

**PARECER N°** 487/2019/JULG ASJIN/ASJIN  
**PROCESSO N°** 00058.522460/2017-85  
**INTERESSADO:** PHELIPE AUGUSTO COSTA SOUSA FLEURY

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	Decisão de Primeira Instância (DC1)	Ciência da DC1	Multa aplicada em Primeira Instância	Protocolo do Recurso	Aferição Tempestividade
00058.522460/2017-85	662377188	001629/2017	30/04/2016	13/07/2017	02/08/2017	16/05/2018	08/06/2018	R\$ 1.200,00	20/06/2018	20/07/2018

**Enquadramento:** Artigo 302, inciso II, alínea “a” da Lei n.º 7.565/1.986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBAer) c/c Item 9.3 da IAC 3151.

**Infração:** No Diário de Bordo, não preenchimento ou preenchimento incompleto referente aos dados de uma etapa do voo antes da saída da tripulação da aeronave após o término do vôo.

**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 133 (DOC SEI 0864910) que:

Em 24 de maio de 2016, foi recebida mensagem eletrônica de servidor da ANAC (Anexo 1), informando que durante suas atividades de voos de cheque recebeu denúncia de que a empresa Brasil Vida Táxi Aéreo realizara no mês de Abril de 2016 um voo aeromédico para a China, com a aeronave PR-OMX. Ressaltou que essa aeronave não dispunha de autorizações para realizar tal voo.

Em consulta inicial ao módulo ?MOV? do Sistema Integrado de Aviação Civil ? SACI, observou-se que no dia 28 de abril de 2016 a aeronave PR-OMX realizou a etapa SBFZ (Fortaleza/CE) ? GVAC (Ilha do Sal ? Cabo Verde).

Em 09 de junho de 2016, a Gerência Técnica de Padrões Operacionais expediu o Ofício 280/2016/GTPO-DF/GOAG/SPO (solicitando cópias dos diários de bordo da aeronave PR-OMX, contendo as operações entre os dias 01/04/2016 e 31/05/2016) (Anexo 2).

Na mesma data, foi expedido ao Departamento de Controle de Espaço Aéreo o Ofício nº 286/2016/GTPO-DF/GOAG/SPO, solicitando cópias dos planos de voo apresentados no dia 28 de abril de 2016 para a aeronave PR-OMX (Anexo 3).

Em resposta ao Ofício, a Brasil Vida Táxi Aéreo apresentou, por meio do Ofício Nº 024/BRVIDA/2016 (00058.068309/2016-15), cópias autenticadas das páginas 094 a 108, todas constantes do diário de bordo Nº 002/PR-OMX/2015 (Anexo 4).

Posteriormente, o operador encaminhou cópia das listas de passageiros embarcados nas etapas ocorridas entre os dias 28 de abril de 2016 e 04 de maio de 2016, das fichas de peso e balanceamento dessas etapas e comprovante de aquisição de cartas aeronáuticas para as regiões sobrevoadas (Anexos 5 e 6).

Por fim, o Departamento de Controle de Espaço Aéreo encaminhou, em 25 de julho de 2016, os registros de planos de voo apresentados para o dia 28 de abril de 2016 (Anexo 7).

As Especificações Operativas da Brasil Vida Táxi Aéreo, vigente em Abril e Maio/2016 autorizavam a aeronave PR-OMX a realizar operações somente nas Américas do Sul, Central e do Norte (Ver Anexos 8 e 9).

A viagem objeto da denúncia durou 06 (seis) dias e contou com 17 (dezessete) etapas. As etapas realizadas são apresentadas na tabela abaixo:

DATA	DE	PARA
28/04/2016	SWNV (Goiânia, Brasil)	SBSP (São Paulo, Brasil)
28/04/2016	SBSP (São Paulo, Brasil)	SBFZ (Fortaleza, Brasil)
28/04/2016	SBFZ (Fortaleza, Brasil)	GVAC (Ilha do Sal, Cabo Verde)
28/04/2016	GVAC (Ilha do Sal, Cabo Verde)	LEMG (Málaga, Espanha)
29/04/2016	LEMG Málaga, Espanha)	EPWA (Varsóvia, Polônia)

29/04/2016	EPWA (Varsóvia, Polônia)	UACC (Astana, Cazaquistão)
29/04/2016	UACC (Astana, Cazaquistão)	ZWWW (Ürümqi, China)
30/04/2016	ZWWW (Ürümqi, China)	ZBYN (Taiyuan, China)
30/04/2016	ZBYN (Taiyuan, China)	ZSWZ (Wenzhou, China)
01/05/2016	ZSWZ (Wenzhou, China)	ZYHB (Harbin, China)
01/05/2016	ZYHB (Harbin, China)	UHPP (Petropavlovsk-Kamchatsky Rússia)
02/05/2016	UHPP (Petropavlovsk-Kamchatsky Rússia)	PANC (Anchorage, Estados Unidos)
02/05/2016	PANC (Anchorage, Estados Unidos)	KBFI (Seattle, Estados Unidos)
03/05/2016	KBFI (Seattle, Estados Unidos)	KSLN (Salina, Estados Unidos)
03/05/2016	KSLN (Salina, Estados Unidos)	KFXE (Fort Lauderdale, Estados Unidos)
04/05/2016	KFXE (Fort Lauderdale, Estados Unidos)	SBBV (Boa Vista, Brasil)
04/05/2016	SBBV (Boa Vista, Brasil)	SBGO (Goiânia, Brasil)

Os registros referentes a essas etapas foram feitos nas páginas 96 a 99 do Diário de Bordo nº 002/PR-OMX/2015 e 102 a 104 do Diário de Bordo nº 003/PR-OMX/2016. Em todas as páginas, o comandante é o tripulante Phelipe Augusto Costa Souza Fleury (CANAC 108765) e o co-piloto é o tripulante Hernane de Silveira Chaves (CANAC 144157). O comandante da aeronave é ainda o Piloto-Chefe da Brasil Vida Táxi Aéreo. **EM NENHUMA DAS PÁGINAS FOI PREENCHIDA A PARTE II ? SITUAÇÃO TÉCNICA DA AERONAVE.** Os eventos de cada página serão apresentados a seguir, separados por data:

28 de abril de 2016, realizadas as seguintes etapas: SWNV ? SBSP; SBSP-SBFZ; SBFZ-GVAC e; GVAC-LEMG. Tempo total de voo: 11.5 (em horas decimais, conforme diário de bordo). Tempo total de jornada da tripulação: 13:56. Os registros de bordo apontam ainda a natureza ?PV ? Privada? em 3 das 4 etapas (faltando preenchimento da natureza da operação na etapa SWNV-SBSP). Essa etapa foi realizada sem passageiros a bordo e as demais etapas estavam a bordo 4 passageiros. A lista de passageiros encaminhada pelo operador aponta a existência de 6 passageiros. Chama a atenção o tempo em que foram realizadas as escalas técnicas na data. Considerando o tempo entre o corte e acionamento da aeronave, esta permaneceu apenas 24 minutos em Fortaleza e 9 minutos na Ilha do Sal. Essa equipe de análise considera insuficiente esse tempo, já que a escala técnica envolve abastecimento e desembarço alfandegário

29 de abril de 2016, realizadas as seguintes etapas: LEMG-EPWA; EPWA-UACC; e UACC-ZWWW. Tempo total de voo: 9.2 (em horas decimais, conforme diário de bordo). Tempo total de jornada da tripulação: 11:02. A jornada se iniciou as 12:19 (12 horas e 08 minutos após o término da jornada anterior). Novamente, o operador realizou escalas técnicas bastante rápidas (18 e 25 minutos entre acionamento e corte em cada etapa).

30 de abril de 2016, realizadas as seguintes etapas: ZWWW-ZBYN e ZBYN-ZSWZ. Tempo total de voo: 5.1 (em horas decimais, conforme diário de bordo). Tempo total de jornada da tripulação: 08:05. A jornada se iniciou as 10:55 (11 horas e 34 minutos após o término da jornada anterior). O campo ?Pax? não foi preenchido para nenhuma das etapas realizadas nessa data. A lista de passageiros apresentada pelo operador aponta que 3 passageiros de nacionalidade chinesa desembarcaram em ZSWZ (Wenzhou, China).

01 de maio de 2016, realizadas as seguintes etapas: ZSWZ-ZYHB e ZYHB-UHPP. Tempo total de voo: 5.2 (em horas decimais, conforme diário de bordo). Tempo total de jornada da tripulação: 06:51. A jornada se iniciou as 06:30 (11 horas e 30 minutos após o término da jornada anterior). O campo ?Pax? não foi preenchido para nenhuma das etapas realizadas nessa data.

02 de maio de 2016, realizadas as seguintes etapas: UHPP-PANC e PANC-KBFI. Tempo total de voo: 7.8 (em horas decimais, conforme diário de bordo). Tempo total de jornada da tripulação: 09:01. A jornada se iniciou as 01:30 (12 horas e 09 minutos após o término da jornada anterior). O campo ?Pax? não foi preenchido para nenhuma das etapas realizadas nessa data.

03 de maio de 2016, realizadas as seguintes etapas: KBFI-KSLN e KSLN-KFXE. Tempo total de voo: 5.6 (em horas decimais, conforme diário de bordo). Tempo total de jornada da tripulação: 07:27. A jornada se iniciou as 22:34 (36 horas e 03 minutos após o término da jornada anterior). O campo ?Pax? não foi preenchido para nenhuma das etapas realizadas nessa data.

04 de maio de 2016, realizadas as seguintes etapas: KFXE-SBBV e SBBV-SBGO. Tempo total de voo: 7.7 (em horas decimais, conforme diário de bordo). Tempo total de jornada da tripulação: 09:20. A jornada se iniciou as 01:30 (28 horas e 14 minutos após o término da jornada anterior). O campo ?Pax? não foi preenchido para nenhuma das etapas realizadas nessa data.

O operador apresentou formulários para cálculo de centragem para as etapas citadas no item anterior. Esses formulários apontam incongruências, quando confrontadas as informações de

passageiros a bordo, com a lista de passageiros apresentada e o dado preenchido no campo ? PAX? no diário de Bordo. Chama atenção o uso de peso para passageiro de 136 lbs (61,68 kg). Esse valor não consta no Manual Geral de Operações (MGO) da Brasil Vida para nenhuma categoria de passageiros e tripulantes. Por fim, observa-se que o formulário de centragem aponta que no aeródromo KBFI ocorreu o embarque de 1 passageiro com 136 lbs, permanecendo a bordo até, pelo menos, a localidade SBBV.


O operador apresentou ainda possuir assinatura de cartas eletrônicas que abrangiam a rota realizada. Esse comprovante, no entanto, se referia à cartas eletrônicas. O operador não detinha à época de autorização em suas Especificações Operativas para uso do EFB (*Electronic Flight Bag*).

A transcrição dos planos de voo apresentados para as etapas SWNV-SBGR e SBSP-SBFZ apontam que o operador indicou o código ?MEDEVAC?. Tal código é utilizado para identificar operações aeromédicas e possibilitam determinadas prioridades à aeronave em transporte dessa natureza. A IAC 3134 não prevê esse tipo de operação em voos de natureza privada (RBHA 91) (Ver Anexo 8).

Diante dos fatos expostos, resta comprovado que a Brasil Vida Táxi Aéreo Ltda realizou voo de transporte de enfermos em operação regida pelo RBHA 91, o que contraria o previsto na IAC 3134.

3. Anexou-se o referido ofício da Interessada, n. 024/BRVIDA/2016 (DOC SEI 0864915), que encaminhou as cópias autenticadas das páginas do diário de bordo 02/PR-OMX/2016 e 03/PR-OMX/2016 referentes às operações elencadas acima, das quais destaca-se aqui, a página em que se encontra a transgressão sob exame - **ausência de preenchimento dos campos marcados com as elipses vermelhas:**

**Página 98 do diário de Bordo n. 002/PR-OMX/2015 - ausência de preenchimento dos campos indicados pelas elipses vermelhas**

		<b>DIÁRIO DE BORDO: PR-OMX</b>				Fabricante: ISRAEL AIRCRAFT Modelo: 1124 N/S: 363 Cat. Reg.: TPX																
		<b>DATA: 30 / 4 / 16</b>																				
<b>HORA DE APRESENTAÇÃO DA TRIPULAÇÃO</b>								<b>PARTE I - REGISTRO DE VOO DIÁRIO DE BORDO</b>														
Comandante	Hora	Rubrica	Co-Piloto	Hora	Rubrica	Trip: Extra	Hora	Rubrica	N° 002 / PR-OMX / 2015 N: 000098													
Phelipe	10:55		Herivelton	10:55																		
CANAC: 108765			CANAC: 144157																			
Hr. de Célula Anterior: 11.558,3			Hr. de Célula no Dia: 4,9			Total Hr Célula: 11.563,2																
Data		Ciclos: 7546		Ciclos: 7749		Pousos: 8149																
Diá/Mês	De	Para	ACJO	DECO	POUSO	COORTE	T.VOO	T.TOTAL	NOT	DIU	IFR-R	VFR	Comb. Total	Comb. Gasto	Comb. Rem.	Pax	Ciclo	Ciclo	Pousos	Nal	Ass. CMT	
30/04	ZUMW	ZBYN	11:25	11:30	14:27	14:31	1,9	2,0	-	1,9	1,6	0,3	4310	2630	1620		1	1	1			
30/04	ZBYN	ZSWZ	15:50	15:54	18:24	18:30	3,0	8,1	0,3	2,2	2,4	0,6	5100	3172	1905		1	1	1			
TOTAL:							4,9	5,1	0,3	3,6	4,0	0,9						2	2	2		
Ocorrências:																	Total: 7548 7751 8151					
<b>PERFORMANCE DA AERONAVE</b>										<b>ABASTECIMENTO DE COMBUSTÍVEL</b>						<b>PASSAGEIROS / EMPRESA</b>						
Etapa	Hora			Instrum.	Motor Esq.	Motor Dir.	Local	CIA	Dm													
Peso Atual	Pneumatico			ITT						CLOTILDE SOUZA FRAUSINO PEREIRA   Tabelião Rua João de Abreu, 157 - Setor Oeste - Goiânia - GO - Fone: (062) 3215-8998 2021606221616094901295 - Consulte em <a href="http://extrajudicial.tjgo.jus.br">http://extrajudicial.tjgo.jus.br</a> CONFERE COM O ORIGINAL DOU FÉ. *360449 *0024 Goiânia, 28 de Junho de 2016. Arta Cavalcante de Assunção - Escrevente												
Nível	Hidráulico			Torque/EPR						<b>2º Tabelionato de Notas</b> Arta Cavalcante de Assunção Escrevente Rua João de Abreu Nº 157 - Setor Oeste GOIÂNIA - GOIÁS												
RATISAT	Ar Emerg.			N1																		
IAS/MACH	Carin Alt/Dif			N2																		
Oxigênio	Inversores			Oil Press																		
Sução				Oil Temp.																		
OBS.:				Fuel Flow																		
				Gen/Alt																		
<b>PARTE II - SITUAÇÃO TÉCNICA DA AERONAVE</b>																						
Tipo de última intervenção de manutenção:										Tipo da última intervenção de manutenção:												
Horas de célula para próxima intervenção de manutenção:										Horas disponíveis:												
<b>REGISTRO DA TRIPULAÇÃO</b>										<b>APROVAÇÃO DE RETORNO AO SERVIÇO</b>												
Data	Sist.	Discrepância		Cód.	Rub.	Data	Ação Corretiva		Cód.	Rubrica												
/	/			/	/	/			/	/												
/	/			/	/	/			/	/												
/	/			/	/	/			/	/												

4. Ato contínuo, lavrou-se o auto de infração (DOC SEI 0864284), descrevendo-se o fato assim: "O tripulante não preencheu a Parte II - Situação Técnica da Aeronave na página 00098 do Diário de Bordo N° 002/PR-OMX/2015. Operações do dia 30/04/2016".

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

**HISTÓRICO**

6. 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.

7. Em Defesa Prévia (DOC SEI 1016732), o interessado alega:

**3- QUESTÕES PRELIMINARES**

**3.1- NULIDADE DO AUTO PELA FALTA DE COMPETÊNCIA DO AGENTE**

(...)

...somente as Superintendências possuem competência para atuar e aplicar medidas previstas n° 7.656/86 e normas complementares.

(...)

**3.2- Nulidade Do Auto - Ofensa À Lei N° 9.784/99**

A suposta infração ocorreu no dia 29/04/2016. Ocorre que o auto de infração foi lavrado somente no dia 13/07/2017 e entregue à Autuada no dia 04/08/2017, 01 (um) ano e 03 (três) meses após o ocorrido. Destarte, deve ser reconhecida a nulidade do ato administrativo, pois praticado fora do prazo estabelecido na Lei nº 9.784/99...

(...)

### **3.3- AUSÊNCIA DE LEI ESTABELECENDO A OBRIGAÇÃO - OFENSA AO PRINCÍPIO DA LEGALIDADE E DA RESERVA LEGAL**

(...)

...a Lei não exige anotação de horas de célula para intervenção de manutenção, tipo da próxima intervenção e manutenção e tipo de última intervenção de manutenção.

(...)

...que a instrução normativa, por ser um ato puramente administrativo, não pode criar obrigação ou conduta infracional, pois essa matéria é reservada à Lei

### **3.4- ANULAÇÃO OU REVOGAÇÃO DO ATO ADMINISTRATIVO**

(...)

Apontada a ilegalidade a Administração tem o dever de anular seus atos quando estes forem ilegais. Nestes casos não cabe alternativa ao órgão senão anular o referido ato, como é o caso em tela, em sentido formal. A instituição de uma obrigação por instrução normativa ofende o princípio da legalidade e da reserva legal, não sendo aceita no ordenamento jurídico vigente

(...)

### **4- ANÁLISE DE MÉRITO**

**4.1- Autorização Para Procedimento Diferente (Item 4.1.2 Da IAC 3151) - Previsão Em Manual Geral De Operações Aprovado Pela Anac** Não bastassem os fundamentos acima, suficientes para a improcedência do auto de infração impugnado, o Autuado esclarece que não competia à ele preencher a Parte 11 da página 96 do Diário de Bordo nº 002/PR-OMX/2015, pois não foi encontrada nenhuma discrepância na aeronave durante aquele voo.

(...)

...observa-se que a Brasil Vida Táxi Aéreo Ltda obteve autorização para utilizar procedimento diferente, pois ela teve o seu Manual Geral de Operações (MGO) analisado e devidamente aprovado pela Anac.

(...)

### **4.2- Aeronave Submetida Às Manutenções Exigidas- Finalidade Do Ato Atendida - Ausência De Prejuízo**

A inobservância de mera formalidade (suposta irregularidade no preenchimento de documento que, diga-se de passagem, não causou qualquer transtorno à Administração) não pode ensejar aplicação de multa, ainda mais ao considerar que a finalidade do ato foi atendida, uma vez que a aeronave em questão sempre esteve com todas as suas manutenções devidamente atualizadas. Dessa forma, deve ser relevada a penalidade, em homenagem ao princípio da finalidade da sanção ...

(...)

### **6- PEDIDOS**

Em primeiro lugar e para necessária a instrução do presente feito, requer à Vossas Senhorias o efetivo cumprimento do disposto no art. 37 da Lei nº 9.784/99, no sentido do órgão competente para a instrução deste feito prover a obtenção de cópia de todos os documentos listados no tópico anterior, com a posterior concessão de vista dos autos ao Autuado para manifestação e emenda da sua defesa, sob pena de cerceamento do direito à ampla defesa e violação ao princípio do contraditório e do devido processo legal.

Posteriormente, em relação aos fatos e fundamentos expostos, demonstrada a nulidade do procedimento pela existência de vícios insanáveis na autuação, consubstanciados no desrespeito ao princípio constitucional da legalidade, demonstrada a improcedência do auto de infração em razão dos vícios materiais e formais que maculam o processo administrativo, requer à Vossas Senhorias, em análise preliminar:

1- Seja reconhecida e declarada a nulidade do auto de infração pela incompetência do agente para autuar e aplicar medidas previstas na Lei nº 7.656/86 e normas complementares, competência essa definida no art. 31, II do Regimento Interno da Agência Nacional de Aviação Civil - Anac, com a conseqüente extinção e arquivamento do processo administrativo;

2- Alternativamente, seja declarada a nulidade do auto de infração pela não observância I do prazo fixado no art. 24 da Lei nº 9.784/99, sob pena de ofensa ao referido dispositivo legal;

3- Alternativamente, seja declarada a nulidade do auto de infração em razão da obrigação nele descrita não estar prevista em Lei, sob pena de ofensa ao art. 5º, II da CF/88, e pela ausência de Lei que tipifique a conduta como ato ilícito, em respeito ao princípio *nullum crimen nullapoena* *sim lege*, previsto no art. 5º, XXXIX da CF/88, com a conseqüente extinção e arquivamento do processo administrativo.

Na remota hipótese de superação das questões preliminares, em análise de mérito requer seja julgado improcedente o auto de infração aqui impugnado em razão da autorização para utilizar procedimento diferente, como previsto no item 4.1.2 da IAC 3151, mediante aprovação do Manual Geral de Operações da empresa Brasil Vida Táxi Aéreo Ltda, que estabelece que a Parte II ("Situação Técnica da Aeronave") do Diário de Bordo é destinada à anotação de "todas as discrepâncias encontradas na aeronave durante o voo.

Alternativamente, requer seja relevada a infração face a ausência de qualquer repercussão ou prejuízo e porque foi atendida a finalidade do ato, fazendo-o em respeito ao princípio da finalidade da sanção, sob pena de rigor excessivo, uma vez que a aeronave foi submetida às manutenções periódicas, obrigatórias e necessárias.

8. Anexou aos autos cópias dos seguintes documentos:
- Página n.º 000098 do Diário de Bordo n.º 002/PR-OMX/2015;
  - Páginas n.º 6 a 10 do Manual Geral de Operações - MGO da empresa, Revisão n.º 6;
  - Caderneta de Célula n.º 05/PR-OMX/10, número de série 363.

9. A **Decisão de Primeira Instância (DC1)**, vide DOCs SEI 1268550 e 1319566, após cotejo integral de todos argumentos para com os elementos dos autos entendeu que os da autuado não evidenciaram elementos probatórios capazes de ilidir a aplicação de penalidade e condenou o interessado à sanção de multa no valor de R\$ 1.200,00 (dois mil reais), patamar mínimo, com a incidência de circunstância atenuante (artigo 22, § 1º, inciso III - inexistência de aplicação de penalidades

no último ano) e ausência de agravantes. Especificou ainda:

A infração foi capitulada 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 à aeronautas e aeroviários ou operadores de aeronaves:*

*a) preencher com dados inexatos documentos exigidos pela fiscalização;*

E ainda, com interpretação sistemática 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.*

(...)

O Autuado, em sua defesa, alegou inicialmente a incompetência do Autuador, vez que apenas o Superintendente teria competência para a autuação em tela, e tal competência é irrenunciável. Por essa razão o Auto de Infração em referência seria nulo.

Não se verifica até aqui, a aplicação de qualquer penalidade, ou sanção, que seja, por parte do Autuador. O que se apresenta por hora, é a apreciação por este servidor, dos documentos constantes dos autos, para apuração da infração noticiada no presente Auto de Infração.

Vê-se, ainda, de acordo com a Resolução n.º 111/2009, em seu artigo 1º, *in verbis*:

*Art. 1º As decisões de primeira instância administrativa relativas aos processos de apuração e aplicação de penalidades no âmbito da ANAC serão, observadas as atribuições dispostas no Regimento Interno, emanadas pelos Superintendentes, de acordo com a respectiva área de competência.*

*Parágrafo único. A competência atribuída aos Superintendentes nos termos deste artigo poderá ser objeto de delegação.*

Portanto, a delegação de competência está perfeitamente assistida pela legislação acima citada, onde fica confirmada a competência atribuída pela Superintendência ao servidor que elabora a presente Decisão.

Quanto à emissão do Auto de Infração verifica-se através da legislação, em especial a Instrução Normativa n.º 101/2016, da ANAC, que:

*Art. 2º A realização das atividades de fiscalização é inerente aos Especialistas em Regulação de Aviação Civil e Técnico em Regulação de Aviação Civil, aos ocupantes de cargos comissionados e aos servidores do Quadro de Pessoal Específico desta Agência, que tenham atribuição relacionada ao poder de polícia.*

*Parágrafo único. Os servidores não enquadrados no caput poderão compor equipes para execução de atividades acessórias à fiscalização.*

(...)

*Art. 6º Cabe às unidades organizacionais responsáveis por atividades de fiscalização definir os Programas de Capacitação Específicos dos servidores aptos a realizar as atividades de fiscalização, a fim de que possa ser comprovada, sempre que necessário, a proficiência na realização das atividades para as quais foram designadas.*

O parágrafo primeiro, do artigo 31, do Regimento Interno da Agência Nacional da Aviação Civil - ANAC estabelece sobre a delegação:

*Art. 31. Compete às Superintendências planejar, organizar, executar, controlar, coordenar e avaliar os processos organizacionais e operacionais da ANAC no âmbito das competências, e, especialmente:*

(...)

*II - apurar, autuar e decidir em primeira instância os processos administrativos relativos a apuração e aplicação de penalidades no âmbito da ANAC, observadas as atribuições dispostas neste Regimento Interno, de acordo com a respectiva área de competência;*

(...)

**§ 2º A competência atribuída aos Superintendentes nos termos do inciso II poderá ser objeto de delegação. (g. n.)**

O CBAer, em seu artigo 197, estabelece o seguinte:

*Art. 197. A fiscalização será exercida pelo pessoal que a autoridade aeronáutica credenciar.*

Ressalta-se ainda que o Agente Público, Sr. FABIO FAGUNDES DOS SANTOS, matrícula 1510670, estava devidamente capacitado, conforme Portaria n.º 1.183, de 09/07/2015, publicada no Boletim Pessoal de Serviço V. 10, n.º 28, de 10/07/2015, assinada pelo Superintendente de Padrões Operacionais - SPO, disponível para consulta no seguinte endereço eletrônico: <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/boletim-de-pessoal/2015/28/bps-v-10-n-28-10-07-2015>.

Cumpre ressaltar que o Sr. FABIO FAGUNDES DOS SANTOS possui o cargo de Especialista em Regulação de Aviação Civil, conforme registros no endereço eletrônico <http://transparencia.gov.br/servidores/Servidor-DetalhaServidor.asp?IdServidor=1079905>.

O inciso V, do artigo 8º, da Resolução n.º 25/2008 que dispõe sobre Processos Administrativos para a apuração de infrações e aplicação de penalidades, no âmbito da competência da ANAC, versa somente a assinatura e indicação do cargo e função, fato este comprovado no Auto de Infração em referência. A assinatura eletrônica e o nome do Autuador estão apostas no Auto de Infração, como também a indicação “1510670”, identificando o mesmo.

Vê-se, portanto, que ao Autuado não favorece a razão.

Outra alegação utilizado pelo Autuado é a de que o ato administrativo é nulo porque foi praticado fora do prazo, já que o Auto de Infração em referência foi lavrado em 13/07/2017 e entregue ao Autuado em 07/08/2017. Segundo o Autuado, o Auto de Infração deveria ser lavrado em no máximo 5 (cinco) dias após o ato infracional, de acordo com o artigo 24 da Lei n.º 9.784/1.999.

Com relação à tais arguições, o Parecer PROC/ANAC n.º 056/2009, aprovado em 12/02/2009 pelo Sr. Procurador-Geral, assim entende sobre os prazos para aplicação e cobrança de multas, no âmbito da Procuradoria Federal junto à Agência Nacional de Aviação Civil – PF/ANAC, que:

*"(...) a ANAC tem cinco anos (art. 1º da Lei 9.783/99) para aplicar a multa e cinco anos (art. 1º do Decreto nº 20.910/32) para cobrá-la. Nos cinco anos destinados à aplicação da multa, a Agência não pode deixar o processo sem movimentação injustificada por mais de três anos, sob pena de ocorrer a prescrição intercorrente de que trata o § 1º, art 1º, da Lei nº 9.873/99. Tais prazos para apurar infrações são interrompidos (recomeçam totalmente) pela citação do indiciado ou acusado, inclusive por meio de edital; por qualquer ato inequívoco, que importe apuração do fato; pela decisão condenatória recorrível (incisos I, II e III do art. 2º, da Lei nº 9.873/94." (g. n.)*

O artigo 24 da da Lei n.º 9.784/1.999 só pode ser aplicado ao trâmite entre órgãos ou de encaminhamento de autos, atendimento a despachos ou recebimento e juntada de documentos, o que não foi o caso. Novamente, aqui não merecem prosperar as alegações do Autuado, tendo em vista que os prazos estão rigorosamente cumpridos para o presente Auto de Infração.

A seguir, o Autuado afirmou que o fato gerador para a lavratura do presente Auto de Infração não está estipulado em lei, mas sim em uma Instrução Normativa. Uma Instrução Normativa, por ser ato administrativo, não pode criar conduta infracional, pois isso ofende o princípio da legalidade e da reserva legal, o que ofende também ao estabelecido pelo artigo 5º, incisos II e XXXIX da Constituição Federal.

Sobre esse aspecto, interessante trazer o enunciado pela Introdução da IAC 3151, a saber:

*"Esta Instrução de Aviação Civil (IAC) 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 CBA, RBHA 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. Esta IAC é aplicável a todas as aeronaves civis brasileiras, independente de sua categoria de homologação ou de registro." (g. n.)*

Por isso, não merecem prosperar a alegação de que o Autuado não precisa cumprir a IAC 3151 e seus dispositivos, porque como se observa, ela estabelece e normatiza os procedimentos para confeccionar, emitir e orientar o preenchimento de um Diário de Bordo.

Sobre o mérito em si, o Autuado alegou que não há qualquer discrepância no Diário de Bordo em questão, e que o item 4.1.2 da IAC 3151, traz o seguinte enunciado:

*4.1.2. As empresas que operam segundo os RBHA 135 e 121 poderão obter autorização para utilizar padronização e procedimentos diferentes dos requisitos aqui estabelecidos, desde que sejam aceitas as proposições constantes do manual da empresa (MGM, MGO ou conforme aplicável).*

Então, o Autuado afirmou que, com relação ao preenchimento do campo "Situação Técnica da Aeronave", não fora registrada nenhuma discrepância na situação técnica da aeronave durante os voos realizados em 30/04/2016 e que, caso uma pane tivesse sido relatada anteriormente em Ação Corretiva Retardada - ACR, não seria necessário novo registro. Para tal, acostou cópias do Manual Geral de Operações que informam tal situação (1016732).

Antes de mais nada, é importante destacar o que estabelece a IAC 3151 sobre o tema:

*17.5 ANEXOS 4 E 5 - PARTE II – SITUAÇÃO TÉCNICA DA AERONAVE - Preencher de acordo com as seguintes orientações:*

- a) TIPO DA ÚLTIMA INTERVENÇÃO DE MANUTENÇÃO → preencher com o tipo da última intervenção de manutenção prevista para a célula;*
- b) TIPO DA PRÓXIMA INTERVENÇÃO DE MANUTENÇÃO → preencher com o tipo da próxima intervenção de manutenção prevista para a célula;*
- c) HORAS DE CÉLULA PARA PRÓXIMA INTERVENÇÃO DE MANUTENÇÃO → preencher com as horas faltantes para a próxima intervenção de manutenção prevista para a célula;*
- d) DATA → preencher com a data do voo (dd/mm/aa);*
- e) SIST → preencher com o respectivo capítulo da ATA 100;*
- f) DISCREPÂNCIA → lançar a discrepância técnica verificada, de acordo com o item 5.5 desta IAC;*
- g) COD/RUB → código DAC e rubrica de quem constatou a existência da discrepância;*
- h) AÇÃO CORRETIVA → registrar a ação adotada para correção; e*
- i) COD/RUB → código DAC e rubrica de quem liberou a aeronave para retorno ao serviço.*

Em que pese o Autuado ter informado não ter ocorrido nenhuma discrepância durante as operações realizadas com a aeronave PR-OMX em 30/04/2016 e ainda o que dispõe o item 13.2.2 do Manual Geral de Operações da empresa BRASIL VIDA TÁXI AÉREO LTDA, o campo "Situação Técnica da Aeronave" não se refere apenas à discrepâncias verificadas durante o voo. Conforme se depreende da redação do item 17.5 da IAC 3151, e da cópia da página n.º 000098 do Diário de Bordo n.º 002/PR-OMX/2015 (0864915), além das discrepâncias, o campo "Situação Técnica da Aeronave" possui informações que devem ser preenchidas independentemente de ocorrerem panes durante a operação da aeronave ou não, como os itens "Tipo da última intervenção de manutenção", "Horas de célula para próxima intervenção de manutenção", "Tipo da próxima intervenção de manutenção" (digitada, provavelmente, com erro como "Tipo da última intervenção de manutenção" por duas vezes na página n.º 000098 do Diário de Bordo n.º 002/PR-OMX/2015) e "Horas disponíveis".

Curiosamente, estes itens estão preenchidos na cópia da página n.º 000098 do Diário de Bordo n.º 002/PR-OMX/2015 apresentada pelo Autuado (1016732), e não na cópia autenticada encaminhada a esta Agência pela empresa BRASIL VIDA TÁXI AÉREO LTDA (0864915). Não há nenhuma exclusão para o preenchimentos destes itens no Manual Geral de Operações da referida empresa que apenas complementa a IAC 3151, em seu item 17.4, com relação ao preenchimento das discrepâncias observadas em voo.

O modelo para o Diário de Bordo para a aeronave tipo WW24 (caso da aeronave PR-OMX), constante no Manual Geral de Operações da referida empresa, é diferente do modelo usado na página n.º 000098 do Diário de Bordo n.º 002/PR-OMX/2015. Ainda assim, no entanto, conforme dispõe o item 17.5 da IAC 3151, era obrigatório o preenchimento dos itens "Tipo da última intervenção de manutenção", "Horas de célula para próxima intervenção de manutenção", "Tipo da próxima intervenção de manutenção" e "Horas disponíveis" do campo "Situação Técnica da Aeronave", ao menos, na citada página, o que não ocorreu no caso em análise.

Não há o que se falar em não realização das manutenções na aeronave, conforme tentou apontar a o Autuado, mas sim o fornecimento de dados inexatos sobre um documento exigido pela fiscalização, no caso o Diário de Bordo da aeronave PR-OMX.

Sobre um eventual "castigo" ou "indústria de multas", que o Autuado refere em sua defesa, as eventuais multas a serem aplicadas para o Autuado estão devidamente fundamentadas no artigo 289 do CBAer e no artigo 19 da Resolução ANAC n.º 25/2008, na redação abaixo:

Art. 289. Na infração aos preceitos deste Código ou da legislação complementar, a autoridade aeronáutica poderá tomar as seguintes providências administrativas:

**I - multa;**

II - suspensão de certificados, licenças, concessões ou autorizações;

III - cassação de certificados, licenças, concessões ou autorizações;

IV - detenção, interdição ou apreensão de aeronave, ou do material transportado;

V - intervenção nas empresas concessionárias ou autorizadas.

(...)

Art. 19. As penalidades a serem aplicadas são:

**I - multa;**

II - suspensão;

III - cassação;

IV - detenção;

V - interdição;

VI - apreensão;

VII - intervenção; e/ou

VIII - as demais previstas na legislação de competência da ANAC. (g. n.)

Sem embargo da irregularidade constatada ser formal ou material, o caso em análise faz jus à aplicação de multa no caso concreto para o Autuado, que não observou a legislação em vigor.

### 2.3. Conclusão

De acordo com a cópia da página n.º 000098 do Diário de Bordo n.º 002/PR-OMX/2015 (0864915), ficou constatado que o Autuado, Comandante da aeronave PR-OMX em 30/04/2016, não preencheu informações obrigatórias constantes no campo "Situação Técnica da Aeronave". Assim, o item 9.3 da IAC 3151 não foi cumprido.

Desta forma, 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**.

10. O interessado foi devidamente notificado da decisão condenatória, interpondo **RECURSO ADMINISTRATIVO** (DOC SEI 1468308) em que reitera as alegações apresentadas em sede de defesa prévia, acrescendo que:

- I - Falta de competência do agente;
- II - Ofensa ao princípio da legalidade e da reserva legal;
- III - Autorização para procedimento diferente (Item 4.1.2 da IAC3151); e
- IV - Aeronave submetida às manutenções exigidas- finalidade do ato atendida.

11. Ao cabo, requer o arquivamento do processo.

12. **É o relato.**

## **PRELIMINARES**

13. 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.

14. Assim, tem-se que em momento algum houve prejuízo ao exercício de defesa do Interessado ou à Administração. O AI, lavrado em 13/07/2017, traz expressamente que: "*O tripulante não preencheu a Parte II- Situação Técnica da Aeronave na página 00098 do Diário de Bordo N° 002/PR-OMX/2015. Operações do dia 30/04/2016*". Desse modo, está clara a transgressão.

15. Note-se que o Auto de Infração é o ato que dá início ao processo administrativo sancionador, conforme prescreve a Lei n° 7.565 de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBAer): "*Art. 291. Toda vez que se verifique 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.*"

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

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

18. 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.

19. 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 inquinar 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)*

20. 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”.

21. 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.*

22. 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 disciplinares 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;*

23. 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.*

24. 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.

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

26. Saliente-se, novamente, que o interessado teve acesso anteriormente ao auto de infração, contendor 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. Mais ainda, vê-se nas suas manifestações, que defendeu-se precisamente dos fatos imputados.

27. O Interessado alega a incompetência do autuante, mencionando o Regimento Interno desta ANAC. Contudo, cabe mencionar a Resolução ANAC nº 25/2008, que dispõe sobre o processo administrativo para a apuração de infrações e aplicação de penalidades, no âmbito da competência da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, apresentando, em seus artigos 2º e 5º, a seguinte redação:

*Resolução ANAC nº 25/2008*

*Art. 2º O agente da autoridade de aviação civil, conforme definido em normatização própria, que tiver ciência de infrações ou de indícios de sua prática é obrigado a promover a sua apuração imediata, mediante a instauração de processo administrativo, assegurado o contraditório e a ampla defesa, em atenção ao devido processo legal.*

(...)

*Art. 5º O AI será lavrado quando for constatada a prática de infração à Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica - CBAer, legislação complementar e demais normas de competência da autoridade de aviação civil, sendo obrigatório o atendimento dos requisitos essenciais de validade previstos no art. 8º desta Resolução.*

(...)

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

*I - identificação do autuado;*

*II - descrição objetiva da infração;*

*III - disposição legal ou normativa infringida;*

*IV - indicação do prazo de vinte dias para a apresentação de defesa;*

*V - assinatura do autuante e indicação de seu cargo ou função;*

*VI - local, data e hora.*

28. No que diz respeito à alegação da recorrente quanto à insubsistência e nulidade do auto de infração pela incompetência do autuante, cabe dizer que o Auto de Infração do caso em tela foi lavrado por INSPAC credenciado desta Agência, sendo disposto no documento às fls. 01, a identificação de sua função como Inspetor de aviação civil - INSPAC e sua matrícula.

29. Observa-se, ainda, que a Instrução Normativa nº 06, de 20 de março de 2008, que regula o credenciamento do Inspetor de Aviação, dispõe em seu artigo 1º a seguinte redação:

*IN ANAC nº 06/2008*

*CAPÍTULO I - DA FISCALIZAÇÃO*

*Art. 1º As atividades de fiscalização da aviação civil são realizadas pelo Especialista e pelo Técnico em Regulação de Aviação Civil dentro de suas respectivas áreas de atuação.*

*Parágrafo único. Enquanto não houver quantitativo suficiente de Especialistas e Técnicos em Regulação de Aviação Civil no quadro efetivo de servidores da ANAC, as atividades de fiscalização podem ser realizadas por pessoas credenciadas nos termos do art. 197 da Lei nº 7.565, de 1986, mediante a realização de teste de capacitação.*

30. Também cumpre mencionar o inciso III do §2º do artigo 1º da Lei nº. 9.784/99, na medida em que, o fiscal de aviação civil, ao exercer a sua atividade fiscalizatória, representa a autoridade de aviação civil naquele momento, com o poder de decisão, sim, de aplicar ou não as providências administrativas previstas, em conformidade com a lei, a norma e a situação fática.

31. Assim, afasta-se a alegação do Interessado quanto à incompetência do autuante ou qualquer descumprimento do art. 8º da Resolução ANAC nº 25/2008, na medida em que restou comprovado que o inspetor de aviação civil, que lavrou o referido auto de infração (fls.01), possui a sua



competência para o exercício do poder de polícia desta ANAC.

32. **No que toca ao argumento de nulidade, por falta de poder normativo por parte da ANAC**, a ASJIN entende que nos termos do artigo 289 do Código Brasileiro de Aeronáutica, sempre que identificada infração aos preceitos ali constante, **ou legislação complementar**, sujeitar-se-á o infrator à providência administrativa de multa. O artigo 1º, §3º, do mesmo Código, por sua vez, define que “*a legislação complementar é formada pela regulamentação prevista neste Código, pelas leis especiais, decretos e normas sobre matéria aeronáutica*”.

33. Em interpretação sistêmica, observa-se que o art. 5º, da Lei 11.182/2005 – Lei de Criação da ANAC – erigiu a autarquia como autoridade de aviação civil assegurando-lhe as prerrogativas necessárias ao exercício adequado de sua competência. Dentre aquelas prerrogativas está o poder para editar e dar publicidade às instruções e regulamentos necessários à aplicação da própria Lei 11.182/2005 (art. 8º, inciso XLVI). Em consonância para com aquela competência, a ANAC editou a Resolução 25, de 25/04/2008.

34. É possível entender pela técnica da exegese sistêmico-integrativa que as resoluções e instruções, especialmente a Lei nº 7.565/1.986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBAer) e a IAC 3151, por descreverem especificamente a conduta praticada pelo regulado autuado - *ex vi* art. 302, , alínea "a", do CBAer e Item 9.3 da IAC 3151 - sendo que este último se enquadra no escopo da "**legislação complementar**" referida no caput do art. 289 do CBA, uma vez que a partir de 2005 a ANAC se tornou a autoridade de aviação civil.

35. A Lei nº. 11.182/2005, ao criar o órgão regulador, concedeu-lhe competência para regular e fiscalizar os serviços aéreos e a outorga destes serviços, em conformidade, respectivamente, com o inciso X e o XIII, ambos do artigo 8º do citado diploma legal.

36. No exercício da competência fiscalizatória, a ANAC se utiliza do disposto no inciso I do artigo 289 do CBA, o qual lhe confere a possibilidade da aplicação de “multa” como uma das providências administrativas possíveis. O descumprimento aos regulamentos por ela editados (e fiscalizados) é uma dessas hipóteses. Neste espeque, o descumprimento dos preceitos constantes de normatização complementar, , subjuga, nos termos daquele dispositivo, o infrator à sanção de multa ali prevista. Assim, à Autarquia estão asseguradas as respectivas competências de atuação, edição de normas, e fiscalização, insculpidas no art. 8º da sua Lei de criação, Lei 11.182/2005.

37. Neste sentido, uma vez que um dos agentes da ANAC, mediante fiscalização (exercício do *manus* do poder de polícia da agência insculpido também no artigo 8º da Lei 11.182/2005) identifique que determinada empresa deixou de cumprir o estabelecido na IAC 3151, está caracterizado o descumprimento à legislação complementar. Portanto, sustentável (e obrigatório nos termos do art. 291 do CBA) a lavratura do auto de infração e subsequente aplicação de multa:

CBA

Art. 291. Toda vez que se verifique 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 providência administrativa cabível.

§ 1º Quando a infração constituir crime, a autoridade levará, imediatamente, o fato ao conhecimento da autoridade policial ou judicial competente.

§ 2º Tratando-se de crime, em que se deva deter membros de tripulação de aeronave que realize serviço público de transporte aéreo, a autoridade aeronáutica, concomitantemente à providência prevista no parágrafo anterior, deverá tomar as medidas que possibilitem a continuação do voo.

Ato contínuo, subtende-se a incidência do artigo 299 da mesma lei que é o supedâneo concreto para a apenação da empresa.

38. Além disso, conforme elucidado acima, o artigo 1º, §3º, do CBA, define que “*a legislação complementar é formada pela regulamentação prevista neste Código, pelas leis especiais, decretos e normas sobre matéria aeronáutica*”. Observa-se que o art. 5º, da Lei 11.182/2005 – Lei de Criação da ANAC – erigiu a autarquia como autoridade de aviação civil assegurando-lhe as prerrogativas necessárias ao exercício adequado de sua competência.

39. Dentre aquelas prerrogativas, frise-se, necessárias e inerentes à razão de ser e criação da própria agência reguladora, está o poder para editar e dar publicidade às instruções e regulamentos necessários à aplicação da própria Lei 11.182/2005 (art. 8º, inciso XLVI). O artigo 8º, inciso IV, expressamente define competência da autarquia para o estabelecimento de normas. Especificamente quanto ao campo da infraestrutura aeroportuária, o permissivo se encontra no inciso XXI do mesmo dispositivo:

Art. 8º Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:

(...)

IV – realizar estudos, **estabelecer normas**, promover a implementação das normas e recomendações internacionais de aviação civil, observados os acordos, tratados e convenções internacionais de que seja parte a República Federativa do Brasil;

(...)

XXI – regular e fiscalizar a infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, com exceção das atividades e procedimentos relacionados com o sistema de controle do espaço aéreo e com o sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos;

(...)

XLVI – editar e dar publicidade às instruções e aos regulamentos necessários à aplicação desta Lei;

[destacamos]

40. A esse respeito, destaque-se que O Estado brasileiro, a partir da instituição do movimento nacional de desestatização, passou a adotar um modelo gerencial de Administração Pública, passando a adotar papel preponderante na fiscalização e regulação de atividades econômicas, ao invés de explorá-las

diretamente. MENDES, Conrad Hubner, explica que sem a atribuição regulamentar as agências não poderiam ser taxadas de “reguladoras”:

“Possuindo poder normativo, então, consideraremos o ente uma agência reguladora. Esta será, portanto, não o ente que, simplesmente exerça regulação em qualquer das formas, mas, acima de tudo, o que possua competência para produzir normas gerais e abstratas que interferem diretamente na esfera de direito dos particulares.” (MENDES, 2000, p. 129. MENDES, Conrad Hubner, **Reforma do Estado e Agências Reguladoras: Estabelecendo os Parâmetros de Discussão**. In: SUNDFELD, Carlos Ari (org.). Direito Administrativo Econômico, São Paulo: Malheiros Editores, 2000)

41. Fato é que entende a doutrina administrativa especializada, especificamente no tocante à competência regulamentar das Agências Reguladoras (e por conseguinte a competência da ANAC para definir infrações), haveria uma espécie de delegação limitada, ou seja, o Poder Legislativo disporia de parcela de suas atribuições em favor das agências reguladoras, abrindo espaço para que, no limite da delegação, possam, livremente, editar normas gerais e abstratas com força de lei.

42. Diogo de Figueiredo Moreira Neto, elucida:

“A terceira técnica geral de delegação vêm a ser a delegatização, oriunda do conceito do desenvolvido na doutrina francesa da *délégation de matières*, adotado na jurisprudência do Conselho de Estado em dezembro de 1907 (...) a qual, modificando postura tradicional, no sentido de que o titular de um determinado poder não tem dele disposição, mas, tão somente o exercício, passou a aceitar, como fundamento da delegação, a retirada, pelo próprio legislador, de certas matérias do domínio da lei (*domaine de la loi*), passando-se ao domínio do regulamento (*domaine de l'ordonnance*)”. (MOREIRA NETO, 2003: p. 122)

43. Alexandre dos Santos Aragão leciona que não há inconstitucionalidade na deslegalização, que não consistiria propriamente em uma transferência de poderes legislativos, mas apenas na adoção, pelo próprio legislador, de uma política legislativa pela qual transfere a uma outra sede legislativa a regulação de determinada matéria. (ARAGÃO, 2005, p. 422-423)

44. Sem embargo, os defensores da tese sustentam que própria Constituição Federal teria autorizado expressamente a deslegalização ao estabelecer no art. 48 que o Congresso Nacional poderia dispor de todas as matérias ali elencadas. Logo, ali presente expressa autorização para disposição da matéria, poderia o Congresso legislar, não legislar e até deslegalizar, caso assim entendido (MOREIRA NETO, 2003: p. 122).

45. Fato é que a competência regulamentar encontra também respaldo na jurisprudência pátria. O Tribunal de Justiça de Minas Gerais, ao proferir voto no julgamento do agravo de instrumento nº 1.0145.05.224751-0/006 (1), publicado em 30/03/2009, manifestou-se sob o caso em apreciação naquela oportunidade que:

“Cuida-se de um poder regulamentador geral e abstrato, não tendo qualquer incidência em casos concretos, como o dos autos, a justificar sua intervenção no feito, até porque as agências reguladoras exercem uma atividade delegada pelo Poder Executivo e Legislativo. Trata-se do chamado fenômeno da deslegificação ou delegação limitada. Em outras palavras, a retirada pelo próprio legislador, de certas matérias, do domínio da lei, para atribuí-las à disciplina normativa das agências.”

46. Indiscutível que as agências reguladoras produzem atos normativos gerais e abstratos de observância obrigatória para os particulares que exercem atividades inseridas no seu âmbito de regulação. As agências reguladoras foram idealizadas a partir da implementação do plano nacional de desestatização com a finalidade de servir de órgãos reguladores das atividades cuja exploração foi transferida ou permitida aos particulares. Assim, a noção de regulação está intimamente ligada a finalidade econômica e técnica, cabendo, destarte, a tais órgãos, a expedição, tão somente de atos com conteúdo técnico e/ou econômico necessário ao fiel desempenho de sua função.

47. Isso posto, entendemos que a competência normativa da ANAC também decorre na exegese sistêmica-integrativa inerente ao arcabouço do sistema normativo de aviação civil e tem respaldo na doutrina administrativa especializada, inclusive constitucional, uma vez estabelecida a figura do Estado Regulador.

48. Assim, não se sustentam as alegações de que a ANAC não poderia normatizar acerca de infrações.

49. **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**

50. **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, a inobservância pelo interessado, ao disposto na alínea "a", inciso II, do art. 302 da Lei nº 7.565, de 19/12/1986 c/c Item 9.3 da IAC 3151.

51. 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.

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

53. 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

*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.*

54. 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).

55. 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;*

56. 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 firam os limites legais.

57. 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.

58. 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.

59. 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.

60. 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 exposto 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.)

61. 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.

62. 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).

63. 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.

64. 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 médio. 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.

65. **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**

66. 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

67. 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.

68. 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.

69. 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.

70. Em pesquisa no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC dessa Agência, ficou demonstrado que **não há** penalidade (SEI 1833789) anteriormente aplicada ao autuado nessa situação.

71. 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.

72. Dada a presença de circunstância atenuante 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), 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 aeroviários ou operadores de aeronaves - P. Física - do Anexo I, da Resolução nº. 25/2008, e alterações posteriores.

73. **Da sanção a ser aplicada em definitivo** - Quanto ao valor da multa aplicada pela decisão de primeira instância administrativa, diante do esposado neste arrazoado, entendo que cabe a **MANUTENÇÃO**, do valor da multa no patamar médio, R\$ 1.200,00 (mil e duzentos e reais).

#### CONCLUSÃO

74. Pelo exposto, sugiro **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO** a multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa em desfavor de BRASIL VIDA TAXI AEREO LTDA., conforme individualização no quadro abaixo:

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Data da Infração	Infração	Enquadramento	SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO
00058.522460/2017-85	662377188	001629/2017	30/04/2016	No Diário de Bordo, não preenchimento ou preenchimento incompleto referente aos dados de uma etapa do voo antes da saída da tripulação da aeronave após o término do voo.	Artigo 302, inciso II, alínea “a” da Lei n.º 7.565/1.986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBAer) c/c Item 9.3 da IAC 3151.	R\$ 1.200,00 (mil e duzentos e reais)

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

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



Documento assinado eletronicamente por **Rodrigo Camargo Cassimiro, Técnico(a) em Regulação de Aviação Civil**, em 08/05/2019, às 19:20, 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 **2930983** e o código CRC **0A39AA39**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL  
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

**DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 593/2019**

PROCESSO Nº 00058.522460/2017-85

INTERESSADO: Phelipe Augusto Costa Sousa Fleury

1. Recurso conhecido e recebido em seus efeitos suspensivos, 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 (2930983) 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 lastro no art 42, inciso I da Resolução ANAC nº 472, de 2018, e competências dadas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381/2016, **DECIDO:**

- **NEGAR PROVIMENTO** ao Recurso, **mantendo a decisão aplicada pelo setor de primeira instância administrativa**, em desfavor de Phelipe Augusto Costa Sousa Fleury, nos seguintes termos:

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Data da Infração	Infração	Enquadramento	SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO
00058.522460/2017-85	662377188	001629/2017	30/04/2016	No Diário de Bordo, não preenchimento ou preenchimento incompleto referente aos dados de uma etapa do voo antes da saída da tripulação da aeronave após o término do voo.	Artigo 302, inciso II, alínea "a" da Lei n.º 7.565/1.986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBAer) c/c Item 9.3 da IAC 3151.	R\$ 1.200,00 (mil e duzentos e reais)

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 14/05/2019, às 16:11, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).

---



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **2931186** e o código CRC **7E23FE64**.

---

**Referência:** Processo nº 00058.522460/2017-85

SEI nº 2931186