



PARECER N° 857/2019/JULG ASJIN/ASJIN
PROCESSO N° 00066.051803/2014-71
INTERESSADO: DRAGAN MIJALKOVIC

PROPOSTA DE DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA – ASJIN

Auto de Infração: 11745/2013/SSO **Lavratura do Auto de Infração:** 17/09/2013

Crédito de Multa (SIGEC): 658.352/16-0

Infração: preencher com dados inexatos documentos exigidos pela fiscalização

Enquadramento: alínea 'a' do inciso II do art. 302 do CBA c/c itens 9.2, 9.3, 17.4 (l) e 17.4 (m) da IAC 3151

Data da infração: 10/04/2013 **Hora:** 21:45 **Local:** SBMT-SJXX **Aeronave:** PP-MAU

Proponente: Renata de Albuquerque de Azevedo – SIAPE 1766164

1. **RELATÓRIO**

1.1. **Introdução**

Trata-se de recurso interposto por DRAGAN MIJALKOVIC em face da decisão proferida no curso do Processo Administrativo nº 00066.051803/2014-71, conforme registrado no Sistema Eletrônico de Informações (SEI) desta Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, da qual restou aplicada pena de multa, consubstanciada essa no crédito registrado no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC sob o número 658.352/16-0.

O Auto de Infração nº 11745/2013/SSO, que deu origem ao presente processo, foi lavrado em 17/09/2013, capitulando a conduta do Interessado na alínea 'a' do inciso II do art. 302 do CBA – Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº 7.565, de 19/12/1986) c/c itens 9.2, 9.3, 17.4 (l) e 17.4 (m) da IAC 3151, descrevendo-se o seguinte (fl. 01):

Data: 10/04/2013 Hora: 21:45 Local: SBMT-SJXX

(...)

Descrição da Ocorrência: Preencher com dados inexatos documentos exigidos pela fiscalização.

HISTÓRICO: Constata-se na folha nº640 do diário de bordo nº 13/PPMAU/13, da aeronave PP-MAU que na data de 10 de Abril de 2013, foi efetuado vôo entre os aeródromos de SBMT-SJXX-SBGR-SBMT. Constata-se nesta página, que o Diário de Bordo apresenta a informação do combustível em Libras (Lb) e que consta como co-piloto, o Cmte Zaboto (CANAC 885657), sendo a natureza do vôo TN (Treinamento), sob os comandos do tripulante Dragan Mijalkovic (CANAC 105860). A ficha de peso e balanceamento para este vôo informa o Combustível de Decolagem em quilogramas (Kg). Entretanto, o valor informado de combustível no Diário de Bordo (em libras) não condiz com o valor do abastecimento da aeronave declarado na Ficha de Peso e Balanceamento (250kg), sendo este um erro que pode levar a uma decolagem fora do envelope. Observa-se adicionalmente, que foi lançado o peso (em Kg) do co-piloto (equivalente

a 75 Kg, segundo o MGO) e que o peso do comandante foi lançado como sendo 100 kg (diferentemente do informado no MGO). As informações da Ficha de Peso e Balanceamento são contraditórias com as informações lançadas e contidas no Diário de Bordo do PP-MAU. Face ao exposto, o tripulante Dragan Mijalkovic, prepostao da empresa Reali Taxi Aéreo Ltda, cometeu infração capitulada no art. 302, inciso II, alínea (a), do Código Brasileiro de Aeronáutica (LEI Nº7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986) cumulada com as seções 9.2, 9.3, 17.4(l) e 17.4(m) da IAC 3151.

1.2. **Relatório de Fiscalização**

Consta nos autos documento referente à fiscalização realizada, 'Relatório de Fiscalização' nº 182/2013/GVAG-SP/SSO/UR/SP, de 12/09/2013, no qual descreve a irregularidade constatada – fls. 02/02v.

Anexadas as cópias dos seguintes documentos:

- a) Página n.º 640 do Diário de Bordo da aeronave PP-MAU (fl. 03);
- b) Manifestos de Carga referentes aos segmentos de voo em questão (fls. 04/06);
- c) Tela do SACI do Detalhe Aeronavegante, referente ao Autuado (fl. 07).

1.3. **Defesa do Interessado**

Notificado da lavratura do Auto de Infração em 14/11/2014 (fl. 09), por meio do Ofício nº 723/2014/GTPO-SP/GOAG/SP (fl. 08), o Autuado apresentou defesa em 03/12/2014 (fls. 10/19).

No documento, o Interessado apresenta as seguintes alegações:

No entanto, o Auto de Infração nº 11745/2013/SSO não merece prosperar, até porque, sequer o mesmo é válido.

É cediço que qualquer auto de infração para ser válido deve basear-se nos requisitos que fundamentam genericamente o valor de um ato administrativo.

Portanto, trata-se de uma manifestação do Poder Público, através de autoridade competente, capaz de declarar ou modificar direitos ou obrigações em complemento e obediência à lei, mas sujeitando-se sempre ao exame de legitimidade.

Assim, o ato administrativo é válido, 'quando foi expedido em absoluta conformidade com as exigências do sistema normativo' e eficaz, 'quando está disponível para a produção de seus efeitos próprios', como ensina Celso Antônio Bandeira de Mello.

Nesse teor, um auto de infração pode ser invalidado pelo próprio ente emissor, por considerações de mérito ou por sua própria ilegalidade, visto que é dever do órgão público controlar seus próprios atos, observando os 'aspectos da oportunidade, conveniência, justiça, conteúdo, forma, finalidade, moralidade e legalidade' do ato praticado (Hely Lopes Meirelles).

O STF já sumulou o assunto nos seguintes termos:

(...)

Compete desta forma, em primeira mão, à própria ANAC invalidar autos de infração lavrados com erros irratificáveis, ou evitados de vícios formais, correndo o risco, se assim não fizer, da Justiça determinar sua anulação, razão pela qual de se arquir a presente preliminar.

Em relação ao presente auto de infração, ocorreu o cometimento de alguns erros que o torna objeto de revogação ou sumária anulação, visto que não cumpriram dispositivos da Resolução ANAC nº 13 de 23 de agosto de 2007, senão vejamos.

O art. 6º estabelece que: 'o AI, ao ser lavrado, deverá ter duas vias, sendo a original destinada à instrução do processo e a segunda para ser entregue ao autuado'.

Complementando, de suma importância a transcrição do art. 7º e, principalmente, do seu § único, posto que objeto de uma das irregularidades do auto

(...)

Note-se que não consta em nenhum campo do AI objeto da presente as razões que levaram a ANAC a não entregar pessoalmente o respectivo auto ao subscritor desta no momento de sua lavratura, sendo mandatária tal informação, até porque, a mesma é necessária haja vista outras

irregularidades abaixo detalhadas.

Salienta-se, inclusive, que teoricamente AI foi lavrado em 17 de setembro do pretérito ano, tendo sido somente encaminhado a esse subscritor em novembro do corrente, ou seja, mais de 01 (um) ano.

Complementando a irresignação quanto aos erros perpetrados no AI combatido, temos, também, outras irregularidades.

O artigo 8º trata-se de dispositivo legal mandamental qual aos requisitos.

(...)

Os incisos II e III devem ser analisados em conjunto, visto que se confundem entre si.

No caso em tela, a descrição transcreve o disposto na alínea 'a' do inciso II, do art. 302, do CBA.

(...)

O auto de infração possui a natureza jurídica de 'ato administrativo', sendo imperativo estar revestido de todos os atributos e elementos constitutivos inerentes a esta espécie de ato jurídico.

Para sua validade, repita-se, o AI, fruto da manifestação do poder de polícia da administração pública, deverá ser lavrado com fiel observância da lei; esta harmonia com os preceitos legais decorre do princípio constitucional da legalidade.

Ou seja, no ato de sua lavratura, os dispositivos do CBA devem ser adequadamente interpretados. Não é admissível, em nenhuma hipótese, afronte ao princípio constitucional da legalidade nos atos administrativos.

O inciso II do art. 302 - 'Infrações imputáveis a aeronautas e aeroviários ou operadores de aeronaves' é taxativo quanto à colocação da conjunção excludente '**ou**'.

Assim, a infração deverá ser imputada ou ao aeronauta/aeroviário ou ao operador da aeronave. A imputabilidade da infração para um exclui o outro.

Neste caso concreto, tenta-se dissimular para um suposto mesmo fato duas infrações, visto que o operador da aeronave (Reali Táxi Aéreo) também recebeu um auto de infração.

Salienta-se que estamos falando de suposta irregularidade na folha nº 640 do Diário de Bordo da acft. PP-MAU, onde, erroneamente, extraiu-se outro AI para o operador.

Sem adentrarmos quanto à capitulação da(s) suposta(s) irregularidade(s), posto que estamos falando tanto do aeronauta como do operador, nota-se que o princípio constitucional da razoabilidade, cujos preceitos técnicos jurídicos são abundantes na boa doutrina, não foram seguidos.

Portanto, tanto o AI nº 11745/2013/SSO emitido contra este subscritor, como o AI lançado em face da operadora da acft. — Reali Táxi Aéreo Ltda., são nulos, haja vista a duplicidade dos mesmos quando a autoridade aeronáutica deveria se limitar a emissão de apenas um.

Neste mesmo interim, convém ressaltar que a capitulação da suposta infração, a exemplo de todo auto, não prospera.

A descrição da suposta ocorrência imputada a este subscritor não condiz com a realidade dos fatos.

Não fora infringida qualquer norma ou regulamento que afetou a disciplina a bordo da acft. ou a segurança do voo.

Com total destreza e sabedor da importância de se decolar dentro do envelope, o CMTE e subscritor desta defesa prévia, realizou como realiza todos os voos dentro dos limites dos CG's, o que ratifica a primazia da segurança de voo.

Ao contrário do alegado, todas as etapas do voo se fizeram acompanhar pelo MANIFESTO DE CARGA (peso e balanceamento), não sendo crível que apenas um trecho, como quer fazer crer o autuante, ficou sem o devido preenchimento.

Vale destacar que o manifesto de carga é confeccionado antes de qualquer partida, com a quantidade de PAX e/ou carga, sendo que, quando do devido arquivamento junto ao setor responsável da empresa, a documentação estava toda completa.

O que ocorreu na data do voo foi que, inicialmente, o voo era para ser realizado sem a presença de um tripulante e, quando houve a determinação para que fosse realizado treinamento, ocorreu a confecção de novos manifestos.

Desta forma, por terem sido todos os manifestos arquivados, o autuante pode ter ignorado os corretos e se baseado nos primitivamente emitidos, razão pela qual como outorgar credibilidade ao narrado pelo autuante se, sequer, este subscritor participou da fiscalização no sentido de indicar qual(is) manifesto(s) eram os corretos????

Para corroborar com o acima narrado, temos que o autuante, no AI nº 11747/2013/SSO afirma a existência dos manifestos de carga considerando 02 (dois) tripulantes e que o voo ocorreu dentro do envelope, conforme abaixo:

(...)

Quando à questão de se colocar o peso do tripulante superior ao constante no MGO, destaca-se que o CMTE, ad cautelam, pela farta experiência, percebeu que o peso real iria divergir do constante no manual geral, ocasião em que, após as devidas pesagens, apurou-se os valores constantes no manifesto.

Daí deduz-se que, jamais o excesso de cautela ao lançar os pesos reais pode ser imputado como infração, até porque, totalmente dentro dos CG's com peso superior ao MGO, o que ratifica a primazia da segurança de voo.

O MANIFESTO DE CARGA E BALANCEAMENTO, quando da realização do voo acompanhou a aeronave e, posteriormente, encontrava-se como se encontra, devidamente arquivado com o relatório de voo correspondente no setor competente devidamente emitido, **TOTALMENTE DENTRO DO ENVELOPE.**

Como até reconhecido pelo autuante, há uma tabela de conversão no manifesto de carga, onde, independentemente de haver informação em kg, vislumbra-se facilmente o seu correspondente em litros e/ou percentual.

Qualquer pessoa com o mínimo de conhecimento na acft. AS50B2 é sabedora que o liquidômetro é analógico e indica porcentagem.

Portanto, ao se fazer as conversões temos que os valores lançados encontram-se corretos, até porque, quem em são consciência decolaria com supostas 60 lb de combustível para um voo de mais de 40 minutos????????????? A resposta é simples e dispensa maiores comentários.

Tanto é verdade que se afirma: '... pode levar a uma decolagem fora do envelope', não acusando o tripulante de tê-la concretamente realizado-a e nem poderia ante o constante no AI nº 11747/2013/SSO.

Temos, assim, erro de descrição e de capitulação legal.

Importante destacar, também, que o Capítulo 17 da IAC IAC 3151, em seu item 17.4, consta que se trata de orientação.

(...)

Tal diploma não é mandamental, posto que, se assim o fosse ao invés do termo 'orientações' constaria **INFORMAÇÕES OBRIGATÓRIAS.**

Qualquer falha na descrição da origem legal, tanto da legislação infringida, quanto da legislação punitiva, torna anulável o auto, pois prejudica qualquer tentativa de defesa do pretense infrator.

No tocante ao disposto no inciso IV do art. 8º da resolução já mencionada, o mesmo não foi cumprido, visto que, ao final do auto, faz-se menção para apresentar defesa”, quando o correto seria **APRESENTAR DEFESA PRÉVIA.**

Com todo acatamento, não pode o ente autuante deixar de cumprir disposições legais, não havendo que se falar ser redundante a terminologia adotada.

O inciso V fala em assinatura do autuante e indicação do seu cargo ou função.

Pelo AI alhures mencionado, vislumbra-se que os mesmos foram meramente rubricados, não podendo aceitar rubricas como assinatura, sob pena de, também, não se cumprir o mandamento legal.

Vamos mais. Além da devida assinatura, deve haver a completa identificação ao autuante, no sentido de averiguar a real competência do agente, posto que, como é cediço, o auto tem que ser lavrado por autoridade competente e habilitada por lei para exercer a fiscalização que motivou a atuação.

O inciso VII do art. 8º da Resolução ANAC nº 13 de 23 de agosto de 2007 é taxativo ao asseverar que, uma dos requisitos de validade do auto de infração é constar o **LOCAL, DATA E HORA LOCAL.**

Não pode, mais uma vez, proceder os autos de infração eivados de vícios, posto que são nulos.

Há, ainda, outras irregularidades nos autos, uma vez que consta que a ocorrência deu-se na data de 10/04/2013, na hora 21:45 e no local SBMT-SJXK.

Cabe desde já uma indagação: o horário lançado como sendo o da ocorrência é LOCAL ou ZULU????????? Tal questionamento é de suma importância, visto a necessidade de se delimitar eventual infração e, como operadores da aviação, sabemos que são horas totalmente distintas o

que traz grande consequência no mundo jurídico.

Ainda, afirma-se que a suposta infração ocorreu no local SBMT-SJXK. Ora, totalmente contraditória as assertivas do autuante, posto a divergência apontada, aliado ao fato que o local jamais pode ser um trecho de voo, mas sim, uma localidade específica, princípio basilar.

Face ao exposto requer, respeitosamente à Vossa Senhoria, seja acolhido a presente defesa prévia, no sentido de anular o Auto de Infração nº. 11745/2013/SSO e, por conseguinte, abster-se de efetuar qualquer penalidade.

O Autuado anexa à defesa as cópias dos AIs nº 11745 e 11747/2013/SSO (fls. 19/20).

1.4. ***Diligência***

Em 03/05/2016 (fl. 25), o setor competente de decisão de primeira instância (ACPI/SPO) converteu o processo em diligência, solicitando nova cópia da página nº 640 do Diário de Bordo nº 13/PPMAU/13, de 10/04/2013, com intuito de instruir o processo administrativo.

Consta nos autos Ofício nº 365/2016/GTPO-SP/GOAG/SPO, de 27/06/2016 (fl. 26), solicitando as cópias das folhas do diário de bordo ao Diretor de Operações da Reali Táxi Aéreo Ltda.

O referido Ofício foi recebido em 30/06/2016 (fl. 27), sendo encaminhadas as cópias das páginas dos diários de bordo das aeronaves PP-MAU e PR-GZA (fls. 28/31).

À fl. 31, consta a nova cópia da página nº 640 do Diário de Bordo nº 13/PP-MAU/13.

1.5. ***Decisão de Primeira Instância***

Em 30/11/2016, a autoridade competente, após apontar a presença de defesa, decidiu pela aplicação, com atenuante com base no inciso III do §1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008 ("a inexistência de aplicação de penalidades no último ano") e sem agravante, de multa no valor de R\$ 1.200,00 (um mil e duzentos reais) – SEI nº 0125879 e 0213619.

Consta nos autos a Notificação de Decisão nº 292(SEI)/2017/ACPI/SPO-ANAC, documento assinado eletronicamente em 02/02/2017 (SEI nº 0382324), informando o Interessado acerca da aplicação de penalidade de multa, abrindo prazo para interposição de recurso.

1.6. ***Recurso do Interessado***

Tendo tomado conhecimento da decisão em 08/02/2017 (SEI nº 0448483), o Interessado apresentou recurso em 20/02/2017 (processo anexado nº 00066.504090/2017-03, SEI nº 0451518).

Em suas razões, destaca que a decisão proferida não merece prosperar, entendendo que a mesma está maculada de vícios insanáveis. Reitera suas alegações apresentadas anteriormente em peça de defesa. Alega que o auto de infração se encontra viciado, exemplificando a presença de incompetência do autuante e questão relativa à hora (ZULU ou LOCAL).

Ao final, o Interessado requer que o acolhimento do recurso, de forma a anular o auto de infração e, também, todo o procedimento administrativo, sem aplicação de qualquer penalidade.

Junta as cópias dos AIs nº 11745 e 11747/2013/SSO.

Tempestividade do recurso certificada em 01/09/2017 – SEI nº 1025391.

1.7. ***Outros Atos Processuais e Documentos***

Termo de Encerramento de Trâmite Físico assinado eletronicamente em 05/10/2016 (SEI nº 0063004).

Consta aos autos o Despacho da Secretaria da ASJIN, documento assinado eletronicamente em

14/06/2018 (SEI nº 1893040), encaminhando o processo para análise e deliberação.

Anexado aos autos Extrato de Lançamento do Sistema SIGEC (SEI nº 3198133).

É o relatório.

2. PRELIMINARES

2.1. *Da Regularidade Processual*

O interessado foi regularmente notificado quanto à infração imputada em 14/11/2014 (fl. 09), tendo apresentado sua Defesa em defesa em 03/12/2014 (fls. 10/19). Foi, ainda, regularmente notificado quanto à decisão de primeira instância em 08/02/2017 (SEI nº 0448483), apresentando o seu tempestivo Recurso em 20/02/2017 (SEI nº 0451518), conforme Certidão SEI nº 1025391.

De acordo com o exposto no Relatório do presente Parecer, atentando-se para as datas dos trâmites e documentos, aponto a regularidade processual nos presentes autos visto que foram preservados os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitados os princípios da Administração Pública, em especial, o contraditório e a ampla defesa, estando, assim, pronto para, agora, receber uma decisão de segunda instância administrativa por parte desta Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância (ASJIN).

3. FUNDAMENTAÇÃO - MÉRITO E ANÁLISE DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO

3.1. *Da materialidade infracional*

Quanto ao presente fato, imputa-se ao Autuado a conduta de ter operado a aeronave PP-MAU, em 10/04/2013, 21:45, no trecho SBMT-SJXX, fornecendo dados inexatos com relação ao número de tripulantes e do peso do combustível, conforme o Diário de Bordo e o Manifesto de Carga do respectivo voo, conforme narrado no Auto de Infração.

Diante da infração do processo administrativo em questão, a autuação foi realizada com fundamento na alínea 'a' do inciso II do art. 302 do CBA, que dispõe o seguinte:

CBA

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 inexatos documentos exigidos pela fiscalização;

Registra-se que o Diário de Bordo é documento exigido pelo CBA (art. 20):

CBA

Art. 20. Salvo permissão especial, nenhuma aeronave poderá voar no espaço aéreo brasileiro, aterrissar no território subjacente ou dele decolar, a não ser que tenha:

(...)

III - tripulação habilitada, licenciada e portadora dos respectivos certificados, do Diário de Bordo (artigo 84, parágrafo único) da lista de passageiros, manifesto de carga ou relação de mala postal que, eventualmente, transportar.

Cabe ainda observar o artigo 165 do CBA com relação ao comandante de aeronave:

CBA

Do Comandante de Aeronave

Art. 165. Toda aeronave terá a bordo um Comandante, membro da tripulação, designado pelo proprietário ou explorador e que será seu preposto durante a viagem.

Parágrafo único. O nome do Comandante e dos demais tripulantes constarão do Diário de Bordo.

A obrigatoriedade do preenchimento do Diário de Bordo para cada voo realizado é expressa no CBA, conforme redação a seguir:

CBA

Art. 172.

O Diário de Bordo, além de mencionar as marcas de nacionalidade e matrícula, os nomes do proprietário e do explorador, **deverá indicar para cada voo a data, natureza do voo (privado aéreo, transporte aéreo regular ou não regular), os nomes dos tripulantes, lugar e hora da saída e da chegada**, incidentes e observações, inclusive sobre infra-estrutura de proteção ao voo que forem de interesse da segurança em geral.

Parágrafo único. O Diário de Bordo referido no caput deste artigo **deverá estar assinado pelo piloto Comandante, que é o responsável pelas anotações**, aí também incluídos os totais de tempos de voo e de jornada.

(grifo nosso)

O preenchimento do Diário de Bordo é também regulamentado pela Instrução de Aviação Civil – IAC 3151, que estabelece e normatiza os procedimentos que visam à padronização para confecção, emissão e orientação de preenchimento dos Diários de Bordo das aeronaves civis brasileiras. Esta IAC dispõe *in verbis*:

IAC 3151

1.1 OBJETIVO

Estabelecer os procedimentos e normas para confecção e emissão dos Diários de Bordo para utilização nas aeronaves civis brasileiras, com o objetivo de atender aos requisitos estabelecidos no CBA, RBHA e legislação complementar, conforme aplicáveis, como também padronizar a sistemática de sua utilização, assegurando, desta forma, que **todas as atividades e ocorrências relacionadas ao voo sejam registradas, visando a um maior controle das atividades dos tripulantes e das aeronaves.**

(...)

CAPÍTULO 3 – DEFINIÇÕES

3.1 DIÁRIO DE BORDO

É o livro de registro de vôo, jornada e ocorrências das aeronaves e de seus tripulantes, em conformidade com o estabelecido no CBA, confeccionado de acordo com as instruções contidas nesta IAC.

(...)

Capítulo 4 – Normas Gerais

4.1 Aplicabilidade do Diário de Bordo

4.1.1 O Diário de Bordo de aeronave de que trata esta IAC é aplicável a todas as aeronaves civis brasileiras que operam segundo os RBHA 91, 135 e 121.

(...)

(grifo nosso)

A mesma IAC 3151 prevê, em seu item 5.4, quanto ao registro de voo no Diário de Bordo, sendo

necessárias as informações, conforme redação que segue:

IAC 3151

5.4 PARTE I – REGISTROS DE VÔO

Todo Diário de Bordo deverá conter a Parte I, na qual deverão ser efetuados os registros de vôos da aeronave. As seguintes informações deverão ser registradas na Parte I, conforme o ANEXO 4 ou 5 desta IAC:

1. Numeração do Diário de Bordo.
2. Numeração da página do Diário de Bordo (desde o Termo de Abertura até o Termo de Encerramento).
3. Identificação da aeronave.
4. Fabricante, modelo e número de série da aeronave.
5. Categoria de registro da aeronave.
6. Tripulação – nome e código DAC.
7. Data do vôo – dia/mês/ano.
8. Local de pouso e decolagem.
9. Horário de pouso e decolagem.
10. Tempo de vôo diurno, noturno, IFR (real ou sob capota).
11. Horas de vôo por etapa/total.
12. Ciclos parciais e totais de vôo (quando aplicável).
13. Número de pousos parciais e totais.
14. Total de combustível para cada etapa de vôo.
15. Natureza do vôo.
16. Passageiros transportados por etapa (quando aplicável).
17. Carga transportada por etapa (quando aplicável).
18. Local para rubrica do comandante da aeronave.
19. Local para rubrica do mecânico responsável pela liberação da aeronave, de acordo com o RBHA 43.
20. Ocorrências no vôo.

O Capítulo 9 da IAC 3151 traz as “instruções para assinaturas e preenchimento do Diário de Bordo”, conforme a seguir:

IAC 3151

CAPÍTULO 9 – INSTRUÇÕES PARA ASSINATURAS E PREENCHIMENTO DO DIÁRIO DE BORDO

(..)

9.2 ASSINATURAS DAS PARTES I E II DO DIÁRIO DE BORDO

9.2.1 A responsabilidade pela assinatura das Partes I e II do Diário de Bordo, nos campos inerentes à tripulação, será do comandante da aeronave.

9.2.2 Os campos referentes às ações de manutenção deverão ser assinados de acordo com os requisitos de responsabilidade técnica definidos no RBHA 43.

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.

(grifo nosso)

Quanto ao controle, arquivamento e preservação, a IAC 3151, em seu Capítulo 10, estabelece:

IAC 3151

CAPÍTULO 10 – CONTROLE DO DIÁRIO DE BORDO

O controle, o arquivamento e a preservação do Diário de Bordo serão de responsabilidade do operador da aeronave, devendo ser mantido na sua totalidade, em função do seu controle numérico.

(grifo nosso)

A IAC 3151 dispõe, em seu Capítulo 17, sobre as instruções de preenchimento do diário de bordo, conforme redação que segue:

Capítulo 17 - Instruções de preenchimento do Diário de Bordo

17.4 Anexos 4 e 5 - Parte I - 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 zulu conforme melhor aplicável) e rubrica. Quando utilizar a hora zulu acrescentar a letra Z, Ex: 07:00Z;
- b) Diário de Bordo N --> preencher de acordo com o Capítulo 7 - Ex: 001/PTXYZ/02;
- c) Data --> preencher com a data do voo (dd/mm/aa);
- d) Marcas/Fabr/Mod/NS --> 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 de decolagem e do pouso, devendo ser utilizada a hora ZULU ou LOCAL, conforme melhor aplicável. Quando utilizar a hora zulu 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 (real) 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 a quantidade de passageiros e a carga transportada naquele trecho;**
- n) P/C --> preencher com a quantidade de pouso e ciclos naquela etapa (1/1) - Se a 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 ao dia;

r) Ocorrências --> preencher nos casos previstos no item 5.4 desta IAC.

(grifo nosso)

Portanto, verifica-se que, conforme legislação, o comandante é responsável pelo preenchimento do diário de bordo com as informações relativas ao voo realizado, configurando-se infração o preenchimento de cada etapa do voo com dados inexatos.

3.2. *Das Alegações do Interessado*

Diante das alegações apresentadas pelo Interessado, em defesa e recurso, cabe realizar as seguintes considerações e conclusões sobre o fato em questão:

Tendo em vista as conclusivas informações trazidas na proposta de decisão pela Superintendência Infraestrutura Aeroportuária – SIA, apostas conforme documento SEI nº 0125879 e 0213619, reporto-me ao disposto pelo §1º do artigo 50 da Lei nº. 9.784/99, o qual dispõe que a motivação do ato administrativo, que venha a decidir recursos administrativos (inciso V deste mesmo artigo), pode “*consistir em declaração de concordância com fundamentos de anteriores pareceres, informações ou propostas, que neste caso, serão parte integrante do ato*”.

Assim, declaro, expressamente, concordar integralmente com as fundamentações apresentadas em decisão de primeira instância pela Superintendência de Padrões Operacionais – SPO, as quais, neste ato, passam a fazer parte das razões desta proposta.

Quanto à alegação de duplicidade de autos de infração em face ao Autuado e a empresa Reali Taxi Aéreo Ltda, cabe acrescentar que a infração apontada no AI lavrado em nome da empresa (AI nº 11746/2013/SSO, processo administrativo nº 00066.051805/2014-61) foi capitulada no art. 302, inciso III, alínea ‘e’, do CBA e o AI lavrado em desfavor ao presente Autuado foi pelo cometimento de infração enquadrada no art. 302, inciso II, alínea ‘a’, do CBA. Portanto, as infrações são completamente distintas uma da outra.

Dessa maneira, afasta-se a alegação da Recorrente quanto à duplicidade de autos, conforme já mencionado, onde se verifica que as irregularidades descritas não representam o mesmo fato gerador e apresentam condutas irregulares distintas de responsabilidade do piloto e da empresa aérea.

Diante de todo o exposto, conforme evidências e documentação nos autos, verifica-se que, de fato, a DRAGAN MIJALKOVIC descumpriu a legislação vigente, quando constatado que o mesmo operou a aeronave PP-MAU, em 10/04/2013, 21:45, no trecho SBMT-SJXX, fornecendo dados inexatos com relação ao número de tripulantes e do peso do combustível, conforme o Diário de Bordo e o Manifesto de Carga do respectivo voo, restando, portanto, configurado o ato infracional pelo descumprimento da itens 9.2, 9.3, 17.4 (l) e 17.4 (m) da IAC 3151.

Destaca-se, ainda, que as afirmativas da fiscalização desta ANAC possuem *presunção de legitimidade e certeza*, as quais devem ser afastadas apenas com as necessárias comprovações da parte interessada, o que, no caso em tela, não ocorreu.

Verifica-se que as alegações do Interessado não têm o condão de afastar o ato infracional praticado, tendo em vista que o Recorrente não trouxe aos autos qualquer prova de que, de fato, não descumpriu a legislação vigente.

Ademais, a Lei nº 9.784/99, que regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal, em seu art. 36, dispõe a redação que segue:

Lei nº 9.784/99

Art. 36 Cabe ao interessado a prova dos fatos que tenha alegado, sem prejuízo do dever atribuído ao órgão competente para instrução e do disposto no art. 37 desta Lei.

Isto posto, diante a comprovação do ato infracional pelo descumprimento da legislação vigente à época dos fatos, restou configurada a irregularidade apontada no AI nº 11745/2013/SSO, de 17/09/2013, ficando o Interessado sujeito a aplicação de sanção administrativa.

4. **DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO**

Pelo exposto, houve, de fato, violação à legislação, com a prática de infração fundamentada na alínea 'a' do inciso II do art. 302 do CBA c/c itens 9.2, 9.3, 17.4 (l) e 17.4 (m) da IAC 3151, restando analisar a adequação do valor da multa aplicada como sanção administrativa.

Com relação à dosimetria da sanção, cabe observar que o Código Brasileiro de Aeronáutica dispõe, em seu art. 295, que a multa será imposta de acordo com a gravidade da infração.

Cumprir mencionar que, em 04/12/2018, entrou em vigor a Resolução ANAC nº 472, de 06 de junho de 2018, que estabelece providências administrativas decorrentes do exercício das atividades de fiscalização sob competência da ANAC. Essa Resolução atualizou as providências administrativas sob competência da ANAC e revogou a Resolução ANAC nº 25/2008 e a Instrução Normativa nº 08/2008.

Assim, a Resolução ANAC nº 472/2008 apresenta, em suas Seções VIII e IX, respectivamente, sobre as sanções aplicáveis e sua gradação. Conforme o disposto no art. 34 da Resolução ANAC nº 472/2018, a sanção de multa será expressa em moeda corrente e calculada a partir do valor intermediário constante das tabelas aprovadas em anexo a esta Resolução, salvo existência de previsão em legislação específica.

Quanto à gradação da sanção, a referida Resolução, em seu art. 36, indica que sejam consideradas as circunstâncias agravantes e atenuantes na dosimetria da aplicação de sanções. Ainda, de acordo com o §3º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018, quando inexistentes causas atenuantes ou agravantes ao caso ou quando elas se compensem deve ser aplicada a sanção no patamar médio da tabela anexa à Resolução.

Conforme entendimento sobre a dosimetria da sanção desta ASJIN e da Procuradoria junto à ANAC, a aplicação das sanções deve se dar de acordo com os valores da norma em vigência na data do cometimento do ato infracional, no entanto, os critérios de dosimetria a serem observados são os dispostos na Resolução ANAC nº 472/2018 atualmente em vigor.

No presente caso, é válido observar que os valores de multa previstos para alínea 'a' do inciso II do art. 302 do CBA, no Anexo I, pessoa física, da Resolução ANAC nº 25/2008 (norma em vigor à época dos fatos) são: R\$ 1.200 (grau mínimo), R\$ 2.100 (grau médio) ou R\$ 3.000 (grau máximo).

4.1. ***Das Circunstâncias Atenuantes***

Quanto à circunstância atenuante prevista no art. 36, §1º, inciso I da Resolução ANAC nº 472/2018 (“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, ou seja, o Autuado deve manifestar expressamente que reconhece o cometimento da conduta infracional.

Segundo entendimento desta ASJIN, a apresentação de argumentos contraditórios ao reconhecimento da prática da infração, em qualquer fase do processo, como, por exemplo, excludente de responsabilidade pelo cometimento do ato infracional, ausência de razão para manutenção da penalidade aplicada, pedido de afastamento de penalidade ou anulação do auto de infração, impossibilita a concessão da atenuante em questão.

Ainda, cabe ressaltar que as alegações trazidas pelo Interessado, em defesa e recurso, são incompatíveis com o “reconhecimento da prática da infração”.

Cumprir mencionar a Súmula Administrativa aprovada pela Diretoria desta Agência, conforme Decisão nº

73, de 24 de maio de 2019, e publicada no Diário Oficial da União em 30 de maio de 2019, Seção 1, p. 52, conforme redação que segue:

SÚMULA ADMINISTRATIVA ANAC Nº 001/2019

ENUNCIADO: A apresentação pelo autuado de argumentos contraditórios ao “reconhecimento da prática da infração” é incompatível com a aplicação da atenuante prevista no art. 22, § 1º, inciso I, da Resolução nº 25, de 25 de abril de 2008, e no art. 36, § 1º, inciso I, da Resolução nº 472, de 6 de junho de 2018, a menos que se trate de explanação do contexto fático no qual ocorreu a infração ou de questões preliminares processuais.

Dessa forma, entende-se que não consta nos autos qualquer evidência que justifique a aplicação da circunstância atenuante de “reconhecimento da prática da infração”, devendo, portanto, ser afastada a sua incidência.

Quanto à aplicação de atenuante com fundamento no art. 36, §1º, inciso II da Resolução ANAC nº 472/2018 (“a adoção voluntária de providências eficazes para evitar ou amenizar as consequências da infração antes de proferida a decisão”), há o entendimento desta ASJIN que o cumprimento das obrigações previstas em legislação, por si só, mesmo que em momento posterior, não pode ser considerado como uma circunstância atenuante.

Também é requisito para concessão da referida atenuante que as providências tenham sido tomadas antes de proferida a decisão de primeira instância administrativa. Ainda, a aplicação da referida atenuante se faz somente quando há nos autos comprovação de que a adoção tomada pelo Interessado foi voluntária e eficaz para evitar ou amenizar as consequências da infração.

Assim, caberia ao Interessado, por iniciativa própria, adotar providências concretas e eficazes, não provenientes do cumprimento de obrigação normativa, comprovando-as de forma documental nos autos do processo.

Dessa maneira, diante dos documentos acostados aos autos, não é possível aplicar a circunstância atenuante disposta no inciso II do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018.

Para a análise da circunstância atenuante prevista no artigo 36, §1º, inciso III, da Resolução ANAC nº 472/2018 (“a inexistência de aplicação definitiva de sanções nos 12 (doze) meses anteriores à data do cometimento da infração em julgamento”), é necessária pesquisa no Sistema Integrado de Gestão de Crédito (SIGEC) para identificar existência de aplicação de penalidade ao ente regulado no período de um ano encerrado em 10/04/2013 – que é a data da infração ora analisada.

Em consulta ao Sistema Integrado de Gestão de Crédito (SIGEC), conforme documento SEI nº 3198133, verifica-se que não existe penalidade aplicada em definitivo ao interessado no último ano contado da data do ato infracional (10/04/2013).

Portanto, verifica-se a possibilidade de aplicação somente da circunstância atenuante com base no inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018.

4.2. *Das Circunstâncias Agravantes*

No caso em tela, diante dos documentos acostados aos autos, entendo não ser possível aplicar quaisquer das circunstâncias agravantes dispostas nos incisos do §2º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018.

4.3. *Da Sanção a Ser Aplicada em Definitivo*

Assim, nos casos em que há mais atenuantes que agravantes, deve ser aplicado o valor mínimo da tabela em anexo à Resolução ANAC nº 25/2008 (norma vigente à época dos fatos).

Dessa forma, considerando nos autos as circunstâncias agravantes e atenuantes expostas acima, entendo que cabe a manutenção da multa em seu grau mínimo, no valor de R\$ 1.200,00 (um mil e duzentos reais).

5. CONCLUSÃO

Pelo exposto, sugiro NEGAR PROVIMENTO ao recurso, MANTENDO-SE a multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa no valor de R\$ 1.200,00 (um mil e duzentos reais).

É a Proposta de Decisão. Submete-se ao crivo do decisor.

Rio de Janeiro, 11 de julho de 2019.

RENATA DE ALBUQUERQUE DE AZEVEDO

Especialista em Regulação de Aviação Civil

SIAPE 1766164



Documento assinado eletronicamente por **Renata de Albuquerque de Azevedo, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 11/07/2019, às 16:59, 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 **3198159** e o código CRC **02C24729**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 989/2019

PROCESSO Nº 00066.051803/2014-71

INTERESSADO: Dragan Mijalkovic

Brasília, 11 de julho de 2019.

Trata-se de Recurso Administrativo interposto por DRAGAN MIJALKOVIC, CPF 721.508.071-49, contra Decisão de 1ª Instância da Superintendência de Padrões Operacionais – SPO, proferida em 30/11/2016, que aplicou multa no valor de R\$ 1.200,00 (um mil e duzentos reais), pelo cometimento da infração identificada no Auto de Infração nº 11745/2013/SSO, pela prática de preencher com dados inexatos documentos exigidos pela fiscalização. A infração foi capitulada na alínea 'a' do inciso II do art. 302 do CBA c/c itens 9.2, 9.3, 17.4 (l) e 17.4 (m) da IAC 3151.

Considerando que o Recorrente não apresentou nas razões recursais qualquer argumento ou prova capaz de desconstituir a infração imposta na decisão recorrida, por celeridade processual e, com fundamento no artigo 50, §1º, da Lei nº 9.784/1999, ratifico os argumentos trazidos na proposta de decisão [Parecer nº 857/2019/JULG ASJIN/ASJIN – SEI nº 3198159], 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.

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.

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, monocraticamente, DECIDO:

- por conhecer, NEGAR PROVIMENTO ao recurso interposto por DRAGAN MIJALKOVIC, CPF 721.508.071-49, ao entendimento de que restou configurada a prática da infração descrita no Auto de Infração nº 11745/2013/SSO, capitulada na alínea 'a' do inciso II do art. 302 do CBA c/c itens 9.2, 9.3, 17.4 (l) e 17.4 (m) da IAC 3151, e por MANTER a multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa no valor R\$ 1.200,00 (um mil e duzentos reais), com reconhecimento da aplicabilidade de atenuante com base no inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 e inexistência de agravantes, referente ao Processo Administrativo Sancionador nº 00066.051803/2014-71 e ao Crédito de Multa 658.352/16-0.

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

Publique-se.

Notifique-se

Cássio Castro Dias da Silva
SIAPE 1467237

Presidente Turma Recursal – RJ



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 13/07/2019, às 18:09, 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 **3198162** e o código CRC **C0E81371**.

