



PARECER N° 979/2019/JULG ASJIN/ASJIN
PROCESSO N° 00065.048705/2018-91
INTERESSADO: LUIS GUILHERME MAGALHAES ANDRADE

PROPOSTA DE DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA – ASJIN

Infração: 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.

Enquadramento: alínea "a" do inciso II do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA) c/c item 9.3 da IAC (Instrução de Aviação Civil) 3151.

Data da Infração: 02/06/2016

Auto de infração: 006096/2018

Aeronave: PP-BSA

Crédito de multa: 667406192

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

INTRODUÇÃO

1. O Auto de Infração nº 006096/2018 (SEI nº 2225391) apresenta a seguinte descrição:

DESCRIÇÃO DA EMENTA: 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.

HISTÓRICO:

O seguinte voo realizado pelo comandante Luis Guilherme Magalhães Andrade (CANAC 738617), na aeronave de marcas PP-BSA, de propriedade e operada pela FLY ESCOLA DE AVIAÇÃO CIVIL EIRELI ? EPP, não foi registrado no Diário de Bordo nº 002/BSA/2016, logo após o encerramento do mesmo, de acordo com informações extraídas dos sistemas BIMTRA e MOV:

1) Data: 02/06/2016 / Decolagem: 18:52 horas (local) / Origem: SBJR / Destino: SBJR / Folha e linha do Diário de Bordo não preenchidas: Nº 0251 e Nº 7.

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

DADOS COMPLEMENTARES

CANAC tripulante: 738617

Data da ocorrência: 02/06/2016 - Folha do Diário de Bordo: 0251

2. No Relatório de Fiscalização nº 006751/2018 (SEI nº 2225398) é informado que:

Foi realizada Inspeção de Rampa 91/135/121 no Aeroporto de Jacarepaguá (SBJR), no dia

14/07/2018, em cumprimento ao Plano de Trabalho Anual da GTVC.

Após análise do Diário de Bordo Nº 002/BSA/2016, da aeronave de marcas PP-BSA, de propriedade da IMOBILIÁRIA NOVO RETIRO LTDA - ME, foi constatado que diversos voos realizados, de acordo com os registros obtidos nos sistemas BIMTRA e MOV, não foram lançados no respectivo Diário de Bordo.

Entre 11/07/2013 e 09/01/2018, a aeronave de marcas PP-BSA era de propriedade e operada pela FLY ESCOLA DE AVIAÇÃO CIVIL EIRELI - EPP, e registrada na categoria PRI.

Após realização de crosscheck dos voos registrados no sistema BIMTRA e MOV, foi possível identificar diversos voos realizados no período em que a FLY ESCOLA DE AVIAÇÃO CIVIL EIRELI - EPP era a operadora da aeronave, e que, no entanto, não foram registrados em Diário de Bordo, caracterizando o descumprimento da IAC 3151 (vigente à época).

O seguinte voo realizado pelo comandante Luis Guilherme Magalhães Andrade (CANAC 738617), na aeronave de marcas PP-BSA, de propriedade e operada pela FLY ESCOLA DE AVIAÇÃO CIVIL EIRELI ? EPP, não foi registrado no Diário de Bordo Nº 002/BSA/2016, logo após o encerramento do mesmo, de acordo com informações extraídas dos sistemas BIMTRA e MOV:

1) Data: 02/06/2016 / Decolagem: 18:52 horas (local) / Origem: SBJR / Destino: SBJR / Folha e linha do Diário de Bordo não preenchidas: Nº 0251 e Nº 7.

3. Consta Relatório (SEI nº 2225469) em que no item 5.3 - DA AUSÊNCIA DE REGISTROS DE VOOS NO DIÁRIO DE BORDO é informado:

5.3 - DA AUSÊNCIA DE REGISTROS DE VOOS NO DIÁRIO DE BORDO

Foi constatada as seguintes evidências que apontam para um possível ausência de registros de voo no **Diário de Bordo 002/BSA/2016 (2020254)** e descontrole nos registros de manutenção e periodicidade de manutenções preventivas da aeronave **PP-BSA (2056330)**:

1. Ausência do registro da manutenção de 50 horas de célula prevista para 1.697,6 horas de célula - páginas 0252 e 0253 do Diário de Bordo 002/BSA/2016;

2. Foi constatada a ausência de registro no **Diário de Bordo 002/BSA/2016 (2020254)** de pelo menos **39 registros de voos, entre 21/03/2014 e 07/03/2018**, apurados com base nos dados obtido nos sistemas **BIMTRA**, e **MOV**.

3. Foram constatados **24 registros de voos no sistema BIMTRA** (2030033 e 2047309) que não foram relatados no Diário de Bordo 002/BSA/2016, conforme tabela abaixo;

4. Foram constatados **26 registros de voos no sistema MOV** (2030077 e 2047314) que não foram relatados no Diário de Bordo 002/BSA/2016, conforme tabela abaixo;

5. Foi constatado que **11 registros de voos**, que não foram relatados no Diário de Bordo 002/BSA/2016, constam concomitantemente os registros dos sistemas BIMTRA e MOV.

(...)

Observações:

1. O sistema **BIMTRA** faz os registros dos dados de voos com base no registro de uso das facilidades de navegação e de controle do espaço aéreo em **movimento reais**, tanto de pouso quanto de decolagens, para fins de cobrança de tarifa de utilização de facilidade aeronauticas;

2. O Sistema **MOV** faz os registros dos dados de voos com base nos dados apresentados através de **Planos de Voo** aprovados e utilizados;

3. É possível que o piloto em comando apresentado no Plano de Voo não seja piloto que de fato realizou o movimento.

4. Há a possibilidade de registros de voos no sistema BIMTRA mesmo para voos no qual não foi apresentado Plano de Voo, uma vez que a aeronave faça comunicação rádio em áreas controladas como terminais e ATZs;

5. Há a possibilidade de registro de voos no sistema MOV mesmo para voos que não apresentam registros no sistema BIMTRA, uma vez que o sistema BIMTRA guarda registros somente de utilização de fato das facilidades de navegação e comunicação para fins de cobrança de tarifa e utilização;

6. Há a possibilidade de haver voos realizados entre aeródromos não controlados, sem plano de voo, para os quais não haveria registros de movimentos tanto no sistema BIMTRA quanto no

sistema MOV.;

7. Não é possível determinar a quantidade de horas de voo e número de ciclos de corte de motor realizados nos possíveis 39 registros de voos apurados.

Os fatos apurados apontam para a necessidade de encaminhamento do presente Relatório para **Gerência Técnica de Aeronavegabilidade (GTAR)** para sejam tomadas as providências pertinentes para verificar e assegurar a correta realização dos procedimentos de manutenção da aeronave PP-BSA e para apuração de eventuais infrações.

Os fatos apurados apontam para a a necessidade de encaminhamento do presente Relatório para o **Ministério Público Federal** para para que haja apuração de eventuais crimes relacionados a Falsidade Ideológica, Art. 299 do Decreto-Lei Nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 e **Atentado contra a segurança de Transporte Aéreo, Art. 261** do Decreto-Lei Nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940.

Serão emitidos **Autos de Infração** pela omissão do registro no **Diário de Bordo 0002/BSA/2016 (2020254)** de voos realizados.

4. No Relatório (SEI nº 2225469) consta tabela de situação de regularidade dos registros dos voos no BIMTRA em relação aos registros do Diário de Bordo nº 002/BSA/16 em que está relacionado voo com a aeronave PP-BSA na data de 02/06/2016 às 18:52, sendo informado que o voo está sem registro no Diário de Bordo. Além disso, no mesmo Relatório consta ainda tabela de situação de regularidade dos registros dos voos registrados no MOV em relação aos registros do diário de bordo nº 002/BSA/2016 em que está relacionado voo com a aeronave PP-BSA, na data de 02/06/2016, com hora de registro 18:15, sendo informado que o voo não está registrado no Diário de Bordo e que confere com registro do BIMTRA.

5. Certidão de propriedade e ônus reais da aerinave PP-BSA (SEI nº 2225471).

6. Páginas do Diário de Bordo nº 002/BSA/2016 (SEI nº 2225472) em que não consta registrado voo na data de 02/06/2016 e fotos da fiscalização realizada.

DEFESA

7. O interessado apresentou defesa (SEI nº 2317189, SEI nº 2313840 e SEI nº 2313913), que foi recebida em 10/10/2018.

8. Na defesa afirma que da leitura do AI se depreende, ainda, que a suposta infração teria sido cometida no dia 02/06/2016, de acordo com informações extraídas de planos de voo e não por fiscalizações presenciais, sendo certo que após as informações extraídas dos sistemas o Auto de Infração foi lavrado pela autoridade competente no dia 14/09/2018.

9. Alega que o Piloto não cometeu qualquer ato infracional, tendo agido simplesmente no exercício regular de um direito/dever. Afirma que consta o preenchimento do plano de voo (MOV) às 18:15h e decolagem pelo registro BIMTRA às 18:52, porém não existe o registro do pouso. Acrescenta que a ausência de registro de pouso se explica simplesmente porque o voo não foi realizado. Argumenta que após o alinhamento e autorização da decolagem, considerou que as condições da aeronave não estavam satisfatórias para a realização do voo, tendo então retornado ao *spot* sem realizar a decolagem. Considera que o Piloto em comando agiu no exercício regular de um direito/dever, inerente a sua autoridade naquele momento. Afirma que não foi computado o tempo de voo no diário de bordo conforme determina a legislação, pois o tempo em que os motores ficaram ligados foi inferior a 3 minutos, retornando imediatamente da operação na pista 02 do aeródromo de Jacarepaguá para o *spot* da aeronave, sem decolagem. Dispõe que não há que se falar em ato ilícito, muito menos em infração por parte do Piloto em comando da aeronave, sendo certo que agiu no cumprimento de seu direito/dever como comandante, ao optar por suspender a decolagem por questões de segurança.

10. Cita o art. 169 do CBA. Afirma que não há que se falar em cometimento de infração, sendo certo que a legislação aeronáutica permite a não computação do tempo de voo em fração de hora no diário de bordo quando a decolagem é suspensa e a aeronave retorna ao *spot* em menos de 3 minutos,

sobretudo por não ter havido voo. Ressalta que o Piloto em Comando decidiu interromper a decolagem por questões de segurança, por não ter considerado satisfatórias as condições de voo apresentadas pela aeronave após a partida dos motores, sendo certo que retomou ao *spot* sem realizar a decolagem. Considera que não há que se falar em conduta de infração, muito pelo contrário, resta evidente que o Piloto agiu no exercício regular de um direito/dever, inerente à sua autoridade como Comandante.

11. Alega que o exercício regular de um direito, teve acolhida, segundo está pacificado na doutrina e jurisprudência, no artigo 188, inciso I, do CC. Acrescenta que o agente que age acobertado pelas referidas justificantes pratica um fato típico, porém lícito, ou seja, qualquer pessoa pode exercitar um direito subjetivo ou faculdade previsto na lei (penal ou extrapenal). Argumenta que não se pode pretender que seja imputada qualquer infração ou responsabilidade civil e, conseqüentemente, obrigação de pagar multa àquele que age em exercício regular de um direito previsto no ordenamento jurídico, o qual se constitui em excludente de ilicitude. Repisa que mostra-se descabido o auto de infração em comento, não havendo que se falar em conduta ilícita, muito pelo contrário, restando evidente que o Piloto agiu corretamente quando decidiu interromper a decolagem por questões de segurança, retomando ao *spot* em menos de 3 minutos e, simplesmente por isso, não foi anotado o tempo de voo no diário de bordo, já que o voo não aconteceu. Requer o cancelamento do Auto de Infração, com o conseqüente arquivamento do processo administrativo em questão.

12. Aduz que além da inexistência de infração, conforme acima narrado, juridicamente, cumpre destacar a existência de vício formal no Auto de Infração que deu origem à penalidade. Afirma que de acordo com as cópias constantes nos autos do processo verifica-se uma inexatidão no que diz respeito ao enquadramento da infração ao nome do Piloto em Comando. Isto porque nos documentos que instruíram o referido AI, consta uma fotocópia de carteira da ANAC código 169299 em nome de OSMAR MULINA PEREIRA FILHO - Piloto Comercial - Helicóptero e ainda fotografias como se tivesse existido alguma fiscalização de rotina, no dia da ocorrência, o que não se pode admitir. Descreve que o caso em questão foi extraído de informações obtidas diretamente nos sistemas da ANAC, sendo certo que não foi uma infração lavrada em flagrante pessoalmente por agente fiscalizador, conforme fotografias e documentos ora impugnados. Considera que fica evidente o vício do Auto de Infração neste sentido, quando se refere a fotografias e documentos que não guardam qualquer relação com a suposta infração em questão. Reitera que o documento acostado é de outro Piloto, gerando dúvidas se não houve equívoco na lavratura do Auto de Infração atribuído ao nome do Piloto recorrente - LUIS GUILHERME MAGALHÃES ANDRADE. Afirma que tal fato constitui uma inexatidão, um flagrante erro, no que diz respeito ao enquadramento da infração, nome do Piloto em Comando, um vício formal que enseja a nulidade do Auto de Infração. Portanto, alega que diante da flagrante nulidade do AI, mostra-se ainda mais necessário o cancelamento da autuação que, equivocadamente, atribuiu infração ao Piloto em Comando.

13. Conclui que diante do vício formal do Auto de Infração que possui inexatidões, há de ser declarado nulo, conforme determina a Resolução da ANAC. Caso este não seja o entendimento, diante da realidade fática narrada, no mérito, requer que seja acolhida a defesa para cancelamento do auto e arquivamento do processo, visto que o voo em questão não foi realizado.

14. Consta procuração (SEI nº 2313841 e SEI nº 2313914).

DECISÃO DE PRIMEIRA INSTÂNCIA

15. O setor competente de primeira instância, em decisão motivada de 24/04/2019 (SEI nº 2944489 e SEI nº 2946455) considerou que restou configurada a prática de infração à legislação vigente, em especial ao previsto no artigo 302, inciso II, alínea “a” do Código Brasileiro de Aeronáutica. Foi aplicada multa no patamar mínimo, no valor de R\$ 1.200,00 (Mil e duzentos reais), com espeque no Anexo I da Resolução nº 472/2018 da ANAC, 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 fincado no art. 36 da referida Resolução.

RECURSO

16. O interessado foi notificado a respeito da decisão de primeira instância em 16/05/2019, conforme demonstrado em AR (SEI nº 3055623).
17. O interessado apresentou recurso (SEI nº 3055746 e SEI nº 3067945), que foi recebido em 23/05/2019.
18. No recurso informa que restou apurado pela Polícia Federal nos autos do IPL 0034/2019 da DELEFAZ / PF, que as informações contidas no referido Diário de Bordo são falsas, o documento objeto da inspeção da ANAC, na verdade, foi fraudado após a transferência de titularidade da aeronave, razão pela qual pode-se dizer que o Auto de Infração é nulo. Afirma que os depoimentos tomados nos autos do Inquérito Policial nº 0034/2019 – que se originou em razão de pedido da própria ANAC no processo 00058.009479/2018-11 - dão conta de que todas as anotações de voos existentes no diário de bordo inspecionado são falsas e não foram anotadas pelos Pilotos que ali aparecem, mas sim por um fraudador cujo nome será oportunamente apontado pelas investigações. Alega que a sanção de multa aplicada a este recorrente partiu de falsa premissa, de um erro de fato, de falsas informações constantes no Diário de Bordo nº 002/BSA/2016, tanto é assim que as informações não bateram com as contidas nos sistemas BIMTRA e MOV. Argumenta que se o diário inspecionado é falso, pode-se dizer que as informações corretas do voo autuado foram descritas no diário verdadeiro, ou se poderia alegar, sobre tempo de voo, por exemplo, que para aeronaves de asa rotativa giros de manutenção e táxi para efeitos de hora de voo não são contados e que no aeroporto de Jacarepaguá para realizar tal procedimento é necessário preenchimento de plano de voo, o que não condiz com a intenção de decolagem.
19. Alega que toda a defesa prévia apresentada pelo recorrente restou prejudicada depois que se verificou que, na realidade, as informações que deram origem ao Auto de Infração são falsas, razão pela qual considera que o AI 6096/2018 deve ser declarado nulo ou cancelado.
20. Avalia que o presente processo deveria ser suspenso até que sejam finalizadas as investigações sobre a fraude denunciada nos autos do IPL 34/2019 da Polícia Federal e nos processos 00058.009479/2018-11 e 00065.010412/2019-11, afirmando ser ainda mais evidente, portanto, o descabimento da multa já aplicada a este recorrente que foi vítima de uma fraude assim como vários outros pilotos.
21. Afirma que mostra-se indevida a aplicação da sanção administrativa a título de multa imposta ao Recorrente.
22. Supõe que se o recorrente pagar a multa e, ao final das investigações restar comprovado o fato de que ele foi vítima de uma fraude cometida no diário de bordo, não faz o menor sentido aplicar a sanção antes de se finalizar a investigação.
23. Ratifica que em momento algum o Recorrente cometeu ato infracional que motivasse penalidade administrativa, ao passo em que não pode uma Decisão se basear em falsas premissas, muito menos arbitrar sanções fundamentadas neste sentido.
24. Requer que seja o recurso recebido e provido para reconhecer o cancelamento do Auto de Infração e da multa aplicada ao Recorrente, ou, pelo menos que o processo seja suspenso enquanto perdurarem as investigações sobre a fraude denunciada.
25. Ofício nº 36/2019/SPO-ANAC (SEI nº 3067944) do Superintendente de Padrões Operacionais da ANAC para representante da Polícia Federal em que é informado:

(...)

2. Primeiramente, segue em anexo a este ofício cópia dos dados cadastrais dos investigados citados no Ofício 1987/2019-IPL 0034/2019-1 SR/PF/RJ - DELEFAZ, constantes nos bancos de dados desta Agência.

3. Com relação à solicitação: *"Na oportunidade, solicitamos ainda que informe tecnicamente quais foram as irregularidades no registro de voo realizados no diário de bordo da aeronave PP-BSA, qual a vantagem dessa irregularidade, qual o prejuízo ou risco para aviação e outras*

informações pertinentes (datas e números de irregularidades, por exemplo).", esta Agência se manifesta da seguinte forma:

3.0.1. de acordo com o relatório 2055962 (em anexo), existem indícios de vários movimentos de decolagem e pouso em aeródromos diversos que não foram registrados no diário de bordo da aeronave de marcas PP-BSA;

3.0.2. as vantagens principais ao reduzir as horas de voo registradas frente ao real estão ligadas, principalmente, aos custos de manutenção (por tempo e/ou hora de voo) que deixam de ser realizadas; e

3.0.3 o risco de reduzir horas de voo registradas, como supracitado, está ligado à redução do número de manutenções realizadas, levando a uma operação em que não existe certeza acerca da aeronavegabilidade do equipamento. Isto coloca em risco pessoas e bens em voo e solo.

(...)

5. Por fim, registre-se ainda que, em face dos processos sancionatórios abertos em desfavor dos tripulantes arrolados, algumas defesas dos autos de infração alegam que houve falsificação do diário de bordo da aeronave PP-BSA. Contudo, esses processos ainda estão em fase de análise e julgamento. No entanto, o Ministério Público Federal foi notificado do referido relatório de fiscalização desta Agência, em 10 de setembro de 2018.

(...)

26. Relatório de Fiscalização nº 2055962 (SEI nº 3067944).

27. Termo de declarações de Daniel Ferreira Lobo Barbosa Neves, documento de identificação do mesmo, AI nº 006708/2018, defesa referente ao mesmo AI (SEI nº 3067944).

28. Termo de declarações de Luis Guilherme Magalhães de Andrade (SEI nº 3067944) em que é informado:

(...) QUE, sobre os fatos apurados neste autos, o declarante relata que vendeu a aeronave PPBSA, no ano de 2017 à Imobiliária Novo Retiro Ltda; QUE, somente em janeiro de 2018, após a quitação da aeronave, o novo proprietário realizou a transferência junto à ANAC; QUE, todos os diários de bordos antigo acompanham obrigatoriamente a aeronave; QUE, esclarece que quem vendeu a referida aeronave foi sua empresa, FLY ESCOLA DE AVIAÇÃO EIRELE; QUE, a FLY foi vendida em novembro de 2018 a VITOR WILLIAN DE OLIVEIRA SILVA RIBEIRO; QUE, após notificação da ANAC, constatou que o diário foi fraudado após a venda da aeronave, tendo apresentado defesa administrativa, ora anexa; QUE, existem vários motivos que demonstram a fraude cometida, **primeiro motivo:** assinatura que não é a do declarante; **segundo motivo:** a numeração das folhas do diário de bordo é diferente do diário original enviado à ANAC, cuja folha de numeração é '002'; **terceiro motivo:** os pilotos que realmente voaram na aeronave foram EDUARDO DE GROSSI, DIEGO TICCHETTI, LEONARDO PINTO FERREIRA e NELSON CHELFO; os quais não reconheceram suas assinaturas no diário fraudado; QUE, NELSON e DIEGO reconheceram suas assinaturas na folha original '002', ora anexa; **quarto motivo:** o piloto JOSÉ VITOR DUTRA nunca foi aluno nem piloto da FLY, mas o mesmo consta irregularmente no diário fraudado como 'em treinamento na aeronave da escola', bem como JORGE AUGUSTO FERREIRA NETO, esse último, também nunca foi aluno nem piloto da FLY; **quinto motivo:** o piloto ALESSANDRO ROCHA DOS SANTOS nunca exerceu a função de instrutor da FLY, embora o nome dele consta no diário de bordo fraudado como instrutor de JORGE NETO e JOSÉ DUTRA; **sexto motivo:** os pilotos NELSON CHELFO e EDUARDO DE GROSSI não possuem habilitação de instrutor de voo e consta no diário fraudado como se esses últimos fossem instrutores; QUE, gostaria de salientar que NELSON CHELFO e EDUARDO DE GROSSI, muito provavelmente, foram vítimas da fraude, pois nunca preencheram no diário verdadeiro qualquer voo de treinamento nem nunca declararam na CIV DIGITAL DA ANAC que realizaram tais voos de treinamento; **sétimo motivo:** os pilotos DIEGO TICCHETTI e LEONARDO PINTO FERREIRA eram instrutores da FLY e já declararam que nunca ministraram instrução para JOSÉ VITOR DUTRA, conforme fl. 34 dos autos; **oitavo motivo:** conforme relatório da ANAC, consta que o piloto ALESSANDRO ROCHA DOS SANTOS declarou na CIV DIGITAL um voo de treinamento em aeronave de matrícula diferente no mesmo dia, na mesma hora para pilotos diferentes do que consta no diário fraudado, fl. 36 dos autos, conforme o relatório da ANAC, o novo operador da aeronave usava ilegalmente o diário de bordo em nome da sua ex empresa FLY; **nono motivo:** conforme os autos da ANAC, percebe-se claramente a mesma caligrafia e o uso da mesma caneta em todas as folhas e registros de voos no diário fraudado, o que é incomum, pois cada piloto deveria fazer o registro individualizado; QUE, neste ato, apresenta para juntada

as duas defesas apresentadas à ANAC, no seu nome e da sua ex empresa FLY e foto do diário original, fl 002, onde os pilotos DIEGO e NELSON reconhecem como verdadeira suas assinaturas; QUE, o declarante suspeita que ALESSANDRO ROCHA DOS SANTOS e JOSÉ VITOS DUTRA são os fraudadores do diário; QUE, o relatório da ANAC corrobora com suas suspeitas, conforme fls. 35/36. (...)

29. Documento de identificação de Luis Guilherme Magalhães de Andrade, defesas referentes ao AI nº 006722/2018 e AI nº 006734/2018, foto ilegível de página de diário de bordo (SEI nº 3067944).
30. Termo de declarações de Nelson Carlos Moreira Chelfo, defesa referente ao AI nº 006094/2018, documento de identificação (SEI nº 3067944).
31. Termo de declarações de Leandro Cabral Aranha de Araujo, documento de identificação (SEI nº 3067944).
32. Termo de declarações de Diego Luiz Ticchetti, documento de identificação (SEI nº 3067944).
33. Termo de declarações de Leonardo Pinto Pereira, documento de identificação (SEI nº 3067944).
34. Termo de declarações de Alessandro Rocha dos Santos, documento de identificação, ficha cadastral de instrutor, relatório de instrutores, Portaria nº 2.050, de 20 de junho de 2018, extratos de conversas, e-mails sobre treinamento, fichas de avaliação de voo, defesa referente ao AI nº 006095/2018 (SEI nº 3067944).
35. Termo de declarações de Iam Rozemberg, documento de identificação, defesa referente ao AI nº 006719/2018, e-mail a respeito da obrigatoriedade de horas lançadas na CIV, AI nº 006719/2018 (SEI nº 3067944).
36. Termo de declarações de Jorge Augusto Ferreira Neto, documento de identificação (SEI nº 3067944).
37. Termo de declarações de Francisco das Chagas e Silva Neto, documento de identificação (SEI nº 3067944).
38. Termo de declarações de Alexandre Cavalcanti de Araujo, documento de identificação, formulário com registros de voos (SEI nº 3067944).
39. Certidão informando que foi expedido mandado de intimação para José Victor de Paula Dutra (SEI nº 3067944).
40. Certidão informando que foi expedido mandado de intimação para Eduardo de Grossi Freitas Lima (SEI nº 3067944).
41. Ofício nº 4498/2019 - IPL 0034/2019-1 SR/PF/RJ - DELEFAZ (SEI nº 3067944).
42. Termo de declarações de Eduardo de Grossi Freitas Lima (SEI nº 3067944), documento de identificação.

OUTROS ATOS PROCESSUAIS

43. Pedido de vista (SEI nº 2260190).
44. Despacho de encaminhamento de processo de Auto de Infração (SEI nº 2345146).
45. Nota Técnica nº 13/2016/ACPI/SPO (SEI nº 2944495).
46. Memorando nº 12/2018/CCPI/SPO (SEI nº 2944497).
47. Extrato do SIGEC (Sistema Integrado de Gestão de Créditos) (SEI nº 2944488).
48. Extrato do SIGEC (SEI nº 3005214).

49. Ofício nº 3567/2019/ASJIN-ANAC (SEI nº 3007801) que informa a penalidade aplicada.
50. Despacho de Aferição de tempestividade (SEI nº 3110429).
51. É o relatório.

DILIGÊNCIA

52. O interessado foi autuado em razão de não ter registrado no Diário de Bordo nº 002/BSA/2016 o voo realizado na data de 02/06/2016 com decolagem às 18:52 h.

53. Consta no arquivo SEI nº 2225472 páginas do Diário de Bordo nº 002/BSA/2016.

54. Em sede de recurso, o interessado alegou que restou apurado pela Polícia Federal nos autos do IPL 0034/2019 da DELEFAZ / PF, que as informações contidas no referido Diário de Bordo são falsas, que o documento objeto da inspeção da ANAC, na verdade, foi fraudado após a transferência de titularidade da aeronave. Afirma que os depoimentos tomados nos autos do Inquérito Policial nº 0034/2019 – que se originou em razão de pedido da própria ANAC no processo 00058.009479/2018-11 - dão conta de que todas as anotações de voos existentes no diário de bordo inspecionado são falsas e não foram anotadas pelos Pilotos que ali aparecem, mas sim por um fraudador cujo nome será oportunamente apontado pelas investigações. Alega que a sanção de multa aplicada partiu de falsa premissa, de um erro de fato, de falsas informações constantes no Diário de Bordo nº 002/BSA/2016, e que tanto é assim que as informações não bateram com as contidas nos sistemas BIMTRA e MOV. Avalia que o presente processo deveria ser suspenso até que sejam finalizadas as investigações sobre a fraude denunciada nos autos do IPL 34/2019 da Polícia Federal e nos processos 00058.009479/2018-11 e 00065.010412/2019-11. Requer que seja o recurso recebido e provido para reconhecer o cancelamento do Auto de Infração e da multa aplicada ao Recorrente, ou, pelo menos que o processo seja suspenso enquanto perdurarem as investigações sobre a fraude denunciada.

55. No arquivo SEI nº 3067944 constam documentos referentes à apuração informada pelo interessado no âmbito da Polícia Federal. Além disso, no Ofício nº 36/2019/SPO-ANAC é informado que o Ministério Público Federal foi notificado do relatório de fiscalização.

56. Diante do exposto, considerando que o Diário de Bordo nº 002/BSA/2016 constante dos autos foi utilizado como premissa para a emissão do AI nº 006096/2018, e que existe investigação em curso que pode influenciar na análise das informações constantes do referido Diário de Bordo, entendo prudente que se busque conhecer o resultado da investigação efetuada pelo órgão responsável antes de proferir decisão em segunda instância administrativa.

57. Assim, diante da incerteza dos fatos e buscando obter a justiça na decisão administrativa, e buscando preservar os direitos do interessado, no que tange à preservação dos princípios da ampla defesa e do contraditório, sugiro converter o presente processo em diligência, para que possa ser solicitado à Superintendência de Padrões Operacionais (SPO) para que esta diligencie junto à Polícia Federal e ao Ministério Público Federal buscando as informações necessárias para que os seguintes quesitos sejam respondidos:

- Foi encerrada a investigação que envolve os dados contantes no Diário de Bordo nº 002/BSA/2016? Se foi encerrada a investigação, qual foi o resultado?
- É possível atestar a veracidade dos dados contidos nas páginas do Diário de Bordo nº 002/BSA/2016 constante dos autos?

58. Caso a investigação ainda não tenha sido encerrada pelos órgãos competentes, o setor de primeira instância administrativa considera adequado que o presente processo seja sobrestado até que se tenha conhecimento do resultado da investigação?

CONCLUSÃO

59. Pelo exposto, sugiro CONVERTER EM DILIGÊNCIA o presente processo, retornando os autos à Secretaria da ASJIN, a fim de que estes sejam encaminhados à Superintendência de Padrões Operacionais (SPO) para que esta diligencie junto à Polícia Federal e ao Ministério Público Federal buscando as informações necessárias para que os seguintes quesitos sejam respondidos:

- Foi encerrada a investigação que envolve os dados contantes no Diário de Bordo nº 002/BSA/2016? Se foi encerrada a investigação, qual foi o resultado?
- É possível atestar a veracidade dos dados contidos nas páginas do Diário de Bordo nº 002/BSA/2016 constante dos autos?

60. Caso a investigação ainda não tenha sido encerrada pelos órgãos competentes, o setor de primeira instância administrativa considera adequado que o presente processo seja sobrestado até que se tenha conhecimento do resultado da investigação?

61. **Importante observar os termos do disposto na Lei nº 9.873, de 23/11/1999, a qual estabelece prazo de prescrição para o exercício de ação punitiva pela Administração Pública Federal, direta e indireta, e dá outras providências.**

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

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

**DANIELLA DA SILVA MACEDO GUERREIRO
ESPECIALISTA EM REGULAÇÃO DE AVIAÇÃO CIVIL
SIAPE 1650801**



Documento assinado eletronicamente por **Daniella da Silva Macedo Guerreiro, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 30/07/2019, às 16:31, 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 **3287393** e o código CRC **909F679F**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 1127/2019

PROCESSO Nº 00065.048705/2018-91

INTERESSADO: LUIS GUILHERME MAGALHAES ANDRADE

Brasília, 05 de agosto de 2019.

1. Trata-se de Recurso Administrativo interposto por LUIS GUILHERME MAGALHAES ANDRADE, CPF 01665798742, contra decisão de 1ª Instância da Superintendência de Padrões Operacionais - SPO, proferida dia 24/04/2019, que aplicou multa no valor de R\$ 1.200,00 (mil e duzentos reais), pelo cometimento da infração identificada no Auto de Infração nº 006096/2018, pela prática de 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.

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 979/2019/JULG ASJIN/ASJIN – SEI nº 3287393], ressaltando que embora a Resolução nº 472/2018 tenha revogado a Resolução ANAC nº 25/2008 e a IN ANAC nº 8, 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 da Resolução ANAC nº 472, de 2018, e competências conferidas pelo artigo 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381, de 2016, **DECIDO:**

- CONVERTER EM DILIGÊNCIA o presente processo, retornando os autos à Secretaria da ASJIN, a fim de que estes sejam encaminhados à Superintendência de Padrões Operacionais (SPO) para que esta diligencie junto à Polícia Federal e ao Ministério Público Federal buscando as informações necessárias para que os seguintes quesitos sejam respondidos:
 - Foi encerrada a investigação que envolve os dados contantes no Diário de Bordo nº 002/BSA/2016? Se foi encerrada a investigação, qual foi o resultado?
 - É possível atestar a veracidade dos dados contidos nas páginas do Diário de Bordo nº 002/BSA/2016 constante dos autos?
- Caso a investigação ainda não tenha sido encerrada pelos órgãos competentes, o setor de primeira instância administrativa considera adequado que o presente processo seja sobrestado até que se tenha conhecimento do resultado da investigação?

5. **Importante observar os termos do disposto na Lei nº 9.873, de 23/11/1999, a qual estabelece prazo de prescrição para o exercício de ação punitiva pela Administração Pública Federal, direta e indireta, e dá outras providências.**

À Secretaria.

Notifique-se.

Publique-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 05/08/2019, às 11:55, 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 **3294403** e o código CRC **EAF0285E**.

Referência: Processo nº 00065.048705/2018-91

SEI nº 3294403