciência do AI	Defesa Prévia (DP) - Pedido do desconto de 50%	Decisão de Primeira Instância (DC1) - Concessão do desconto de 50%	Ciência da DC1 - 50%	Decisão de Primeira Instância (DC1) - Após não pagamento da multa com o desconto de 50%	Ciência da nova DC1	Multa aplicada em Primeira Instância	Protocolo do Recurso	Aferição Tempestividade
00058.538003/2017-11	664011187	002575/2017	21/03/2017	16/11/2017	Ausente	22/12/2017	25/04/2018	16/05/2018	03/07/2018	Ausente	R\$ 1.200,00(mil e duzentos reais reais)	22/07/2018	18/10/2018
			09/07/2017								R\$ 1.200,00(mil e duzentos reais reais)		
			11/07/2017								R\$ 1.200,00(mil e duzentos reais reais)		
			18/07/2017								R\$ 1.200,00(mil e duzentos reais reais)		
											Quatro infrações, cuja soma totaliza o valor de R\$ 4.800,00		

nquadramento: Artigo 302, inciso II, alínea "a", da Lei nº 7.565, de 19/12/1986 c/c o Item 9.3 da IAC 3151.

Infração: Preencher com dados inexatos documentos exigidos pela fiscalização - No Diário de Bordo, não preenchimento ou preenchimento inexato referente aos dados de uma etapa do voo antes da saída da tripulação da aeronave após o término do voo, contrariando o item 9.3 da IAC 3151.

Proponente: Rodrigo Camargo Cassimiro – SIAPE 1624880 – Portaria ANAC nº 845, de 13/03/2017.

INTRODUÇÃO

1. Trata-se de processo administrativo sancionador discriminado no quadro acima, que individualiza a materialidade infracional e retrata os marcos relevantes para o trâmite e regularidade processual.

2. Os autos evidenciam - RF-406 (DOC SEI 1259570) que:

Com base no RVSO nº 24321/2017 de 30 de julho de 2017 - SEI 0926592 - e em análise às evidências colhidas na inspeção de rampa realizada na aeronave PR-FPE no dia 29/07/17 foi constatado que o aeronauta GUSTAVO DE SÁ ANDRADE, CANAC 137502, não preencheu corretamente o Diário de Bordo nº 02/PR-FPE/2011 nas seguintes páginas, linhas e campos:

Data do Voo	Página	Linha	Campos com Erros
21/03/2017	0013	2	DIU, TOT e Combustível.
24/03/2017	0013	5	Rubrica, DEC, Pousos, Combustível e Assinatura do Comandante.
24/03/2017	0013	6	Rubrica, DEC, Pousos, Combustível e Assinatura do Comandante.
25/03/2017	0013	7	Rubrica, DEC, Pousos, Combustível, Carga, natureza do voo e Assinatura do Comandante.
25/03/2017	0013	8	Rubrica, DEC, Pousos, Combustível, Carga, natureza do voo e Assinatura do Comandante.
09/07/2017	0029	7	CANAC, Hora de Apresentação, DIU, TOT, Combustível, Pax, Carga e CANAC do Comandante.
11/07/2017	0030	5	Hora de Apresentação, DIU, TOT, Combustível, PAX e Carga.
18/07/2017	0031	6	Hora de Apresentação, DIU, TOT, Combustível, Pax e Carga.

3. Anexaram-se os seguintes documentos:

RVSO 24321-2017 de 30 de julho de 2017 - SEI - ANAC - 0926592 - Relatório.pdf
PR-FPE.pdf
Diário de Bordo nº 02-PR-FPE-2017 0011-0013.pdf
Diário de Bordo nº 02-PR-FPE-2017 0027-0029.pdf
Diário de Bordo nº 02-PR-FPE-2017 0030-0032.pdf

4. Desses, destacam-se aqui as seguintes informações:

a) RVSO 24321-2017 de 30 de julho de 2017 (SEI 1259571)

Além dos indícios de infrações apuradas na LMVIR PR-FPE, foi constatado em análise posterior que a aeronave PR-FPE possui as seguintes inconsistências na forma de preenchimento do Diário de Bordo 02/PR-FPE/2011 relacionados aos seguintes setores:

	AERONAVEGABILIDADE: Foram encontrados os seguintes indícios que podem gerar comprometimento da confiabilidade dos registros de manutenção:	ESCOLAS: Além dos registros acima, foram encontrados os seguintes indícios que indicam a necessidade de averiguação da manutenção do nível de controle operacional da instituição de ensino:	LICENCAS/GPIN: Além dos registros acima, foram encontrados os seguintes indícios que indicam a necessidade de averiguação detalhada do registro de horas nas CIVs dos tripulantes elencados no Diário de Bordo apresentado
1.	O Diário de Bordo apresentado não apresenta Termo de Abertura; (IAC 3551 - 5.3; 17.3).	1. Operações de voo na categoria PV (privado) realizadas por tripulantes diverso do quadro de instrutores (0927564) em aeronave pertencente a Escola de Aviação Homologada na categoria PRI (instrução). (IAC 3151 - 17.4 - o)	1. Ao longo de todo o Diário de Bordo é possível contar a utilização da mesma caligrafia, o que indica que o preenchimento é feito por uma só pessoa, que não necessariamente o comandante responsável, o que pode comprometer a confiabilidade dos dados apresentados. (IAC 3151 - Capítulo 17)
2.	Não foram encontrados registros de panes, discrepâncias e manutenções regulares realizadas na "Parte II" do Diário de Bordo num período compreendido entre os dias 27/12/2016 e 30/07/2017 onde se reporta um total de 214,2 Horas de Célula Operadas. (IAC 3551 - 5.5).	2. Os passageiros do voo elencado na "linha 8" da página 0037 do Diário de Bordo, registrado como de natureza PV, foram questionados quanto a natureza do voo realizado e informaram que se tratava de um voo panorâmico, informaram não houve pagamento e que eles conheciam o dono da aeronave. Posteriormente o piloto em comando Diego (CANAC 137418) foi questionado quanto a natureza do voo e este informou que se tratava de um voo com um potencial aluno da escola e não soube informar naquele momento se houve pagamento, revelando assim contradições em relação aos relatos dos passageiros. Diversos voos observados durante o período de fiscalização e outros relatos no Diário de Bordo apresentavam características de voo panorâmico comercial. Os indícios que corroboram com esta conclusão são: a realização de diversos voos de curta duração (30 minutos) no mesmo dia, decolagem e pouso no mesmo aeródromo (SBJR) e a presença de 2 a 3 passageiros por voo. Apesar de haver entendimento de Escolas de Aviação Civil podem realizar voos panorâmicos (Ofício 2/2015/GTDF/0927545) não há indícios de que estes voos estejam sendo tratados documentalmente como voos panorâmicos, realizados exclusivamente por pessoal da escola (0927564) e de que há emissão de notas fiscais para os voos realizados. A falta da informação de número de passageiros na maior parte do Diário de Bordo dificulta ou até impossibilita a apuração concreta de realização de voos panorâmicos nesta aeronave e põe em risco a confiabilidade das informações prestadas pela escola.	2. Algumas páginas do Diário de Bordo apresentam características que podem indicar a marcação indevida de voos para aquisição indevida de horas na CIV. Tomando como exemplo os voos da página 0032, onde se pode verificar uma sequência de 6 voos com duração de exatos 30 minutos cada, realizados no dia 21/07/2017 entre 11:00Z e 16:35Z pelos tripulantes Morais (CANAC 138286), Eurico (CANAC 204854) que apresenta marcação errônea de CANAC 204856 e Nobre (CANAC 168949) que omitiu CANAC no preenchimento do Diário de Bordo. Tais indícios indicam a necessidade de compatibilização dos voos descritos no Diário de Bordo com os planos de voo apresentados nos órgãos de controle e as marcações de suas respectivas CIV para que se verifique se houve a realização efetiva do voo, se houve a marcação correta do número de horas voadas e qual era o comandante do respectivo voo
3.	O lançamento no campo "Tempo de Voo" é feito de maneira errada reiteradamente ao longo de praticamente todas as páginas analisadas. Há um constante arredondamento para baixo na marcação de intervalo de tempo entre a "hora da partida" e "hora do corte". Como se pode verificar, por exemplo, na folha 0032 onde se encontram lançamentos de voos com intervalo de 30 minutos entre acionamento e corte do motor, entretanto o lançamento de "0,4" horas de "Tempo de Voo". Tal prática implica na omissão de horas na contagem de tempo para manutenção periódica da aeronave comprometendo a confiabilidade dos dados de manutenção. (Item 3.8 da IAC 3551 e Art.28º da Lei Nº 7.183, de 5 de abril de 1984).	3. Marcação de categoria de SAE no campo pertinente do Diário de Bordo. (IAC 3151 - 17.4 - e)	3. Em praticamente todas as páginas do Diário de Bordo analisadas é possível encontrar o lançamento de dados de "co-piloto" em voos de natureza privada (PV), entretanto a aeronave encontra-se homologada para operação "single pilot". Isto indica que pode estar havendo a computação indevida de horas de voo para segundo em comando em aeronave "single pilot" sem que haja exigência de segundo em comando pela natureza da operação (TPX/IFR). (RBAC 61-61.29-(d) e(e)).
4.	Foram verificados indícios de inconsistência no lançamento nas horas de partida, decolagem, pouso e corte uma vez que há um constante lançamento de 3 minutos entre as horas de partida e decolagem e a hora do pouso e o corte, tal padrão não condiz com o cumprimento dos itens dos Check list de acionamento e corte do manual da aeronave R-44. (Normal Procedures, Section 4 - FAA Approved: 10 JUL 2012 Manual R-44II Robinson).	4. Preenchimento incompleto dos dados no Diário de Bordo com omissões graves de dados como: toda a Parte II (em contradição a orientação do Ofício 04/2015 GTDF - 0927558), hora de apresentação, número de passageiros e quantidade de combustível em praticamente todas as páginas analisadas além de outras falhas eventuais ao longo do Diário de Bordo. (IAC 3151 - 17.4; 17.5)	
5.	Não há lançamento de "Combustível Total" em 34 das 36 páginas do Diário de Bordo analisado, comprometendo a verificação efetiva da realização de horas de voo através do estudo do consumo médio estimado. (IAC 3151 -	5. Não há voos registrados de natureza IN (instrução). (IAC 3151 - 17.4 - o)	

6. O tripulante Eurico (CANAC 204854) utiliza CANAC de outros tripulantes em diversas páginas do Diário de Bordo como pode ser verificado comparando os dados das páginas 0030 e 0031, por exemplo. Inclusive na página 0031 é possível encontrar lançamentos em nome do comandante Eurico com os CANAC 138286 e 204856. (IAC 3151 - 5.4 - 6; 17.4 - a, g)
7. A Certidão de Inteiro Teor (0927534) da aeronave PR-FPE ainda não apresenta o lançamento de Arrendamento pela Aero Recreio Escola De Aviação Civil Ltda., o que dificulta a verificação do início do período sob responsabilidade desta empresa sobre a aeronave, bem como os dados necessários para abertura de um eventual novo Diário de Bordo.

b) Diário de Bordo nº 02-PR-FPE-2017 - Página 0013 (SEI 1259573)

PARTE I - REGISTROS DE VOO														
DIÁRIO DE BORDO Nº 022 / PR-FPE 12016														
HORA DA APRESENTAÇÃO DA TRIPULAÇÃO - OBSERVAR A LEI Nº 7.183 (LEI DO AERONAUTA)														
Tripulante(s)		CDAC	Data	Hora (Z)	Rubrica	Tripulante(s)		CDAC	Data	Hora (Z)	Rubrica			
Gustavo		12338	21/03/17	06:00		Gustavo		13502	24/03/17	00:00				
Gustavo		13502	21/03/17	12:00		Gustavo		13502	24/03/17	00:00				
Gustavo		13502	22/03/17	09:00		Gustavo		13502	25/03/17	02:20				
Gustavo		13502	22/03/17	09:00		Gustavo		13502	25/03/17	02:20				

Marca:	PR-FPE	Fabricante:	ROBINSON	Modelo:	R44 II	N/S:	13102	Cat. Reg.:	SAE/PR
Horas de Célula Anterior:	4113	Horas de Célula dos Dias da Página:	60	Total de Horas de Célula:	4233	Total Anterior de P/C:	531	Total Geral de P/C:	539

PARTE II - SITUAÇÃO TÉCNICA DA AERONAVE														
REGISTROS DA TRIPULAÇÃO														
DATA	SIST.	DISCREPÂNCIAS	CDAC	RUBRICA	DATA	APROVAÇÃO DE RETORNO AO SERVIÇO	ACÃO CORRETIVA	CDAC	RUBRICA					

c) Diário de Bordo nº 02-PR-FPE-2017 - Página 0029 (SEI 1259574)

PARTE I - REGISTROS DE VOO														
DIÁRIO DE BORDO Nº 002 / PR-FPE 12016														
HORA DA APRESENTAÇÃO DA TRIPULAÇÃO - OBSERVAR A LEI Nº 7.183 (LEI DO AERONAUTA)														
Tripulante(s)		CDAC	Data	Hora (Z)	Rubrica	Tripulante(s)		CDAC	Data	Hora (Z)	Rubrica			
João Pláto		16156	08/07/17	12:30		João Pláto		16156	07/07/17					
Sergio		138286	08/07/17	13:00		Breno		16156	07/07/17					
Sergio		138286	08/07/17	14:00		Gustavo		16156	07/07/17					
Sergio		138286	08/07/17	19:00		Pablo		16156	07/07/17					

Marca:	PR-FPE	Fabricante:	ROBINSON	Modelo:	R44	N/S:	13102	Cat. Reg.:	SAE
Horas de Célula Anterior:	4999	Horas de Célula dos Dias da Página:	31	Total de Horas de Célula:	503	Total Anterior de P/C:	675	Total Geral de P/C:	683

PARTE II - SITUAÇÃO TÉCNICA DA AERONAVE														
REGISTROS DA TRIPULAÇÃO														
DATA	SIST.	DISCREPÂNCIAS	CDAC	RUBRICA	DATA	APROVAÇÃO DE RETORNO AO SERVIÇO	ACÃO CORRETIVA	CDAC	RUBRICA					

d) Diário de Bordo nº 02-PR-FPE-2017 - Página 0030 (SEI 1259575)

PARTE I - REGISTROS DE VOO														
DIÁRIO DE BORDO Nº 002 / PR-FPE 12016														
HORA DA APRESENTAÇÃO DA TRIPULAÇÃO - OBSERVAR A LEI Nº 7.183 (LEI DO AERONAUTA)														
Tripulante(s)		CDAC	Data	Hora (Z)	Rubrica	Tripulante(s)		CDAC	Data	Hora (Z)	Rubrica			
Gustavo		13502	07/07/17			Gustavo		13502	11/07/17					
Eurico		204854	07/07/17			Eurico		204854	12/07/17					
Moraes		138286	10/07/17			Moraes		138286	13/07/17					
Moraes		138286	10/07/17			Moraes		138286	14/07/17					

Marca:	PR-FPE	Fabricante:	ROBINSON	Modelo:	R44	N/S:	13102	Cat. Reg.:	SAE
Horas de Célula Anterior:	503	Horas de Célula dos Dias da Página:	49	Total de Horas de Célula:	5079	Total Anterior de P/C:	683	Total Geral de P/C:	691

PARTE II - SITUAÇÃO TÉCNICA DA AERONAVE														
REGISTROS DA TRIPULAÇÃO														
DATA	SIST.	DISCREPÂNCIAS	CDAC	RUBRICA	DATA	APROVAÇÃO DE RETORNO AO SERVIÇO	ACÃO CORRETIVA	CDAC	RUBRICA					

PARTE I - REGISTROS DE VOO											
DIÁRIO DE BORDO Nº 0031 PR FPE / 2017											
HORA DA APRESENTAÇÃO DA TRIPULAÇÃO - OBSERVAR A LEI Nº 7.183 (LEI DO AERONAUTA)											
Tripulante(s)	CDAC	Data	Hora (Z)	Rubrica	Tripulante(s)	CDAC	Data	Hora (Z)	Rubrica		
Eusebio	202856	16/07/17	16:00		Pablo	18427	17/07/17				
Pablo	18427	17/07/17	17:00		Gustavo	13252	18/07/17				
Pablo	18427	17/07/17	17:00		MARIS	13226	20/07/17				
Pablo	18427	17/07/17	17:00		Eusebio	202856	21/07/17				

Marcas:	PR FPE	Fabricante:	Robinson	Modelo:	R 44	N/S:	13102	Cat. Reg:	SAE
Horas de Vôo Anterior:	507,9	Horas de Vôo do Dia da Página:	5,7	Total de Horas de Vôo:	513,6	Total Anterior de P/C:	691	Total Geral de P/C:	699

DATA	TIPO DE MANUTENÇÃO	DATA	TIPO DE MANUTENÇÃO

REGISTROS DA TRIPULAÇÃO				APROVAÇÃO DE RETORNO AO SERVIÇO			
DATA	SIST.	CDAC	RUBRICA	DATA	ACÃO CORRETIVA	CDAC	RUBRICA

5. Ato contínuo, lavrou-se o auto de infração (DOC SEI 1259534), descrevendo-se o fato assim: "Em análise às evidências colhidas na inspeção de rampa realizada na aeronave PR-FPE no dia 29/07/17 foi constatado que o aeronauta GUSTAVO DE SÁ ANDRADE, CANAC 137502, não preencheu corretamente o Diário de Bordo nº 02/PR-FPE/2011 nas seguintes páginas, linhas e campos: Data do Voo Página Linhas Campos com Erros 21/03/2017 0013 2 DIU, TOT e Combustível. 24/03/2017 0013 5 Rubrica, DEC, Pouso, Combustível e Assinatura do Comandante. 24/03/2017 0013 6 Rubrica, DEC, Pouso, Combustível e Assinatura do Comandante. 25/03/2017 0013 7 Rubrica, DEC, Pouso, Combustível, Carga, natureza do voo e Assinatura do Comandante. 25/03/2017 0013 8 Rubrica, DEC, Pouso, Combustível, Carga, natureza do voo e Assinatura do Comandante. 09/07/2017 0029 7 CANAC, Hora de Apresentação, DIU, TOT, Combustível, Pax, Carga e CANAC do Comandante. 11/07/2017 0030 5 Hora de Apresentação, DIU, TOT, Combustível, PAX e Carga. 18/07/2017 0031 6 Hora de Apresentação, DIU, TOT, Combustível, Pax e Carga."

6. Por oportuno, destaca-se que o presente modelo de análise tem respaldo no art. 50, §2º, da Lei 9.784/1999.

HISTÓRICO

7. Respaldo pelo art. 50, § 1º, da Lei 9.784/1999 aproveita-se como parte integrante desta análise relato constante da decisão de primeira instância constante dos autos.

8. Em Defesa Prévia (DOC SEI 1396831), o interessado alega:

(...)

DOS FATOS

1 - Em inspeção de rampa realizada na sede da empresa Aero Recreio foi verificado que por equívoco o Defendente esqueceu de preencher no livro de bordo nos itens referentes a combustível, carga, hora de Apresentação, DIU, TOT, PAX e CANAC.

2 - Conforme pode ser observado pelos documentos juntos foi realizada a correção nos itens correspondentes as não conformidades apontadas.

3 - Após a correção das não conformidades recebeu a notificação referente ao auto de infração acima.

DO DIREITO

O princípio da legalidade não pode ser visto de forma pura e simples. Na atuação do administrador, a legalidade deve ser conjugada com os demais princípios reconhecidos pelo Direito, especialmente os princípios da razoabilidade, da segurança jurídica e da boa-fé. Os defeitos dos atos não devem ser considerados como absolutos que levem a concreção dos princípios da segurança jurídica e boa-fé nas situações em que o interesse público esteja presente.

O professor Celso Antônio Bandeira de Mello, no que tange ao princípio da razoabilidade no campo do Direito Administrativo, pontua que a Administração, ao atuar no exercício de discricionariedade, terá de obedecer a critérios aceitáveis do ponto de vista racional, em sintonia com o senso normal de pessoas equilibradas e respeitadas das finalidades que presidiram a outorga da competência exercida.

A aferição da razoabilidade do ato legislativo será verificada, primeiramente, pela adequação dos meios e fins utilizados. Assim, estando ausente um destes pressupostos, não será mais necessário indagar a presença dos demais elementos, pois a razoabilidade não estará verificada no ato praticado.

Contudo, caso se averiguar que o ato emanado pelo Poder Público tenha apenas se utilizado dos meios apropriados para os fins almejados não bastará, pois também será importante verificar pela sua necessidade, qual seja, se foi efetivado pelo meio menos gravoso, através do princípio da menor ingerência possível. Nesse sentido, em sendo concebível que o ato poderia ser praticado em nível de menor onerosidade ou ingerência na vida do cidadão, também aí haverá a falta da razoabilidade, o que o sujeita à adequada anulação ou declaração de inconstitucionalidade pelo Poder Judiciário.

O princípio da boa-fé guarda estreita relação com a própria moralidade Administrativa. O Poder Público deve agir pautado pela boa-fé nas suas relações com particulares, assim como deve reconhecer-la quando demonstrada pelos particulares.

Os princípios da razoabilidade e proporcionalidade também representam papel decisivo no instituto da conversão, vez que a atitude tomada pelo agente público deve ser sensata e proporcional, deve-se pesar os benefícios e prejuízos da decisão a ser tomada, sempre voltada ao interesse público.

Qual o interesse público violado a justificar a atuação do Defendente, pois conforme acima citado e dos documentos juntos ficou comprovado que a correção das não conformidades se deu sem que houvesse danos ao direito tutelado.

Para corroborar com o que acima se expôs, invoca-se o Princípio da Insignificância que é largamente utilizado no Direito Penal significa uma medida que reduz ou descharacteriza a materialidade/dipliticidade do ato ilícito. Em linhas gerais já se pode deprender que o TCU aferirá o relevo material dos atos para concluir pela sua insignificância.

Adite-se a isso o fato de que no §1º do Artigo 3 dessa Instrução Normativa 52/07 o TCU informa que observará o princípio da insignificância, de acordo com os critérios de materialidade, relevância, oportunidade e risco. Esta é sem dúvida uma memorável opção na obtenção de resultados eficientes e eficazes na fiscalização pelo TCU que passou a preocupar-se, em tempo real, com o que realmente interessa deixando o que é objetiva e juridicamente insignificante.

É mister se destacar a intenção patente do TCU na inclusão deste princípio nesta Instrução que mira na racionalidade administrativa e fiscalizatória. Em última análise a aplicação do princípio da precaução sem fundamento direto na razoabilidade, na proporcionalidade e na finalidade dos atos praticados pelos agentes públicos.

Por fim, nas disposições finais, a Instrução 52/07 do TCU afirma que o responsável que deixar de atendê-la, salvo justo motivo, ficará sujeito à aplicação de multa na conformidade da Lei 84.443/92.

Em última análise se pode constatar que esta Instrução do TCU inova na atuação dessa Corte de Contas com ênfase na eficiência, ou seja, na virtude de alcançar o resultado desejado. Em razão disso foi imposta à administração pública federal um compromisso que pode minimizar muitos riscos evitando ou minimizando o aparecimento de conflitos entre os agentes econômicos e entre eles e o poder público.

Assim posto, requer sejam os presentes recebidos na forma de Defesa e no Mérito acolhido em homenagem aos princípios da Razoabilidade e da Finalidade, julgando-se improcedente a Autuação da Infração por ser medida de Justiça e se assim não for entendido lhe seja concedido o direito de pagar 50% do valor da multa nos termos do § 1º do art. 61 da Instrução normativa nº 08 de 06/06/2008. Temos em que

P. E. Deferimento.

9. A Decisão de Primeira Instância (DCI), vide DOC SEI 1725505, ante o pedido de 50% de desconto sobre o valor médio da multa, concedeu-o, especificando:

1. Trata-se de processo administrativo instaurado pelo Auto de Infração em referência. Em análise ao processo verifica-se que o Auto de Infração foi lavrado em consonância com os preceitos legais que regem a matéria, não possuindo vício capaz de torná-lo inválido.

2. Considera-se demonstrada a prática da infração havendo nos autos elementos a evidenciar a irregularidade, a qual sujeita o infrator à aplicação de sanção prevista em legislação aeronáutica na Resolução ANAC 25/2008.

3. O autuado se manifestou tempestivamente dentro do prazo de defesa instaurado pela notificação para, nos termos do art. 61, §1º da Instrução Normativa - IN 08/2008, cuja redação foi

alterada pela IN 09/2008, requerer a aplicação do critério de arbitramento previsto para o desconto de 50% (cinquenta por cento) sobre o valor da multa, esta calculada pelo valor médio do enquadramento e atendeu os requisitos necessários para a concessão.

4. Para a incidência do critério especial de dosimetria (§ 1º do art. 61 da IN ANAC n.º 08/2008), a norma exige, portanto, o pronto pagamento do crédito a ser constituído (caput do art. 61 da IN ANAC n.º 08/2008), só se justificando, inclusive, a medida por visar e permitir a imediata resolução do processo administrativo, por meio do cumprimento da penalidade a ser aplicada, sob pena de, não efetuando o recolhimento do valor devido, no prazo de 20 (vinte) dias a contar do recebimento da notificação de decisão, não mais fazer jus à aplicação do referido critério extraordinário de dosimetria.

5. Tendo em vista, ainda, o disposto no parágrafo único do artigo 1º, da Resolução nº 381 desta Agência, de 15 de Junho de 2016, que estabelece a possibilidade de delegação da competência atribuída aos Superintendentes de acordo com a respectiva área de competência;

6. Decido:

(i) que seja aplicada sanção administrativa de multa, pelo descumprimento ao disposto no artigo 302, inciso II, alínea "a" da Lei nº 7.565 de 19/12/1986 (CBA) pelo não preenchimento ou preenchimento inexacto das páginas 13, 29, 30 e 31 do Diário de Bordo nº 02/PR-FPE/2011;

(ii) que seja atendido o requerimento da parte interessada, concedendo-lhe o desconto de 50% (cinquenta por cento) sobre o valor médio da multa aplicada, que corresponde a **RS 2.100,00** (Dois mil e cem reais), conforme a Tabela de Infrações do anexo I da Resolução ANAC nº 25 de 25/04/2008, resultando então no valor de **RS 1.050,00** (Hum mil e cinquenta reais), para cada uma das 4 (Quatro) infrações, totalizando o valor de **RS 4.200,00** (Quatro mil e duzentos reais);

(iii) que se encaminhem os autos para prosseguimento e adoção das devidas providências.

10. Após o decurso do prazo para o pagamento das multas, 50% do sobre o patamar médio, sem seu adimplemento, prolatou-se nova **Decisão de Primeira Instância (DCI)**, vide DOCs SEI 1975398 e 1977635, em que, após cotejo integral de todos argumentos para com os elementos dos autos, entendeu-se que os do autuado não evidenciaram elementos probatórios capazes de ilidir a aplicação de penalidade, condenando-o às sanções de multa no valor de **RS 1.200,00** (mil e duzentos reais reais), patamar mínimo, com a incidência de circunstâncias atenuantes e ausência de agravantes, para cada uma das quatro infrações, perfazendo o valor somado de **RS 4.800,00** (quatro mil e oitocentos reais). Especificou ainda:

2.1. Legislação aplicável

O Auto de Infração em referência foi capitulado no artigo 302, inciso II, alínea "a" do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBAer, nestes termos:

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

[-...]

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

a) preencher com dados inexactos documentos exigidos pela fiscalização;

E ainda, com infração ao disposto no item 9.3 da IAC 3151:

9.3 PREENCHIMENTO DO DIÁRIO DE BORDO PELA TRIPULAÇÃO

O Diário de Bordo deverá ser preenchido de maneira que todos os dados referentes a uma etapa de voo estejam preenchidos e assinados pelo comandante da aeronave, antes da saída da tripulação da aeronave após o término do voo. As instruções de preenchimento estão contidas no capítulo 17 desta IAC.

2.2. Análise da Defesa

Preliminarmente, o Autuado em sua defesa trouxe ao debate a questão do Princípio da Insignificância, pois tal instituto mira a racionalidade administrativa e fiscalizatória, uma vez que houve a correção das não conformidades apontadas pela fiscalização e estas se deram sem que houvesse danos ao direito tutelado. Essa alegação não merece prosperar, tendo em vista que a Corte Especial do STJ aprovou uma súmula sobre a aplicação do Princípio da Insignificância. Diz a Súmula 599:

"Súmula 599-STJ: O princípio da insignificância é inaplicável aos crimes contra a Administração Pública."

Além disso, o Autuado solicitou a aplicação de 50% de desconto sobre o valor médio da multa, com fundamento no parágrafo único, do artigo 61, da Instrução Normativa n.º 08/2008, alterado pela Instrução Normativa n.º 09/2008. Foi concedido o benefício.

Contudo, o Autuado deixou transcorrer o prazo para o pagamento da penalidade reduzida. Com isso, foi extinto o direito ao referido benefício, para que fosse proferida nova Decisão de Primeira Instância para o Processo Administrativo em epígrafe.

2.3. Conclusão

Segundo dados registrados pelos servidores desta Agência no Relatório de Fiscalização nº 0049272017 (1259570), e no Relatório Sucinto de Vigilância da Segurança Operacional nº 0926592 (1259571), o Autuado não preencheu corretamente alguns campos de algumas páginas do Diário de Bordo n.º 02/PR-FPE/2011. As irregularidades foram apontadas nos seguintes documentos, conforme a Tabela abaixo, de acordo com o presente Auto de Infração:

Página - Diário de Bordo	Linha	Campos com erros	SEI
0013 - 002/PR-FPE/2016	2	DIU, TOT e Combustível	1259573
0013 - 002/PR-FPE/2016	5	Rubrica, DEC, Pousa, Combustível e Assinatura do Comandante	1259573
0013 - 002/PR-FPE/2016	6	Rubrica, DEC, Pousa, Combustível e Assinatura do Comandante	1259573
0013 - 002/PR-FPE/2016	7	Rubrica, DEC, Pousa, Combustível, Carga, natureza do voo e Assinatura do Comandante	1259573
0013 - 002/PR-FPE/2016	8	Rubrica, DEC, Pousa, Combustível, Carga, natureza do voo e Assinatura do Comandante	1259573
0029 - 002/PR-FPE/2016	7	CANAC, Hora de Apresentação, DIU, TOT, Combustível, Pax, Carga e CANAC do Comandante	1259574
0030 - 002/PR-FPE/2016	5	Hora de Apresentação, DIU, TOT, Combustível, PAX e Carga	1259575
0031 - 002/PR-FPE/2017	6	Hora de Apresentação, DIU, TOT, Combustível, PAX e Carga	1259575

Conforme Despacho (1296566), ainda que tenham sido preenchidas de forma errônea, todas as páginas citadas no presente Auto de Infração referem-se ao Diário de Bordo n.º 02/PR-FPE/2011 (1296574).

As práticas citadas no presente Auto de Infração caracterizam infrações ao que preconiza o item 9.3 da IAC 3151. Fizesse que a IAC 3151, aprovada pela Portaria DAC n.º 3505TE, de 24/04/2002, estabelece e normatiza os procedimentos que visam à padronização para confecção, emissão e orientação de preenchimento dos Diários de Bordo das aeronaves civis brasileiras, assim como atende aos requisitos estabelecidos no CBAer, RBHA/RBAC e Legislação Complementar, conforme aplicáveis. Desta forma, implementa uma sistemática visando ao correto e adequado controle das atividades em voo das aeronaves e de seus tripulantes e é aplicável a todas as aeronaves civis brasileiras, independentes de sua categoria de homologação ou de registro.

Assim, a falta de algum registro e, a falta dessa observação pelo piloto em comando, comprometem a segurança do voo, uma vez que descumpra as normas estabelecidas.

É importante descrever o item 17.4 da IAC 3151:

17.4 ANEXOS 4 E 5 - PARTE 1 - REGISTROS DE VOO - Preencher de acordo com as seguintes orientações:

a) TRIPULANTE/HORA/RUBRICA - preencher com o nome e código DAC (João/4530), hora de apresentação (hora local ou cota conforme melhor aplicável) e rubrica. Quando utilizar a hora Zulu acrescentar a letra Z, Ex: 07:00Z;

b) DIÁRIO DE BORDO NO - preencher de acordo com o Capítulo 7 - Ex: 001/PTXYZ02;

c) DATA - preencher com a data do voo (dd/mm/aa);

d) MARCAS/FABR/MODOS - preencher de acordo com os dados do Termo de Abertura;

e) CAT.REG. - Preencher com a categoria de registro da aeronave;

f) HORAS CÉLULA ANTERIOR/HORAS CÉLULA NO DIA/HORAS CÉLULA TOTAL - preencher com as horas de célula anterior, no dia e total, respectivamente;

g) TRIPULAÇÃO - preencher com o nome e código DAC dos tripulantes (João/4530);

h) TRECHO (DE/PARA) - preencher com o local de decolagem e pouso, respectivamente, utilizando os designativos aeronáuticos das localidades, de acordo com as normas da ICAO;

i) HORAS PARTIDA E CORTE - registrar a hora de partida e de corte dos motores;

j) HORAS (DEC/POUSO) - registrar a hora da decolagem e do pouso, devendo ser utilizada a hora ZULU ou LOCAL, conforme melhor aplicável. Quando utilizar a hora cota acrescentar a letra Z, Ex: 07:00Z;

k) HORAS (DIU/NOT/IFR-R/IFR-C/TOT) - preencher com o tempo de voo realizado (diurno ou noturno), e tempo de voo em condições IFR-R (reat) e IFR-C (sob capota); conforme aplicável. O tempo total de voo, na etapa, deverá ser lançado na coluna correspondente a TOT;

l) COMBUSTÍVEL (COMB-TOTAL) - preencher com o total de combustível existente antes da decolagem;

m) *Pax/Carga - preencher com a quantidade de passageiros e a carga transportada naquele trecho;*
n) *PIV - preencher com a quantidade de pouso e ciclos naquela etapa (II) - Se aeronave usar somente um ou outro, optar pelo existente;*
o) *NAT (natureza do voo) - preencher de acordo com a natureza do voo e conforme as seguintes siglas:*
PV - voo de caráter privado.
FR - voo de fretamento.
TN - voo de treinamento.
TR - voo de traslado da aeronave.
CQ - voo de exame prático (voo cheque ou recheque).
LR - voo de linha regular.
SA - voo de serviço aéreo especializado.
EX - voo de experiência.
AE - autorização especial de voo.
LX - voo de linha não regular.
LS - voo de linha suplementar.
IN - voo de instrução para INSPAC.

p) *ASS. CMT. - para cada etapa de voo lançada, é obrigatória a assinatura do comandante da aeronave. Esta assinatura deverá ser realizada antes da tripulação deixar a aeronave naquela etapa;*

q) *TOTAL - preencher com os totais correspondentes do dia;*

r) *OCORRÊNCIAS - preencher nos casos previstos no item 5.4 desta IAC. (g. n.)*

Com base no Memorando n.º 12/2018/CCPUSPO, assinada pelo Superintendente de Publiques Operacionais, Substituto, que trata do entendimento sobre a aplicação de multa sobre preenchimento incompleto, inexistente ou omissão do Diário de Bordo após a criação da Resolução ANAC n.º 457/2017 (1684422), a dosimetria da sanção deve ser por folha do Diário de Bordo e não por voo, de acordo com a Nota Técnica n.º 13/2016/ACPI, para infrações cometidas até 21/12/2017, na redação abaixo:

“...)

5. *Destes modo, requer-se seja confirmado por simples despacho que o entendimento exposto na Nota Técnica 13/2016/ACPI, de 29/08/2016, para cômputo de uma infração por folha do diário de bordo no caso de preenchimento inexistente, incompleto ou omissão (em branco) de uma ou mais informações deve ser observado na dosimetria das sanções referentes a condutas infracionais cometidas até 21/12/2017, enquanto se observava materialmente o disposto na Instrução de Aviação Civil - IAC 3151.*

6. *Registre-se que tal entendimento se aplica ao preenchimento do documento denominado diário de bordo e, portanto, requer-se seja adotado para todos os autos de infração relativos a condutas relacionadas com este documento, independentemente do dispositivo normativo infringido (parágrafos do RBAC 137, ou outros itens da IAC 3151, por ser a IAC 3151 norma específica sobre o documento) ou o enquadramento da conduta, tais como art. 302, inc. III, al. e, ou inc. II, al. a; ambos do CBAer.*

7. *Por oportuno, requer-se seja também confirmado por simples despacho que os valores das sanções pecuniárias (multa) referentes a condutas infracionais cometidas até 21/12/2017 e autuadas com base na IAC 3151 são aqueles constantes nos anexos da Resolução ANAC 25/2008.*

(...)”

Assim, com o entendimento presente no Memorando n.º 12/2018/CCPUSPO, ocorreram quatro infrações, pelo preenchimento incompleto de voos registrados nas páginas n.º 013, 029, 030 e 031 do Diário de Bordo n.º 02/PR-FPE/2011, informadas equivocadamente como páginas dos Diários de Bordo n.º 002/PR-FPE/2016 e 002/PR-FPE/2017.

O Auto de Infração n.º 002575/2017 foi lavrado em 14/11/2017. A autuação foi em conformidade com o artigo 10 da Resolução n.º 25/2008, da ANAC, em redação dada pela Resolução n.º 506/2014, da ANAC, que entrou em vigor em 30/03/2014.

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.*

§ 1º *Quando indícios da prática de uma única infração referente ao transporte aéreo público regular, da qual resulte a apresentação de reclamação por mais de um passageiro com reserva confirmada para o voo, será lavrado o Auto de Infração e instaurado o respectivo processo administrativo, sendo este instruído com todas as reclamações apresentadas.*

§ 2º *Quando indícios da prática de duas ou mais infrações relacionadas a um mesmo contexto proibitivo ou cuja prova de uma possa inferir 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.*

§ 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. (g. n.)*

Desta forma, restou configurada a prática de quatro infrações à legislação vigente, em especial ao previsto no artigo 302, inciso II, alínea “a” do Código Brasileiro de Aeronáutica.

3. PROPOSTA DE DECISÃO

Faço ao exposto, sugere-se a aplicação de multa no patamar mínimo, no valor de **RS 1.200,00 (Mil e duzentos reais)**, com espeque no Anexo I da Resolução n.º 25 da ANAC, de 25 de abril de 2008, para cada página do Diário de Bordo n.º 02/PR-FPE/2011, citada no Auto de Infração n.º 002575/2017, em que o Autuado, enquanto Comandante, não preencheu todos os dados referentes aos voos ali registrados, em conformidade com os parágrafos segundo e terceiro, do artigo 10, da referida Resolução, haja vista a ausência de circunstâncias agravantes previstas no parágrafo segundo, e a existência de circunstância atenuante prevista no parágrafo primeiro, inciso III, conforme consulta ao SIGEC, considerado o rol taxativo fixado no art. 22 da referida Resolução.

Desta forma, sugere-se a aplicação de multa no valor total de **RS 4.800,00 (Quatro mil e oitocentos reais)**.

11. O interessado foi devidamente notificado da decisão condenatória, interpondo **RECURSO ADMINISTRATIVO** (DOC SEI 2057098) em que alega:

- I - ser necessária a correta interpretação dos dispositivos legais, observando-se os princípios constitucionais pertinentes;
- II - a necessidade de se observar os requisitos do AI.

12. Ao cabo, requer o arquivamento do processo.

13. **É o relato.**

PRELIMINARES

14. Primeiramente, salienta-se que não se encontram no presente processo vícios insanáveis. Ao interessado garantiu-se o direito de manifestação nos autos, podendo, inclusive, produzir provas. Observa-se que assim o fez, uma vez que apresentou diversas peças em sua defesa, sendo-lhe facultado apresentar provas à qualquer momento.

15. Assim, tem-se que em momento algum houve prejuízo ao exercício de defesa do Interessado ou à Administração. O AI, lavrado em 14/07/2017, traz expressamente que: “*Em análise às evidências colhidas na inspeção de rampa realizada na aeronave PR-FPE no dia 29/07/17 foi constatado que o aeronauta GUSTAVO DE SÁ ANDRADE, CANAC 137502, não preencheu corretamente o Diário de Bordo n.º 02/PR-FPE/2011 nas seguintes páginas, linhas e campos: Data do Voo Página Linha Campos com Erros 21/03/2017 0013 2 DIU, TOT e Combustível, 24/03/2017 0013 5 Rubrica, DEC, Pouso, Combustível e Assinatura do Comandante, 24/03/2017 0013 6 Rubrica, DEC, Pouso, Combustível e Assinatura do Comandante, 25/03/2017 0013 7 Rubrica, DEC, Pouso, Combustível, Carga, natureza do voo e Assinatura do Comandante, 25/03/2017 0013 8 Rubrica, DEC, Pouso, Combustível, Carga, natureza do voo e Assinatura do Comandante, 09/07/2017 0029 7 CANAC. Hora de Apresentação, DIU, TOT, Combustível, Pax, Carga e CANAC do Comandante, 11/07/2017 0030 5 Hora de Apresentação, DIU, TOT, Combustível, PAX e Carga, 18/07/2017 0031 6 Hora de Apresentação, DIU, TOT, Combustível, Pax e Carga.*”. Desse modo, está clara a transgressão.

16. Note-se que o Auto de Infração é o ato que dá início ao processo administrativo sancionador, conforme prescreve a Lei n.º 7.565 de 19 de dezembro de 1986, que dispõe o sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBAer): “*Art. 291. Toda vez que se verificar a ocorrência de infração prevista neste Código ou na legislação complementar, a autoridade aeronáutica lavrará o respectivo auto, remetendo-o à autoridade ou ao órgão competente para a apuração, julgamento ou providências administrativas cabíveis.*”

17. Com base, nesse dispositivo, resta claro que verificada a infração, deve-se lavrar o respectivo AI, exatamente como verifica-se no presente caso.

18. Por sua vez, a Resolução ANAC n.º 25 de 25 de Abril de 2008, complementa: “*Art. 4º O processo administrativo terá início com a lavratura do Auto de Infração – AI.*”

19. O auto de infração como principal documento de um processo administrativo traz embutido em si dois dispositivos primordiais para sua validade, que são a descrição do fato e seu enquadramento legal. Eles são os elementos necessários para que se informe, precisamente, o tipo infracional, permitindo, dessa forma, o exercício da ampla defesa e do contraditório.

20. A descrição objetiva do fato, conforme ocorreu, é suficiente para a construção da defesa, conforme jurisprudência dos tribunais superiores pátrios do STF e STJ:

- STF: RMS 24.129/DF, 2ª Turma, DJe 30/04/2012: “*Exercício do direito de defesa. A descrição dos fatos realizada quando do indiciamento foi suficiente para o devido exercício do direito de defesa. Precedentes: MS 21.721; MS 23.490. (grifamos)*

(...)

- Excerto de julgado do STJ: “*O indiciado se defende dos fatos que lhe são imputados e não de sua classificação legal, de sorte que a posterior alteração da capitulação legal da conduta não tem o condão de inquirir de nulidade o processo. Precedentes: MS 14.045/DF, Rel. Min. Napoleão Nunes Maia Filho, Terceira Seção, DJe 29/4/2010; MS 10.128/DF, Rel. Min. Og Fernandes, Terceira Seção, DJe 22.2.2010; MS 12.386/DF, Rel. Min. Felix Fischer, Terceira Seção, DJ 24.9.2007, p. 244” (STJ, MS 12.677/DF, 1ª Turma, DJe 20/04/2012). (grifamos)*

21. No presente caso, os fatos estão corretos e precisamente descritos, com todos os elementos necessários para a perfeita tipificação da infração. Ainda, a norma transgredida também se encontra claramente indicada, não havendo que se falar em embaraços ao exercício da ampla defesa e do

contraditório. Desse modo encontra-se perfeitamente configurada a motivação do ato, uma vez que como afirma Hely Lopes Meirelles (MEIRELLES, Hely Lopes. **Direito Administrativo Brasileiro**, 29ª ed. São Paulo: Malheiros, 2004, p. 152): “denomina-se motivação a exposição ou a indicação por escrito dos fatos e dos fundamentos jurídicos do ato”.

22. Destaque-se que a Lei nº 9.874/99 tem aplicação subsidiária no presente caso: Art. 69. Os processos administrativos específicos continuarão a reger-se por lei própria, aplicando-se-lhes apenas subsidiariamente os preceitos desta Lei.

23. O regimento interno da ANAC repercutiu tal disposição ao prescrever: Art. 30. À Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância compete: I - julgar, em segunda instância administrativa, os recursos às penalidades interpostas por inobservância ou descumprimento dos dispositivos legais disciplinadores da atividade de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, observadas as normas em vigor, bem como, subsidiariamente, a Lei nº. 9.784, de 1999, sem prejuízo dos recursos de competência da Diretoria;

24. A citada INº 008/2008, por seu turno, também estabeleceu: Art. 64. Aplicam-se subsidiariamente ao processo administrativo de que trata a presente Instrução às disposições da Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999.

25. Assim, importa apontar o prazo previsto em lei para exercício da ação punitiva pela administração pública federal. Lei n. 9873/99: Art. 1º. 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. Tal prazo não transcorreu no caso em exame.

26. Desse modo, cumpriram-se, de forma precisa, os procedimentos legais necessários para o ato de notificação de decisão.

27. Saliente-se, novamente, que o interessado teve acesso anteriormente ao auto de infração, contendo de todos os dados necessários para o exercício pleno da ampla defesa e do contraditório. Ademais, foi devidamente notificado do decisão de primeira instância – que, correta e devidamente motivada, determinou a aplicação de sanção - e, desde a notificação do auto de infração, teve a sua disposição os autos do processo, inclusive, para tirar cópias.

28. Assim, não há nos autos quaisquer nulidades.

29. **Da Regularidade Processual** - Considerados os marcos apontados no início dessa análise e o exposto acima, acuso regularidade processual no presente feito. Foram preservados todos os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitados os princípios da Administração Pública, em especial contraditório e ampla defesa.

FUNDAMENTAÇÃO - MÉRITO E ANÁLISE DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO

30. **Da materialidade infracional** - A peça da DC1, devidamente motivada e fundamentada pelo decisor competente, confirmou, de forma clara e objetiva, a materialidade infracional imputada à interessada pela fiscalização. Restou comprovado, de fato, com base na documentação probatória constante dos autos do processo, destacadas nos quadros do item 4 acima, a inobservância pelo interessado, ao disposto na alínea “e”, inciso III, do art. 302 da Lei nº 7.565, de 19/12/1986 c/c o item 9.3 da IAC 3151.

31. Destarte, com fulcro no § 1º do art. 50 da Lei 9.784/1999, que abre a possibilidade de que a motivação da decisão de recurso administrativo consista em declaração de concordância com fundamentos de anteriores decisões, este relator ora endossa os argumentos trazidos por aquele decisor em sede de primeira instância para a confirmação da prática infracional, bem como fundamentação e a motivação da penalidade aplicada, declarando concordância a fim de que passem a fazer parte integrante do presente voto.

32. **Das razões recursais** - A Recorrente não trouxe em recurso, nenhuma argumentação contrária em matéria de mérito, quanto ao que foi apurado pela Fiscalização.

33. Não havendo argumentação com prova em contrário, deve-se prevalecer aquilo que foi apurado pela Fiscalização. A atuação do Inspetor de Aviação Civil - INSPAC é ato administrativo que possui em seu favor presunção de legitimidade e cabe ao interessado a demonstração dos fatos que alega, nos termos do art. 36 da lei 9.784/99, que regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal:

Art. 36. Cabe ao interessado a prova dos fatos que tenha alegado, sem prejuízo do dever atribuído ao órgão competente para a instrução e o do disposto do art. 37 desta lei.

34. A presunção de legitimidade e legalidade dos atos administrativos advém do fato de que todos os atos devem estrito cumprimento em conformidade com a lei e de veracidade, por serem dotados da chamada fé pública. “Trata-se de presunção relativa (*juris tantum*), que, como tal, admite prova em contrário. O efeito prático de tal presunção é o de inverter o ônus da prova”. (DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. *Direito Administrativo*. São Paulo: Atlas, 2001, página 72).

35. Pode-se dizer, portanto, que os atos emanados do Estado, independente de qual seja sua natureza – presumem-se verdadeiros até prova em contrário. A própria Constituição do Brasil estabelece que declarações e informações da Administração gozam de fé pública:

Art. 19. É vedado à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios:

(...)

II - recusar fé aos documentos públicos;

36. Se não se pode recusar a fé dos documentos públicos, é lógica a interpretação de que isso implica que os documentos (e atos) da Administração reputam-se (presumem-se) válidos. E mais, reputam-se válidos porque os atos administrativos se postam vinculados ao princípio da estrita legalidade, cujo efeito óbvio é que a Administração e seus agentes não podem atuar senão dentro dos limites legalmente postos, diferente dos entes privados, que podem atuar livremente contanto que não firmem os limites legais.

37. Ademais, o próprio interessado não questiona a ausência de preenchimento dos apontados campos do citado diário de bordo. Mais do que isso, vê-se que ausência de preenchimento importou o erro quanto as horas disponíveis até a manutenção.

38. Acrescente-se que a conduta praticada pelo autuado enquadra-se como erro de fato e de direito, vez que inobservam norma cogente e de aplicação *erga omnes* regularmente expedida pela ANAC.

39. Saliente-se que o cumprimento de norma *erga omnes* vigente é objetivo, sem distinção de elemento volitivo, a não ser que expressamente consignado pela norma regulamentar. Como os normativos em comento não fazem expressamente esta distinção, não há que falar em exigência de voluntariedade para incursão na infração.

40. Este entendimento é corroborado por Hely Lopes Meirelles, que destaca que a multa administrativa, diferente das sanções penais, é de natureza objetiva, isto é, prescinde da caracterização da culpa ou do dolo do infrator para ser devida, uma vez que decorre do expresse descumprimento de conduta desejável imposta pelo Estado, decorrente precipuamente da supremacia do interesse público. (MEIRELLES, Hely Lopes. *Direito Administrativo Brasileiro*, 23ª ed. São Paulo: Malheiros, 1999.)

41. Desse modo, resta claro que, no presente caso, como estabelecido por norma cogente oponível a todos os abrangidos em seu espectro, de caráter vinculativo, não há margem para exceções quanto ao seu cumprimento no que tange a ausência do elemento volitivo.

42. Ainda, faz-se importante destacar o ensino de Celso Antônio Bandeira de Mello de que a finalidade das sanções relacionadas às infrações administrativas é desestimular a prática das condutas censuradas ou constranger ao cumprimento das obrigatórias, intimidando eventuais infratores. Todas as multas administrativas devem cumprir função intimidadora e exemplar, mas existem as que se limitam a esta função, e outras que buscam também ressarcir a Administração de algum prejuízo causado (multas ressarcitórias) como também as que apresentam caráter cominatório, se renovando continuamente até a satisfação da pretensão, obrigando o administrado a uma atuação positiva (astreinte). (BANDEIRA DE MELLO, Celso Antônio. *Curso de direito administrativo*, 24ª., São Paulo, Malheiros Editores, 2012, p. 864/865 e p. 879).

43. Daí a compreensão de que no processo administrativo sancionatório impera o livre convencimento do Fiscal-Regulador dentro da discricionariedade motivada e cotejo para com a finalidade específica a ser atingida com a eventual sanção a ser aplicada caso-a-caso. Esta finalidade, por sua vez, posta-se adstrita aos patamares firmados por norma de aplicação cogente e *erga omnes*, qual seja a tabela de valores dos Anexos da Resolução ANAC 25/2008.

44. Se houve a constatação da infração, este é o motivo para a aplicação da sanção. Se houve aplicação de sanção, os anexos da Resolução 25/2008 estabelecem os patamares de aplicação que não podem ser extrapolados pela unidade julgadora – e, no caso, efetivamente não houve extrapolação. Pelo contrário, aplicou-se inclusive o valor mínimo. Pelo fato de isto restar bem configurado nos autos, em especial pelo entendimento supra de a dosimetria (patamares de multa) ter supedâneo normativo (Anexo da Resolução ANAC 25/2008), não prosperam quaisquer alegações quanto à aplicação da sanção de multa e ao seu valor.

45. **Ante o exposto, tem-se que as razões dos recursos não lograram êxito em afastar a prática infracional objeto do presente feito e atribuída à interessada, restando esta configurada nos termos aferidos pela fiscalização.**

DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

46. A Instrução Normativa ANAC nº 08/2008 determina que a penalidade de multa deve ser calculada a partir do valor intermediário constante das tabelas aprovadas em anexo à Resolução nº 25, em vigor desde 28/04/08, observando-se as circunstâncias atenuantes e agravantes existentes

47. Para o reconhecimento da circunstância atenuante prevista no artigo 22, § 1º, inciso I da Resolução ANAC nº 25/2008 (“o reconhecimento da prática da infração”) entende-se que o ente regulado deve reconhecer não só a prática do ato, mas também o fato de que essa conduta infringiu norma de competência da Autoridade de Aviação Civil, o que não se deu nos autos do processo. Dessa forma, deve ser afastada a sua incidência.

48. Da mesma forma, entende-se que a Interessada não demonstrou, nos autos, ter adotado

voluntariamente qualquer providência eficaz para amenizar as consequências da infração. Repare-se que nenhuma medida que configure um dever pode ser fundamento para a aplicação dessa atenuante, prevista no artigo 22, § 1º, inciso II.

49. Para a análise da circunstância atenuante prevista no artigo 22, § 1º, inciso III ("a inexistência de aplicação de penalidades no último ano"), é necessária pesquisa para identificar a eventual existência de sanção aplicada ao ente regulado no período de um ano encerrado nas datas dispostas no quadro em epígrafe – que são as datas das infrações ora analisadas.

50. Em pesquisa no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC dessa Agência, ficou demonstrado que **não há** penalidade (SEI 1975378) anteriormente aplicada ao autuado nessa situação.

51. Quanto à existência de circunstância agravante, não se vê, nos autos, qualquer elemento que configure hipótese prevista no § 2º do artigo 22 da Resolução ANAC nº 25/2008.

52. Dada a presença de circunstância atenuantes e ausência de circunstâncias agravantes aplicáveis ao caso, sugere-se que a penalidade a ser aplicada seja quantificada em R\$ 1.200,00 (mil e duzentos reais reais), que é o valor mínimo previsto, à época do fato, para a hipótese em tela - COD. PDI, letra "a", da Tabela de Infrações II –INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS A AERONAUTAS E AEROVIAÁRIOS OU OPERADORES DE AERONAVES- P. Física - do Anexo I, da Resolução nº. 25/2008, e alterações posteriores, perfazendo o valor somado de R\$ 4.800,00 (quatro mil e oitocentos reais).

53. **Da sanção a ser aplicada em definitivo** - Quanto aos valores da multa aplicadas pela decisão de primeira instância administrativa, diante do esposado neste arrazoado, entendo que cabe sua **MANUTENÇÃO**, no patamar mínimo, R\$ 1.200,00 (mil e duzentos reais reais), para cada uma das quatro infrações, perfazendo o valor somado de R\$ 4.800,00 (quatro mil e oitocentos reais).

CONCLUSÃO

54. Pelo exposto, sugiro **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO** as multas aplicadas pela autoridade competente da primeira instância administrativa em desfavor de Gustavo de Sá Andrade, conforme individualização no quadro abaixo:

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Data da Infração	Lavratura do AI	Infração	Enquadramento	SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO
00058.538003/2017-11	664011187	002575/2017	21/03/2017	16/11/2017	Preencher com dados inexatos documentos exigidos pela fiscalização - No Diário de Bordo, não preenchimento ou preenchimento inexato referente aos dados de uma etapa do voo antes da saída da tripulação da aeronave após o término do voo, contrariando o item 9.3 da IAC 3151.	Artigo 302, inciso III, alínea "e" da Lei n.º 7.565/1.986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBAer) c/c o art. 172 e capítulo 10, ambos da IAC 3151.	R\$ 1.200,00(mil e duzentos reais reais)
			09/07/2017				R\$ 1.200,00(mil e duzentos reais reais)
			11/07/2017				R\$ 1.200,00(mil e duzentos reais reais)
			18/07/2017				R\$ 1.200,00(mil e duzentos reais reais)
							Quatro infrações, cuja soma totaliza o valor de R\$ 4.800,00

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

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

 Documento assinado eletronicamente por **Rodrigo Camargo Cassimiro**, Técnico(a) em **Regulação de Aviação Civil**, em 31/07/2019, às 17:52, 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 **3295032** e o código CRC **CF367709**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 1129/2019

PROCESSO Nº 00058.538003/2017-11
INTERESSADO: Gustavo de Sá Andrade

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

2. Analisados todos os elementos constantes dos autos, em especial manifestações do interessado. Foi dada ampla oportunidade de manifestação no feito, respeitados prazos e dialética processual, de modo que preservados ampla defesa e contraditório inerentes ao certame.

3. De acordo com a proposta de decisão (3295032) 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.

4. Dosimetria adequada para o caso. À luz do art. 36, §6º, da Resolução 472/2018, que entrou em vigor a partir de 04/12/2018, "para fins de aferição da dosimetria deve-se considerar o contexto fático existente quando do arbitramento da sanção em primeira instância".

5. 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 com lastro no art 42, inciso I da Resolução ANAC nº 472, de 2018, e competências ditas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução n 381/2016, **DECIDO:**

- **NEGAR PROVIMENTO** ao Recurso, **MANTENDO** as multas aplicadas pela autoridade competente da primeira instância administrativa em desfavor de Gustavo de Sá Andrade, conforme individualizações no quadro abaixo:

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Data da Infração	Lavratura do AI	Infração	Enquadramento	SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO
00058.538003/2017-11	664011187	002575/2017	21/03/2017	16/11/2017	Preencher com dados inexatos documentos exigidos pela fiscalização - No Diário de Bordo, não preenchimento ou preenchimento inexato referente aos dados de uma etapa do voo antes da saída da tripulação da aeronave após o término do voo, contrariando o item 9.3 da IAC 3151.	Artigo 302, inciso III, alínea "e" da Lei n.º 7.565/1.986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBAer) c/c o art. 172 e capítulo 10, ambos da IAC 3151.	R\$ 1.200,00(mil e duzentos reais)
			09/07/2017				R\$ 1.200,00(mil e duzentos reais)
			11/07/2017				R\$ 1.200,00(mil e duzentos reais)
			18/07/2017				R\$ 1.200,00(mil e duzentos reais)
							Quatro

infrações, cuja
soma totaliza o
valor de R\$
4.800,00

6. À Secretaria.
7. Notifique-se.
8. Publique-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 02/08/2019, às 19:00, 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 **3295922** e o código CRC **83E18850**.

Referência: Processo nº 00058.538003/2017-11

SEI nº 3295922