



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 348/2018

PROCESSO Nº 00066.017657/2015-36
INTERESSADO: TOMAS DUARTE KIKUTA

Brasília, 14 de dezembro de 2018.

MARCOS PROCESSUAIS

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Local	Data da Infração	Lavratura do AI	Notificação do AI	Defesa Prévia	Decisão de Primeira Instância (DC1)	Notificação da DC1	Multa aplicada em Primeira Instância	Recurso
00066.017657/2015-36	652.101/15-0	1640/2014/SPO	SDIO	10/04/2010	27/11/2014	07/05/2015	20/05/2015	10/10/2015	23/12/2015	1.200,00	30/12/2015

Enquadramento: Art. 302, inciso II, alínea "a", da Lei nº 7.565, de 19/12/1986.

Infração: : Preencher com dados inexatos documentos exigidos pela fiscalização.

1. INTRODUÇÃO

1.1. Trata-se de recurso interposto pelo interessado em desfavor da decisão proferida no curso do processo administrativo sancionador discriminado no quadro acima, que dispõe os marcos relevantes para o trâmite e a regularidade processual. O AI, de numeração e capitulação em epígrafe, deu início ao presente feito ao descrever que:

DATA 10/04/2010 HORA 20:40 LOCAL: SDIO
Código do ementa: 00.0007565.0028 Descrição da ementa: Preencher com dados inexatos documentos exigidos pela fiscalização.
Descrição da Infração: Durante a análise do processo para emissão da licença de Piloto Comercial do tripulante Tomaz Duarte Kikuta CANAC 124359, os inspetores verificaram irregularidades no processo nº 60840.002500/2010-04, aberto em 19/05/2010.
Pelos documentos acostados no processo, o piloto Tomas Duarte Kikuta registrou voo na aeronave PT-VHY, no dia 10/04/2010, no trecho SDIO/SDIO como COMANDANTE, de acordo com a linha 05 das folhas 18 e 19 de sua CIV.
Verificou-se também que, na CIV do Sr. Samuel Luiz Wirth, CANAC 107897, existe o registro do referido voo na condição de COMANDANTE realizando instrução, de acordo com a linha 11 das folhas 08 e 09 da sua CIV.
Ademais, a cópia do diário de bordo da aeronave PT-VHY registra o mencionado voo realizado pelo Sr. Samuel Luiz Wirth como comandante, e o Sr. Tomas Duarte Kikuta como aluno.
Assim, fica constatado o fornecimento de dados inexatos por parte do Sr. Duarte Kikuta, uma vez que, no supracitado voo ocupava a condição de aluno (duplo comando), e não comandante do voo.
Considerando o exposto, o Sr. Tomas Duarte Kikuta cometeu a infração capitulada no artigo 302, inciso II, alínea "a" da lei 7565, de 19 de dezembro de 1986.

2. HISTÓRICO

2.1. **Relatórios de Fiscalização - RF** - A fiscalização descreve as circunstâncias da constatação da infração e reitera a descrição da ocorrência que motivou a decisão pela lavratura do presente AI. Anexou ainda documentos que consubstanciam a prática infracional, como: cópia de página do Diário de Bordo da aeronave PT-VHY, cópia de páginas da CIV do Sr. Tomas Duarte Kikuta, cópia de páginas da CIV do Sr. Samuel Luiz Wirth, cópia da tela do SACI - status da aeronave PT-VHY e cópia da tela do SACI - Detalhe aeronavegante Tomas Duarte Kikuta.

2.2. **Defesa Prévia** - Devidamente notificado em 07/05/2015, o interessado apresentou defesa prévia tempestiva, oportunidade em que expôs seus argumentos de defesa e requereu revogação da autuação e arquivamento do processo.

2.3. **Decisão de Primeira Instância - DC1** - Em decisão motivada, o setor competente afastou as razões da defesa e considerou configurada infração à legislação vigente, em especial, ao que estabelece o artigo 302, inciso "II", alínea "a", do CBA. Aplicou-se sanção de multa no patamar mínimo, no valor de R\$ 1.200,00 (mil e duzentos reais), com fundamento no Anexo I, da Resolução ANAC nº 25, de 2008, vigente à época, ausentes circunstâncias agravantes e presente circunstância atenuante de inexistência de penalidade aplicada no ano anterior, sendo gerados os créditos de multa 652.101/15-0.

2.4. **Recurso** - Devidamente notificado da DC1 em 23/12/2015, o interessado interpôs o recurso ora em análise, tempestivo, cujas razões serão tratadas a seguir.

2.5. **Dos demais documentos acostados ao processo** - Constam ainda dos autos: Despacho da Secretaria da antiga Junta Recursal certificando a tempestividade do Recurso interposto, de 29/07/2016; Termo de Encerramento de Trâmite Físico, assinado em 06/03/2018; Despacho da secretaria distribuindo o processo para análise e deliberação, assinado em 13/08/2018.

E assim vieram os autos conclusos para análise.

É o breve relato.

3. PRELIMINARES

3.1. **Da regularidade processual** - Considerados os marcos apontados no início desta análise, acuso regularidade processual no presente feito, eis que preservados todos os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitados os princípios da Administração Pública, em especial contraditório e ampla defesa.

4. FUNDAMENTAÇÃO: MÉRITO E ANÁLISE DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO

4.1. **Da fundamentação da matéria e da materialidade infracional** - A conduta imputada ao autuado é a de preencher com dados inexatos os documentos exigidos pela fiscalização, o que configuraria infração capitulada no artigo 302, inciso II, alínea "a" da Lei 7.565/86 (CBAer), que assim dispõe:

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

[...]

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

a) preencher com dados inexatos documentos exigidos pela fiscalização

4.2. A constatação teria se dado quando da análise do processo aberto em 19/05/2010 e registrado sob o número 60840.002500/2010-04 que tratava da emissão de licença de piloto comercial do tripulante Tomas Duarte Kikuta, CANAC 124359, interessado no presente processo administrativo sancionador. O fato estaria materializado, segundo relato da fiscalização, nas informações controversas constantes dos documentos acostados aos autos, quais sejam: CIV do Sr. Tomas Duarte Kikuta, CIV do Sr. Samuel Luiz Wirth e Diário de Bordo da aeronave PT-VHY; já que os três documentos registram o voo realizado no dia 10/04/2010 sendo que a CIV do Sr. Tomas Duarte Kikuta aponta o mesmo como piloto em comando, ao passo que a CIV do Sr. Samuel Luiz Wirth aponta este como piloto em comando para o mesmo voo. Por sua vez, o Diário de Bordo da aeronave PT-VHY traz a informação de que o voo foi realizado sob o comando do Sr. Samuel Luiz Wirth e o Sr. Tomas Duarte Kikuta ocupava a condição de aluno (duplo comando).

4.3. Dito isto, não resta dúvidas quanto a inexatidão de informações constantes dos citados documentos.

4.4. Ocorre que, da análise dos mesmos e em consonância com os comandos normativos em vigor à época dos fatos, que transcrevo excertos a seguir, não me parece clara a responsabilidade pela conduta irregular. Vejamos.

4.5. O RBHA 61 que estabelece os requisitos para concessão de licenças de pilotos e instrutores de voo nos traz as seguintes definições:

61.3 - Definições

(...)

(d) "Caderneta individual de voo" é o documento legal para verificação da experiência, comprovação e certificação de horas de voo do piloto privado e do piloto comercial ou de linha aérea operando aeronaves em serviços aéreos privados.

(...)

(q) "Tempo de voo solo" é o tempo de voo durante o qual o piloto é o único ocupante da aeronave.

4.6. Estabelece ainda o mesmo regulamento as regras para o registro das horas de voo de treinamento.

61.27 - Contagem de tempo e registro de horas de voo

(...)

(a) Para fins de contagem de tempo de voo requerido para concessão de uma licença inicial de piloto ou para concessão de uma licença de piloto de grau superior, um piloto aluno ou o detentor de uma licença de piloto deve registrar o tempo total do voo quando realizar voo solo, instrução duplo comando ou quando atuar na função de piloto em comando.

(...)

(f) As horas de voo dos pilotos devem ser lançadas nos formulários de registro de horas de voo pelos proprietários das aeronaves ou por órgãos das empresas de transporte aéreo regular

4.7. Verifica-se assim que a CIV do Sr. Tomas Duarte Kikuta parece trazer a informação correta. Ademais, tais lançamentos me parecem ser responsabilidade da instituição de treinamento. A leitura do RBHA 141, que estabelece normas, procedimentos e requisitos concernentes ao processo de concessão de autorização para funcionamento de escolas de preparação de pessoal para a aviação civil brasileira, me parece corroborar com tal entendimento acerca da responsabilidade pelo lançamento das horas de voo de instrução na Caderneta Individual de Voo.

RBHA 141 ESCOLAS DE AVIAÇÃO CIVIL

141.57 - PRAZO DE VALIDADE DA HOMOLOGAÇÃO DO CURSO

(c) Sem prejuízo das sanções cabíveis por infração ao Código Brasileiro de Aeronáutica e às leis complementares, e por transgressão ou não observância das disposições contidas nos RBHA aplicáveis e na legislação pertinente à instrução teórica e prática, **a escola pode ser multada ou ter suspensa a homologação do curso, nos seguintes casos:**

(10) registro de hora(s) de voo, em instrução, na Caderneta Individual de Voo (CIV), para fins de comprovação da experiência exigida para realização de exame prático de voo, conforme previsto no RBHA-61, sem tê-la(s) efetivamente realizado

4.8. Quanto ao Diário de Bordo da aeronave em questão, vejamos o que dispunha a IAC 3151, vigente à época do fato e que estabelecia e normatizava os procedimentos visando à padronização para confecção, emissão e orientação de preenchimento dos Diários de Bordo das aeronaves civis brasileiras:

IAC 3151

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.

(...)

9.2 ASSINATURAS DAS PARTES I E II DO DIÁRIO DE BORDO

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

(...)

9.3 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.

(...)

CAPÍTULO 13 – DADOS OFICIAIS PARA REGISTRO DE HORAS DE VOO DOS TRIPULANTES

A partir da efetivação desta IAC, os dados oficiais para registro de horas de voo (calço-a-calço) e de jornada dos tripulantes das aeronaves serão as horas constantes dos respectivos Diários de Bordo, através das páginas devidamente assinadas.

4.9. Importante destacar ainda, nesse contexto, o que dispõe o art. 172 da Lei 7.565/86 (CBA) acerca da responsabilidade pelas anotações do Diário de Bordo:

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, a 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 infraestrutura 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**, af também incluídos os totais de tempo de voo e de jornada. (Grifou-se)

4.10. Sendo assim, ainda que convencido da existência irregularidade apontada pela situação fática constatada pela fiscalização, até porque os documentos apresentados apontam para o registro duplicado de horas em comando, não me parece clara a responsabilidade do piloto-aluno pelo fato imputado. A fundamentação utilizada pelo competente decisor em primeira instância para refutar a alegação de exigência de voo solo para a concessão de licença de piloto comercial, apesar de correta, não me parece suficiente para concluir pela responsabilidade do atuado quanto às informações controversas constantes dos documentos em análise.

4.11. Ainda mais dúvida paira sobre este membro-julgador ao constatar que a decisão assume como verdadeira as informações constantes do Diário de Bordo já que o mesmo aponta para outra pessoa como piloto em comando, qual seja, o Sr. Samuel Luiz Wirth, sendo esta a responsável pelas informações ali contidas nos termos da legislação em vigor e, somadas ao fato de me parecer que é deste a assinatura aposta no campo destinado a rubrica do comandante, o que se infere comparando as informações constantes das linhas 3 e 4 da mesma página do Diário de Bordo.

4.12. Portanto, visando ao princípio do devido processo legal, entende-se que o presente processo administrativo não se encontra maduro para tomada de decisão em segunda instância administrativa pois carece de meios para a confirmação da autoria da conduta descrita e tipificada.

4.13. Destarte, com base no art. 40 da Resolução ANAC nº 472, de 06/06/2018, que estabelece que a autoridade competente para decidir, poderá em momento anterior à decisão, determinar a efetivação de diligências para complementação da instrução com vistas à elucidação da matéria objeto de apuração, e ainda levando em conta o conflito de informações no presente feito, verifica-se a necessidade de se averiguar quem era, de fato, o responsável pelas informações inexatas apontadas no presente processo.

4.14. Desde já, aponta-se que, tendo-se em vista a importância dos esclarecimentos a serem prestados pela Superintendência de Padrões Operacionais, sem os quais não é possível o prosseguimento do processo, este pedido de diligência, com a devida assinatura do ASJIN, é apto para interromper o prazo prescricional (intercorrente - trienal) previsto no artigo 1º, § 1º da Lei nº 9.873/99, dada a sua essencialidade para o deslinde do feito, inclusive, a depender da resposta, impactar no pólo passivo da infração imputada ao interessado no presente caso.

5. DOS QUESITOS A SEREM RESPONDIDOS PELA CONSULTA

5.1. Considerando o esposado e os elementos fáticos e materiais do caso *sub examine*, pergunta-se:

- O Sr. Tomas Duarte Kikuta era o responsável pelo preenchimento dos dados considerados inexatos conforme apontados pela fiscalização da ANAC?
- Há meios para comprovar se é verídica a afirmação de que o autuado realizava voo solo?
- A informação "TN" no campo destinado ao preenchimento da natureza do voo era adequada para a situação narrada em defesa do interessado ou o voo de treinamento pressupõe a presença de instrutor à bordo?

5.2. O setor competente, caso assim entenda necessário, poderá acrescentar outras informações e considerações que julgar necessárias.

6. CONCLUSÃO

6.1. Pelo exposto, consideradas as 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 competências conferidas pelo artigo 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381, de 2016, e, com fundamento no artigo 40 da Resolução ANAC nº 472, de 2018, **CONVERTO EM DILIGÊNCIA** o presente processo, retornando os autos à Secretaria da ASJIN, a fim de que sejam encaminhados ao setor competente da Superintendência de Padrões Operacionais - SPO, desta ANAC, de forma que sejam esclarecidos os questionamentos formulados, com a celeridade cabível, observado o caput do artigo 1º da Lei nº 9.873/99, o qual estabelece prazo de prescrição para o exercício de ação punitiva pela Administração Pública Federal, direta e indireta, e dá outras providências.

6.2. Ressalte-se, que, se em decorrência da presente diligência, forem acrescentados novos elementos probatórios aos autos, aptos a influenciar a decisão administrativa, o autuado deverá ser intimado para, no prazo de 10 (dez) dias, se manifestar sobre a documentação juntada, conforme dispõe o artigo 40, parágrafo único da Resolução ANAC nº 472/2018.

À Secretaria.

Notifique-se.

Cássio Castro Dias da Silva

SIAPE 1467237

Presidente da Turma Recursal do Rio de Janeiro



Documento assinado eletronicamente por **Cássio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 14/12/2018, às 17:56, 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 **2521045** e o código CRC **56D9B930**.