



PARECER N° 303/2018/JULG ASJIN/ASJIN
PROCESSO N° 00065.076728/2013-81
INTERESSADO: OPTA TÁXI AÉREO LTDA

PROPOSTA DE DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA – ASJIN

Auto de Infração: 5735/2013/SSO **Lavratura do Auto de Infração:** 12/04/2013

Crédito de Multa (SIGEC): 653.251/16-9

Infração: Ausência de registro do horário da apresentação no Diário de Bordo

Enquadramento: alínea 'e' do inciso III do art. 302 do CBA c/c itens 5.4, 9.3, 17.4(a) e Capítulo 10 da IAC 3151

Data da infração: 11/11/2011 **Hora:** 2:40 **Local:** SBRF **Aeronave:** PR-MLR

Proponente: Renata de Albuquerque de Azevedo – SIAPE 1766164

RELATÓRIO

Introdução

Trata-se de recurso interposto por OPTA TÁXI AÉREO LTDA (anteriormente OCEANAIR TÁXI AÉREO LTDA) em face da decisão proferida no curso do Processo Administrativo n° 00065.076728/2013-81, conforme registrado no Sistema Eletrônico de Informações 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 653.251/16-9.

O Auto de Infração n° 5735/2013/SSO, que deu origem ao presente processo, foi lavrado em 12/04/2013, capitulando a conduta do Interessado no inciso V do art. 299 do CBA - Código Brasileiro de Aeronáutica, descrevendo-se o seguinte (fl. 01):

Data: 11/11/2011 Hora: 2:40 Local: SBRF

(...)

Descrição da ocorrência: Preenchimento incorreto de diário de bordo

HISTÓRICO: Em vistoria realizada no dia 13 de janeiro de 2012, verificou-se que não foi registrado em diário de bordo o horário de apresentação da tripulação da aeronave PR-MLR, no dia 11 de novembro de 2011. Face ao exposto, a Oceanair Táxi aéreo Ltda, cometeu infração capitulada no art. 299, inciso V, do Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei no 7.565, de 19 de dezembro de 1986), Capitulação: Art. 299, inciso V, da Lei no 7.565, de 19 de dezembro de 1986.

Relatório de Fiscalização

N o 'Relatório de Fiscalização' nº 69/2013/GVAGSP/SSO/UR/SP, de 12/04/2013 (fls. 02/02v), o INSPAC reporta que, durante a auditoria entre os dias 11 e 13 de janeiro de 2012 na empresa Oceanair Táxi Aéreo, foram constatadas algumas irregularidades que caracterizam infração ao Código Brasileiro de Aeronáutica. Quanto ao presente fato, a fiscalização apresenta a seguinte informação:

Falta de preenchimento de horário de apresentação dos tripulantes nos diários de bordo das aeronaves, caracterizando prestação de informação inexata; havendo infração capitulada no art. 299, inciso V, do Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei 7.565; de 19 de dezembro de 1986), por parte da empresa e dos comandantes das aeronaves.

À fl. 02 consta a cópias da página nº 475 do Diário de Bordo da aeronave PR-MLR, de 11/11/2011.

Defesa do Interessado

O Autuado foi notificado da lavratura do Auto de Infração em 14/06/2013 (fl. 03).

Às fls. 05/05v, Certidão datado de 21/06/2013, indicando que a parte interessada obteve vista e cópia dos autos dos processos relacionados.

O Autuado postou/protocolou defesa em 08/07/2013 (fls. 16/19), na qual alega que não cometeu qualquer infração à legislação. Afirma que o preenchimento do diário de bordo é responsabilidade do comandante da aeronave e menciona o art. 172 do CBA e item 4.2 da IAC 3151. Ao final, requer que o auto de infração seja julgado insubsistente.

Convalidação do Auto de Infração

Em Despacho, de 16/05/2015 (fl. 36), foi decidida a 'convalidação' do enquadramento do auto de infração, sendo a infração capitulada na alínea 'e' do inciso III do art. 302 do CBA c/c 17.4 (a) da IAC 3151.

Notificado da convalidação do auto de infração em 18/11/2018 (fl. 38), por meio da Notificação de Convalidação nº 855/2015/ACPI/SPO/RJ, de 13/10/2015 (fls. 37/37v), o Autuado postou/protocolou defesa em 23/11/2015 (fls. 39/44), na qual alega a impossibilidade de convalidação do ato administrativo, afirmando que os Autos estavam impugnados e que, por conta disso, não poderiam ser convalidados. Alega insubsistência do auto de infração, reiterando suas alegações prestadas anteriormente em defesa (fls. 16/19). Ao final, requer que seja declarada nulidade da decisão proferida, entendendo haver impossibilidade de convalidação ou que seja julgado o auto de infração insubsistente, determinando-se o arquivamento do auto de infração.

Decisão de Primeira Instância

Em 15/02/2016, a autoridade competente, após apontar a presença de defesa, decidiu pela aplicação, sem atenuante e/ou agravante, de multa no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais) – fls. 47/50.

Consta nos autos a Notificação de Decisão, de 03/03/2016 (fl. 53), informando o Interessado acerca da aplicação de penalidade de multa, abrindo prazo para interposição de recurso.

Recurso do Interessado

Tendo tomado conhecimento da decisão em 10/03/2016 (fl. 55), o Interessado postou/protocolou recurso em 18/03/2016 (fls. 56/63).

Em suas razões, reitera suas alegações apresentadas em defesa de impossibilidade de convalidação do auto de infração e a responsabilidade do comandante da aeronave sobre o Diário de Bordo. Apresenta nova argumentação da solidariedade e afirma que não é possível dupla penalização, em observância ao

Princípio non bis in idem. Menciona que o tripulante Neidir Peres Figueroa recebeu o AI nº 5736/2013/SSO, sendo imputado a mesma infração descrição no Auto de Infração. Argumenta que reconhecida existência de solidariedade na responsabilidade pela infração, deve ser declarada a nulidade da decisão proferida. Ao final requer que seja declarada nulidade da decisão ou que o recurso seja conhecido e provido com o arquivamento do presente processo.

Tempestividade do recurso certificada em 18/04/2018 – SEI nº 1730164.

Outros Atos Processuais e Documentos

Termo de Encerramento de Trâmite Físico assinado eletronicamente em 18/04/2018 (SEI nº 1730143).

Consta aos autos o Despacho da Secretaria da ASJIN, documento assinado eletronicamente em 18/04/2018 (SEI nº 1730174), sendo o presente expediente atribuído à Relatoria no sistema SEI para análise e parecer em 24/08/2018.

Anexado aos autos Extrato de Lançamento do Sistema SIGEC (fls. 45/46 e SEI nº 2487954).

Comprovante de Inscrição e de Situação Cadastral emitido pela Receita Federal (fl. 51 e SEI nº 2487876)

É o relatório.

PRELIMINARES

Da Regularidade Processual

O interessado foi regularmente notificado quanto à infração imputada em 14/06/2013 (fl. 03), tendo apresentado sua Defesa em 08/07/2013 (fls. 16/19). Após ser notificado da convalidação do auto de infração em 18/11/2018 (fl. 38), o Autuado apresentou defesa em postou/protocolou defesa em 23/11/2015 (fls. 39/44). Foi, ainda, regularmente notificado quanto à decisão de primeira instância em 10/03/2016 (fl. 55), apresentando o seu tempestivo Recurso em 18/03/2016 (fls. 56/63), conforme Despacho SEI nº 1730164.

Desta forma, aponto a regularidade processual do presente processo, a qual preservou todos os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitou, também, os princípios da Administração Pública, em especial contraditório e 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.

FUNDAMENTAÇÃO - MÉRITO E ANÁLISE DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO

Da materialidade infracional

Quanto ao presente fato, foi constatado pela fiscalização desta ANAC inadequado preenchimento da Parte I do Diário de Bordo, no tocante as informações da "Hora de Apresentação da Tripulação", resultando na ausência no controle e arquivamento do diário de bordo parte do operador da aeronave.

Diante da infração do processo administrativo em questão, a autuação foi realizada com fundamento, após convalidação, na alínea 'e' do inciso III do art. 302 do CBA, Lei nº 7.565, de 19/12/1986, que dispõe o seguinte:

CBA

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

(...)

III - infrações imputáveis à concessionária ou permissionária de serviços aéreos:

(...)

e) não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves;

Assim dispõe o CBA quanto à definição de operador de aeronaves:

CBA

SEÇÃO II

Da Exploração e do Explorador de Aeronave

(...)

Art. 123. **Considera-se operador** ou explorador de aeronave:

I - a pessoa jurídica que tem a concessão dos serviços de transporte público regular ou a **autorização dos serviços de transporte público não regular**, de serviços especializados ou de táxi-aéreo;

(...)

(grifo nosso)

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)

Neste sentido, poderemos observar o RBHA 135, o qual assim dispõe *in verbis*:

RBHA 135

135.65 – Livro(s) de registros da tripulação e da aeronave

(a) Cada empresa deve dispor de um livro de registros, a bordo de cada uma de suas aeronaves, para lançamento de informações sobre a tripulação, horas de voo, irregularidades de funcionamento observadas em cada voo e registro das ações corretivas tomadas ou postergamento de correção das mesmas. A critério da empresa o livro pode ser desmembrado em duas partes: registros da aeronave e registros da tripulação.

(...)

(d) Cada empresa deve estabelecer procedimentos para conservar o(s) livro(s) de registros requerido(s) por esta seção para cada aeronave em local de fácil acesso ao pessoal apropriado, e deve descrever tais procedimentos no manual requerido por 135.21.

Observa-se que a responsabilidade de se ter o Diário de Bordo é do operador ou da empresa (item “a”), bem como de estabelecer procedimentos para conservá-lo (item “d”).

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.

(...)

4.2 Responsabilidade

Conforme estabelecido no CBA, o Diário de Bordo deverá ser assinado pelo comandante da aeronave, que também é o responsável pelas anotações nele constantes, incluindo os totais de tempos de voo e de jornada.

(...)

(grifo nosso)

A mesma IAC 3151 prevê, em seu item 5.4, quanto ao registro de voo no Diário de Bordo, sendo necessária informação quanto à tripulação, 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.

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)

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

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.

(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)

Diante do exposto, identifica-se que a empresa de taxi aéreo, então Interessado no presente processo, ao apresentar inexatidão de informação quanto à hora de apresentação dos tripulantes, cometeu a irregularidade, permitindo o descumprimento da IAC 3151 quanto ao inadequado preenchimento, controle e arquivamento do Diário de Bordo, e infringindo, assim, a legislação aeronáutica.

Das Alegações do Interessado

Quanto às alegações do interessado em defesa, tendo em vista as conclusivas informações trazidas na proposta de decisão pela Superintendência de Padrões Operacionais – SPO, apostas às fls. 47/50, 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 contra-argumentações exaradas em decisão de primeira instância pela Superintendência de Padrões Operacionais – SPO, as quais, neste ato, passam a fazer parte das razões desta proposta.

Observa-se que, em recurso, o Interessado reitera as alegações apresentadas em defesa quanto à impossibilidade de convalidação do auto de infração e responsabilidade do comandante da aeronave sobre o Diário de Bordo.

Quanto à alegação do Recorrente de impossibilidade de convalidação do ato administrativo, cabe ressaltar que, apesar de ter sido alterado o enquadramento do ato infracional, a sua descrição manteve-se a mesma, não tendo causado prejuízos ao interessado.

Importante mencionar que o ato de convalidação é previsto na Lei nº 9.784/99, que regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal e também nas normas de competência desta Agência, anteriormente, a Resolução ANAC nº 25/2008 e Instrução Normativa nº 08/2008 e, atualmente, a Resolução ANAC nº 472/2018 em vigor.

No âmbito desta Agência Reguladora, o processo administrativo tem início com a lavratura do Auto de Infração, cujos requisitos de validade estavam previstos no art. 8º da Resolução ANAC nº 25/2008, norma vigente à época, sendo que eventuais vícios formais do AI são passíveis de convalidação.

Além disso, esta ASJIN, assim como toda a Agência, busca agir sempre guiada pela legalidade, respeitando as normas vigente à época na análise de seus processos, estando entre elas a Instrução Normativa ANAC nº 08/2008, que apresentava a seguinte redação, *in verbis*:

IN ANAC nº 08/2008 (alterada pela IN ANAC nº 76/2014)

Art. 7º. Os vícios processuais meramente formais do AI são passíveis de convalidação.

§ 1º - Para efeito do caput, são considerados vícios formais, dentre outros:

I – omissão ou erro no enquadramento da infração, desde que a descrição dos fatos permita identificar a conduta punível;

(...)

§ 2º Nas hipóteses do § 1º, inciso I, deste artigo, será concedido prazo de 5 (cinco) dias para a manifestação do interessado.

(...)

(grifos nossos)

Como pode ser observado, a norma sobre convalidação do Auto de Infração, então vigente à época, não citava possível anulação do auto de infração ou mesmo da decisão proferida, e sim, permitia a convalidação do seu enquadramento “desde que a descrição dos fatos permita identificar a conduta punível” (IN ANAC nº 08, art. 7º, §1º, inciso I).

Atualmente, a norma atual vigente – Resolução ANAC nº 472/2018 – dispõe, em seu art. 19, sobre a possibilidade de convalidação dos vícios meramente formais ou processuais presentes no auto de infração. Cumpre mencionar que, conforme dispõe o art. 22 desta Resolução, o Interessado deve ser intimado nos casos previstos no art. 19, §1º da mesma norma.

Portanto, restou demonstrada a possibilidade e legalidade de convalidação do ato administrativo no âmbito desta Agência.

Assim, no presente caso, ressalta-se que a convalidação do Auto de Infração nº 5735/2013/SSO não altera a descrição do ato infracional, ou seja, sua tipificação não foi alterada, sendo modificado, para uma melhor adequação, apenas seu enquadramento.

No caso em tela, o enquadramento mais adequado, por se tratar de uma empresa autorizatória de serviço público de transporte aéreo é alínea 'e' do inciso III do art. 302 do CBA, o qual dispõe sobre a inobservância das normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves.

Importante ressaltar que este enquadramento tem sido recorrentemente utilizado neste tipo de ato infracional, por ser o mais correto e o mais específico o Interessado para a presente situação descrita neste processo administrativo.

Observa-se, ainda, que foram respeitados os princípios do contraditório e ampla defesa, uma vez que em

nenhum momento esta Agência cerceou o direito de defesa do interessado, sendo cumprido o disposto no parágrafo §2º do artigo 7º da IN ANAC nº 08/2008, vigente à época. Assim, o Interessado foi devidamente notificado acerca da convalidação do Auto de Infração, sendo oportunizado, então, o prazo de sua defesa.

Dessa maneira, afasta-se a alegação de impossibilidade de convalidação do auto de infração e nulidade da decisão de primeira instância.

Quanto à alegação do Recorrente, declarando responsabilidade do comandante da aeronave sobre o Diário de Bordo, cabe mencionar que, conforme já mencionado em decisão de primeira instância, o operador da aeronave é responsável, conforme Capítulo 10 da IAC 3151, pelo controle, o arquivamento e a preservação do Diário de Bordo serão de responsabilidade do operador da aeronave

Assim, entende-se que a empresa de táxi aéreo ao apresentar ausência de informação no diário de bordo, comete irregularidade, permitindo o descumprimento da IAC 3151 quanto ao inadequado controle e arquivamento do Diário de Bordo, e infringindo, assim, a legislação aeronáutica.

Quanto à alegação do Recorrente de impossibilidade de reincidência da condenação, afirmando que a empresa fora autuada na mesma tipificação e pelo mesmo diário de bordo que o comandante, cabe esclarecer que o AI lavrado em nome da OCEANAIR TAXI AÉREO LTDA (atualmente OPTA TÁXI AÉREO LTDA) fora capitulado no Artigo 302, inciso III, alínea "e", do CBA.

Ressalta-se que a obrigação do comandante pelo preenchimento do diário de bordo está prevista no art. 172 do CBA e no item 9.3 da IAC 3151. Contudo, essa obrigação não tem o condão de afastar a responsabilidade do operador da aeronave prevista na mesma IAC 3151.

Assim, a obrigação de cumprimento da lei pelo aeronauta persiste, sendo adequado enquadramento do ato infracional na alínea "a" do inciso II do art. 302 do CBA ("preencher com dados inexatos documentos exigidos pela fiscalização"), sem prejuízo da autuação da empresa aérea empregadora, cuja conduta deve ser capitulada na alínea "e" do inciso III do mesmo artigo 302.

Diante o exposto, na situação apresentada pelo Recorrente, as condutas da empresa e do comandante são todas autônomas, portanto, estamos diante de infrações completamente distintas uma da outra, devendo gerar Autos de Infração diversos.

Assim, no presente caso, não é reconhecida a solidariedade e também não há que se falar em *non bis in idem* ou dupla penalização pelo mesmo fato.

Diante de todo o exposto, conforme evidências e documentação nos autos (fls. 02/03), verifica-se que, de fato, a OPTA TÁXI AÉREO LTDA descumpriu a legislação vigente, quando constatado ausência de registro da hora da apresentação dos tripulantes, resultando na ausência no controle e arquivamento do diário de bordo parte do operador da aeronave, restando, portanto, configurado o ato infracional pelo descumprimento dos itens 5.4, 9.3, 17.4(a) e Capítulo 10 da IAC 3151, infração capitulada na alínea 'e' do inciso III do art. 302 do CBA.

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 5735/2013/SSO, de 12/04/2013, ficando o Interessado sujeito a aplicação de sanção administrativa.

DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

Pelo exposto, houve, de fato, violação à legislação, com a prática de infração fundamentada na alínea 'e' do inciso III do art. 302 do CBA c/c itens 5.4, 9.3, 17.4(a) e Capítulo 10 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.

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 a norma em vigência na data do cometimento do ato infracional, no entanto, os critérios de dosimetria a serem observados são os dispostos na nova Resolução atualmente em vigor.

Assim, a Resolução ANAC nº 472/2008 apresenta, em suas Seções VIII e IX, respectivamente, sobre as sanções aplicáveis e sua graduação. 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 graduação 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.

No presente caso, é válido observar que os valores de multa previstos para alínea 'e' do inciso III do art. 302 do CBA no Anexo II, pessoa jurídica, da Resolução ANAC nº 25/2008 (norma em vigor à época dos fatos) são os mesmos previstos na Resolução ANAC nº 472/2018 (atualmente em vigor), ou seja, R\$ 4.000 (grau mínimo), R\$ 7.000 (grau médio) ou R\$ 10.000 (grau máximo).

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, o que não se deu nos autos do processo. Dessa forma, deve ser afastada a sua incidência.

Em relação a essa causa de minoração da pena com base na referida hipótese, a ASJIN estabeleceu o seguinte entendimento, consignado em Ata de Reunião de Colegiado 05/2017 (SEI nº 1120763), conforme redação a seguir:

É possível a concessão da atenuante de reconhecimento da prática da infração (art. 22, §1º, inciso I, da Res. 25/2008) em sede de segunda instância administrativa quando fruto de reiteração de pedido, sem defesa de mérito, não deferido na decisão de primeira instância.

A explanação do contexto fático que deu razão à prática infracional não impossibilita a concessão da atenuante de reconhecimento da prática da infração (art. 22, §1º, inciso I, da Res. 25/2008), contanto que a justificativa não busque afastar a responsabilidade pelo cometimento do ato infracional.

O pedido de anulação do auto de infração impossibilita a concessão da atenuante de reconhecimento da prática da infração.

A apresentação de argumento de excludente de responsabilidade caracteriza defesa de mérito e impossibilita a concessão da atenuante de reconhecimento da prática da infração (art. 22, §1º, inciso I, da Res. 25/2008).

É requisito para a concessão da atenuante de reconhecimento da prática da infração (art. 22, §1º, inciso I, da Res. 25/2008) que o autuado manifeste expressamente que reconhece o cometimento da conduta.

A apresentação pelo autuado, em qualquer fase do processo, de argumentos contraditórios para com o reconhecimento da prática da infração caracteriza preclusão lógica processual e impossibilita a concessão da atenuante de reconhecimento da prática da infração (art. 22, §1º, inciso I, da Res. 25/2008).

A apresentação de questões preliminares de regularidade processual, sem defesa de mérito, não impossibilita a concessão da atenuante de reconhecimento da prática da infração (art. 22, §1º, inciso I, da Res. 25/2008).

Quanto à aplicação de atenuante com base no 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. Ainda, sua aplicação 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.

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.

Nesse sentido, cumpre mencionar o entendimento desta ASJIN quanto ao tema, consignado em Ata de Reunião de Colegiado 05/2017 (SEI nº 1120763), conforme redação que segue:

É requisito para concessão da atenuante de “adoção voluntária de providências eficazes para evitar ou amenizar as consequências da infração, antes de proferida a decisão” (art. 22, §1º, inciso II, da Res. 25/2008) que as providências tenham sido tomadas antes de proferida a decisão de primeira instância administrativa.

Para fins de concessão da atenuante de “adoção voluntária de providências eficazes para evitar ou amenizar as consequências da infração, antes de proferida a decisão” (art. 22, §1º, inciso II, da Res. 25/2008) as providências tomadas pela autuada não podem decorrer reação à ação fiscalizatória da ANAC.

As providências tomadas somente serão consideradas para fins de concessão da atenuante de “adoção voluntária de providências eficazes para evitar ou amenizar as consequências da infração, antes de proferida a decisão” (art. 22, §1º, inciso II, da Res. 25/2008) se os efeitos concretos da medida estiverem demonstrados documentalmente pela instrução dos autos.

A demonstração, por prova documental, de que o autuado adotou providências voluntárias é necessária para fins de concessão da atenuante de adoção voluntária de providências eficazes para evitar ou amenizar as consequências da infração, antes de proferida a decisão de primeira instância (art. 22, §1º, inciso II, da Res. 25/2008).

Para a análise da circunstância atenuante prevista no inciso no artigo 36, §1º, inciso III (“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.

Em consulta ao Sistema Integrado de Gestão de Crédito (SIGEC), conforme documento SEI nº 2487954, verifica-se que existe sanção de multa aplicada em definitivo ao interessado nos 12 (doze) meses anteriores contado da data do ato infracional (11/11/2011).

Nesse sentido, cumpre mencionar o entendimento desta ASJIN quanto ao tema, consignado em Ata de Reunião de Colegiado 05/2017 (SEI nº 1120763):

Para efeito de aplicação de circunstância atenuante de dosimetria “inexistência de aplicação de penalidades no último ano” nos processos administrativos sancionadores da ANAC, configura a

hipótese prevista no inciso III do § 1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008 a evidência de inexistência de aplicação de penalidade em definitivo ao mesmo autuado nos 12 (doze) meses anteriores à data do fato gerador da infração.

A natureza e a localidade da infração cometida nos 12 meses anteriores à data do fato gerador em apreciação não serão consideradas para fins de aplicação da atenuante de “inexistência de aplicação de penalidades no último ano” (art. 22, §1º, inciso III, da Res. 25/2008).

Para fins de concessão da atenuante de “inexistência de aplicação de penalidades no último ano” (art. 22, §1º, inciso III, da Res. 25/2008), será considerado o contexto fático e jurídico quando da aplicação da dosimetria em sede de primeira instância.

Assim, no caso em tela, diante dos documentos acostados aos autos, entendo não ser possível aplicar quaisquer das circunstâncias atenuantes, das dispostas nos incisos do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018.

Das Circunstâncias Agravantes

Do mesmo modo, 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.

Da Sanção a Ser Aplicada em Definitivo

Assim, nos casos em que não há agravantes nem atenuantes, ou quando estas se compensam, deve ser aplicado o valor médio da tabela em anexo à Resolução ANAC nº 472/2018.

Dessa forma, considerando nos autos as circunstâncias agravantes e atenuantes expostas acima, entendo que cabe a manutenção da multa em seu grau médio, no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais).

CONCLUSÃO

Pelo exposto, sugiro **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO-SE** a multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais).

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

Rio de Janeiro, 06 de dezembro de 2018.

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 06/12/2018, às 12:42, 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 **2487961** e o código CRC **4A4FCF99**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 277/2018

PROCESSO Nº 00065.076728/2013-81
INTERESSADO: OPTA TÁXI AÉREO LTDA

Rio de Janeiro, 06 de dezembro de 2018.

Trata-se de recurso administrativo interposto por OPTA TÁXI AÉREO LTDA (anteriormente OCEANAIR TAXI AÉREO LTDA.) contra decisão de primeira instância proferida pela Superintendência de Padrões Operacionais – SPO, na qual restou aplicada a multa no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais), crédito de multa nº 653.251/16-9, pela irregularidade descrita no Auto de Infração nº 5735/2013/SSO – Ausência de registro do horário da apresentação no Diário de Bordo – e capitulada na alínea 'e' do inciso III do art. 302 do CBA.

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 303/2018/JULG ASJIN/ASJIN – SEI nº 2487961], ressaltando que embora a Resolução nº 472/2018 tenha revogado a Resolução ANAC nº 25/2008 e a IN ANAC nº 8, de 2008, 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, inciso I da Resolução ANAC nº 472, de 2018, e competências conferidas pelo artigo 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381, de 2016, **DECIDO:**

- por **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO** a multa aplicada em primeira instância administrativa no valor de **R\$ 7.000,00** (sete mil reais).

À Secretaria.

Notifique-se.

Publique-se.

Cássio Castro Dias da Silva
SIAPE nº 1467237
Presidente Turma Recursal RJ-ASJIN



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 19/12/2018, às 16:03, 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 **2487965** e o código CRC **EE2E737C**.