PARECER Nº **785/2018/ASJIN**
PROCESSO Nº 60800.135740/2011-33
INTERESSADO: JM TAXI AEREO LTDA

Submeto à apreciação de Vossa Senhoria Proposta de DECISÃO ADMINISTRATIVA DE SEGUNDA INSTÂNCIA, por não preencher no Diário de Bordo a natureza do voo.

ANEXO

MARCOS PROCESSUAIS													
NUP	**Crédito de Multa (SIGEC)**	**Auto de Infração (AI)**	**Tripulante / Aeroporto / Balção / Local / Hora / Portão de Embarque / etc. (dados para individualização)**	**Data da Infração**	**Lavratura do AI**	**Notificação do AI**	**Despacho de Convalidação do Auto de Infração**	**Notificação da Convalidação**	**Decisão de Primeira Instância (DC1)**	**Notificação da DC1**	**Multa aplicada em Primeira Instância**	**Protocolo do Recurso**	**Aferição Tempestividade**
60800.135740/2011-33	647362158	02414/2011	JM TAXI AEREO LTDA	18/10/2010	14/06/2011	29/07/2011	11/04/2014	29/04/2014	26/03/2015	26/04/2015	4.000,00	10/06/2015	R$ 4.000,00

Enquadramento: alínea "e" do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA associado Portaria 190/GC-5/2001, e ao previsto na seção 91.327 (b) do RBHA 91.

Infração: não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação de aeronaves " por não preencher no Diário de Bordo a natureza do voo"

Proponente: Hildenise Reinert - Membro julgador da ASJIN/ANAC - Portaria Nomeação nº 2218, de 17 de setembro de 2014.

INTRODUÇÃO

1. Trata-se de processo administrativo sancionador, originado pelo Auto de Infração supra referenciado, lavrados em face da empresa JM TAXI AEREO LTDA, por não ter preenchido no Diário de Bordo a natureza do voo, com a seguinte descrição:

> No dia 18 de outubro de 2010, o tripulante realizou o vôo SWTS-SBCY com a aeronave PT-RSJ e não preencheu o campo do Diário de Bordo referente à natureza do vôo. Segundo o art 172 da Lei N** 7.565 de 19 de dezembro de 1986, Código Brasileiro de Aeronáutica, o Diário de Bordo da aeronave deve registrar, entre outras informações, a natureza do vôo (privado aéreo, transporte aéreo regular ou não regular). Além disso, a lAC3151, no item 17.4, traz as siglas que devem ser utilizadas para registrar a natureza do vôo nas folhas do diário de bordo da aeronave. Entretanto, a Folha N^ 004 do Diário de Bordo N°004/PTRSJ/10 da aeronave PT-RSJ não apresenta preenchimento da natureza do vôo realizado de SWTS a SBCY com partida dos motores às 16:10, do dia 18 de outubro de 2010. F^e ao exposto e diante dos documentos anexados a este Relatório de Fiscalização, a WDA Táxi Aéreo Ltda, I^^ualidade de empresa certificada segundo oRBAC 135, cometeu infração capitulada no art. 302, inciso II, aXmea "a" do Código Brasileiro de Aeronáutica (LEI N° 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986

2. Inicialmente o auto de infração foi capitulado na alínea "a" do inciso II do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA c/c ao artigo 172 do CBA.

3. A materialidade da infração está caracterizada no Relatório de Fiscalização, consubstanciado durante a inspeção na empresa WDA Taxi Aéreo , realizada no dia 31, de maio de 2011, na qual constatou que o preenchimento do Diário de Bordo não estava de acordo com o exigido pela legislação.

4. A fiscalização apurou que no dia 18/10/2011, o tripulante contratado pela empresa realizou o voo SBCY-SWSI com a aeronave PT-RSJ e não preencheu o campo de Diário de Bordo referente à "natureza do voo", dentre as seguintes opções: privado aéreo, transporte aéreo regular ou não regular. Em adição, aponta que a IAC 3151 , no item 17.4, traz a siglas que devem ser utilizadas para registrar a natureza do voo, nas folhas do Diário de Bordo. No entanto, o tripulante não havia preenchido a "natureza do voo" realizado de SBCY a SWSI com partida dos motores às 16:10, do dia 18 de outubro de 2010.

5. Há cópias da folha nº 002 do Diário de Bordo nº 004/PTRSJ/10 da aeronave PT-RSJ, como prova documental nos autos.

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

HISTÓRICO

7. **Relatório de Fiscalização e Acontecimentos Relevantes -** A fiscalização apurou que no dia 18/10/2011, o tripulante contratado pela empresa realizou o voo SBCY-SWSI com a aeronave PT-RSJ e não preencheu o campo de Diário de Bordo referente à "natureza do voo", dentre as seguintes opções: privado aéreo, transporte aéreo regular ou não regular. Em adição, aponta que a IAC 3151 , no item 17.4, traz a siglas que devem ser utilizadas para registrar a natureza do voo, nas folhas do Diário de Bordo. No entanto, o tripulante não havia preenchido a "natureza do voo" realizado de SBCY a SWSI com partida dos motores às 13:15, do dia 11 de outubro de 2010.

8. **Da Defesa Prévia -** Apresenta defesa sob o argumento de ser o comandante o responsável pelo preenchimento do Diário de Bordo. Nesse sentido, exime-se da responsabilidade do preenchimento do documento, até porque entende que esse equívoco do piloto não colocou em risco a segurança do voo.

9. Sustenta que a conduta tipificada na alínea "a" , inciso II, do artigo 302 é imputável aos aeronautas e aeroviários e, desse modo, não poderia ser a empresa responsabilizada pela infração.

10. Pondera, que o voo foi realizado para transportar a diretoria da empresa , ou seja, voo privado. Como comumente os voos são fretados, o comandante não sabia ao certo se poderia preencher com a sigla TPP (privado) e assim deixou em branco. Diante dessas alegações pede o arquivamento dos auto de infração.

11. **Da Convalidação do Auto de Infração-** O setor competente constatou erro sanável acerca do enquadramento dos Auto de Infração. Em razão disso, convalidou o Auto de Infração recapitulando-o para a **alínea "e", do inciso III do art. 302** do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA, associado ao artigo 172 do CBA c/c com a IAC 3151 ítem 17.4, por ser a capitulação que se subsume à conduta praticada pela empresa.

12. Notificada acerca da convalidação (fl. 14), e também do novo prazo de 20 dias para manifestar-se nos autos em sede de defesa.

13. **Da Defesa após a Convalidação -** regularmente notificada acerca da convalidação do auto de infração , apresenta defesa , na qual reitera, em linhas gerais, os argumentos apresentados na defesa prévia.

14. **Da Decisão de Primeira Instância -** O setor competente em decisão motivada (fls. 20 a 22) confirmou o ato infracional, nos termos da alínea "e" do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA , e aplicou sanção no valor médio de R$ 4.000,00 (quatro mil reais), devido a existência de circunstâncias atenuantes.

15. **Termo de Juntada-** Consta dos autos termo de juntada fls. 23, que determina a apensação dos processos listados abaixo, por conterem os mesmos fatos e fundamentos, a seguir:

16. **Das razões de recurso -** Ao ser notificada da decisão de primeira instância em 26/05/2015 (fl. 28), a interessada protocolou recurso nesta Agência em 10/10/ 2015 (fls. 29/39), na qual argui nulidade da notificação, por ser única e referir-se a seis processos. Alega ausência de objeto pelo fato de a aeronave não pertencer à empresa, e violação aos princípios da legalidade, da razoabilidade e da proporcionalidade na aplicação da sanção.

17. **É o relato.**

PRELIMINARES

18. ***Da Alegação de vício na notificação -*** *S*obre o assunto é importante citar que a forma é um elemento dos atos administrativos: contudo, no âmbito do Direito Administrativo não pode a forma se sobrepor aos objetivos a serem alcançados. Por isso, os atos administrativos só dependem da forma que a lei expressamente estabeleça. São imprescindíveis as formalidades que sejam essenciais à garantia dos direitos dos administrados.

19. No caso da notificação ser una, e referir-se a seis processos diferentes. Aponto que estes foram apensados por conterem os mesmos fatos e fundamentos, senão vejamos:

Processo	Auto de Infração	Descrição da Conduta
60800.135681/2011-01	02408/2011	No dia 11 de outubro de 2010, o tripulante realizou o vôo SBCY-SWSI com a aeronave PT-RSJ e não preencheu o campo do Diário de Bordo referente à natureza do vôo. Segundo o art. 172 da Lei N° 7.565 de 19 de dezembro de 1986, Código Brasileiro de Aeronáutica, o Diário de Bordo da aeronave deve registrar, entre outras Informações, a natureza do vôo (privado aéreo, transporte aéreo regular ou não regular). Além disso, a IAC3151, no item 17.4, traz as siglas que devem ser utilizadas para registrara natureza do vôo nas folhas do diário de bordo da aeronave. Entretanto, a Folha n. 002 do Diário de Bordo N° 004/PTRSJ/10 da aeronave PT-RSJ não apresenta preenchimento da natureza do vôo realizado de SBCY a SWSI com partida dos motores às 13:15, do dia 11 de outubro de 2010. 1É|||pe ao exposto e diante dos documentos anexados a este Relatório de Fiscalização, a WDA Táxi Aéreo Ltda, Mr qualidade de empresa certificada segundo o RBAC 135, cometeu infração capitulada no art. 302, inciso II, alínea "a" do Código Brasileiro de Aeronáutica (LEI N° 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986).
60800.135710/2011-27	02410/2011	No dia 11 de outubro de 2010, o tripulante realizou o vôo SWSI-SBCY com a aeronave PT-RSJ e não preencheu o campo do Diário de Bordo referente à natureza do vôo. Segundo o art. 172 da Lei N° 7.565 de 19 de dezembro de 1986, Código Brasileiro de Aeronáutica, o Diáriode Bordo da aeronave deve registrar, entre outras informações, a natureza do vôo (privado aéreo, transporte aéreo regular ou não regular). Alémdisso, a IAC 3151, no item 17.4, traz as siglas que devem ser utilizadas para registrara natureza do voo nas folhas do diário de bordo da aeronave. Entretanto, a Folha N® 002 do Diáriode Bordo n. 004/PTRSJ/10 da aeronave PT-RSJ não apresenta preenchimento da natureza do voo realizado de SWSI a SBCY com partida dos motores às 16:35, do dia 11 de outubro de 2010. Face ao exposto e diante dos documentos anexados a este Relatório de Fiscalização, a WDA Táxi Aéreo Ltda, ^qualidade de empresa certificada segundo o RBAC 135, cometeu infração capitulada no art 302, inciso li, ea "a" do Código Brasileiro de Aeronáutica (LEI N® 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986).
60800.135740/2011-33	02414/2011	No dia 18 de outubro de 2010, o tripulante realizou o vôo SWTS-SBCY com a aeronave PT-RSJ e não preencheu o campo do Diário de Bordo referente à natureza do vôo. Segundo o art 172 da Lei N** 7.565 de 19 de dezembro de 1986, Código Brasileiro de Aeronáutica, o Diário de Bordo da aeronave deve registrar, entre outras informações, a natureza do vôo (privado aéreo, transporte aéreo regular ou não regular). Além disso, a IAC3151, no item 17.4, traz as siglas que devem ser utilizadas para registrar a natureza do vôo nas folhas do diário de bordo da aeronave. Entretanto, a Folha N^ 004 do Diário de Bordo N°004/PTRSJ/10 da aeronave PT-RSJ não apresenta preenchimento da natureza do vôo realizado de SWTS a SBCY com partida dos motores às 16:10, do dia 18 de outubro de 2010. F^e ao exposto e diante dos documentos anexados a este Relatório de Fiscalização, a WDA Táxi Aéreo Ltda, I^^ualidade de empresa certificada segundo oRBAC 135, cometeu infração capitulada no art. 302, inciso II, aXmea "a" do Código Brasileiro de Aeronáutica (LEI N° 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986
60800.135696/2011-61	02412/2011	No dia 14 de outubro de 2010, o tripulante realizou o vôo SWTI-SBCY com a aeronave PT-RSJ e não preencheu o campo do Diário de Bordo referente à natureza do vôo. Segundo o arL 172 da Lei N" 7.565 de 19 de dezembro de 1986, Código Brasileiro de Aeronáutica, o Diário de Bordo da aeronave deve registrar, entre outras informações, a natureza do vôo (privado aéreo, transporte aéreo regular ou não regular). Alémdisso, a IAC 3151, no item 17.4, traz as siglas que devem ser utilizadas para registrar a natureza do vôo nas folhas do diário de bordo da aeronave. Entretanto, a Folha N" 003 do Diário de Bordo N° 004/PTRSJ/10 da aeronave PT-RSJ não apresenta preenchimento da natureza do vôo realizado de SWTI a SBCY com partida dos motores às 15:35, do dia 14 de outubro de 2010. ao exposto e diante dos documentos anexados a este Relatório de Fiscalização, a WDA Táxi Aéreo Ltda, \1^qualidade de empresa certificada segundo o RBAC 135, cometeu infração capitulada no art. 302, inciso II, alínea "a" do Código Brasileiro de Aeronáutica (LEI N° 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986).
60800.135724/2011-41	02411/2011	No dia 14 de outubro de 2010, o tripulante realizou o vôo SBCY-SWTI com a aeronave PT-RSJ e não preencheu o campo do Diário de Bordo referente à natureza do vôo. Segundo o art 172 da Lei N° 7.565 de 19 de dezembro de 1986, Código Brasileiro de Aeronáutica, o Diário de Bordo da aeronave deve registrar, entre outras Informações, a natureza do vôo (privado aéreo, transporte aéreo regular ou não regular). Além disso, a IAC 3151, no item 17.4, traz as siglas que devem ser utilizadas para registrar a natureza do vôo nas folhas do diário de bordo da aeronave. Entretanto, a Folha N°003 do Diário de Bordo N°004/PTRSJ/10 da aeronave PT-RSJ não apresenta preenchimento da natureza do vôo realizado de SBCY a SWTI com partida dos motores às 13:16, do dia 14 de outubro de 2010. «Face ao exposto ediante dos documentos anexados aeste Relatório de Fiscalização, aWDA Táxi Aéreo Ltda, na qualidade de empresa certificada segundo o RBAC 135, cometeu Infração capitulada no art. 302, Inciso II, inea "a" do Código Brasileiro de Aeronáutica (LEI N°7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986).
60800.135768/2011-71	02413/2011	No dia 18 de outubro de 2010, o tripulante realizou o vôo SBCY-SWTS com a aeronave PT-RSJ e não preencheu o campo do Diário de Bordo referente à natureza do vôo. Segundo o art 172 da Lei N° 7.565 de 19 de dezembro de 1986, Código Brasileiro de Aeronáutica, o Diário de Bordo da aeronave deve registrar, entre outras informações, a natureza do vôo (privado aéreo, transporte aéreo regular ou não regular). Além disso, a IAC 3151, no item 17.4, traz as siglas que devem ser utilizadas para registrar a natureza do vôo nas folhas do diário de bordo da aeronave. Entretanto, a Folha N°004 do Diário de Bordo N°004/PTRSJ/10 da aeronave PT-RSJ não apresenta preenchimento da natureza do vôo realizado de SBCY a SWTS com partida dos motores às 14:00, do dia 18 de outubro de 2010. Face ao exposto e diante dos documentos anexados a este Relatório de Fiscalização, a WDA Táxi Aéreo Ltda, na qualídade de empresa certificada segundo o RBAC 135, cometeu infração capitulada no art. 302, inciso II, ^^ea "a" do Código Brasileiro de Aeronáutica (LEI N*" 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986)

20. Como se vê as infrações imputadas à recorrente referem-se à mesma conduta - não preencher no diário de bordo o campo referente à natureza do voo.

21. O sujeito passivo também é o mesmo.

22. Compulsando os autos, nota-se que a empresa foi devidamente notificada acerca do AI em **29/07/2011,** cujo teor traz expressamente o ato infracional praticado, e a descrição do fato.com base no relatório de Fiscalização, que ao apreciar as circunstâncias do fato e a descrição da legislação infringida demonstrou os dados necessários à autuação, descreveu os fatos com o grau e precisão necessários para garantir a Defesa da interessada.

23. Aponto ainda que a Convalidação do Auto de Infração se e deu pela existência de erro sanável quanto à capitulação da infração, tendo sido oportunizada abertura de novo prazo para apresentação de defesa e juntada de documentos que a recorrente julgasse pertinente. A mencionada notificação aponta, ainda, o enquadramento convalidado e o artigo em que se fundamenta tal ato administrativo (artigo 7º, §1º,- inciso I, da IN nº.-08 de 06/06/2008), que estabelece:

> Art. 7° Os vícios processuais meramente formais do AI são passíveis de convalidação.
>
> § 1"- Para efeitodo caput, são considerados víciosbformais, dentre outros:
>
> I ~ omissão ou erro no enquadramento da infração, desde que a descrição dos fatos permita identificar a conduta punivel;
>
> II - inexaíidão no nome da empresa ou piloto:
>
> III - erro na digitação do CNPJ ou CPF do autuado
>
> IV - descrição diferente da matrícula da aeronave; • V- erro na digitação do endereço do autuado;
>
> VI- erro de digitação ao descrever o local, data ou hora da ocorrência do fato.
>
> § 2"Na hipótese do inciso I .será reaberto o prazo para defesa ao autuado. Vê-se que a Convalidação ocorreu dentro das hipóteses cabíveis, não sendo verificada irregularidade,

discrepância ou inadequação legal.

24. Assim se desenvolveu o processo, pois a descrição da conduta irregular corresponde ao núcleo essencial do auto de infração. E a partir dela se pode localizar a norma violada, fazer o correto enquadramento legal, aplicar a multa, bem como propiciar ao autuado a ampla defesa e o contraditório. Dessa forma, é a partir da descrição da conduta irregular efetuada pelo agente autuante que o processo se desenvolverá e se consolidará.

25. A jurisprudência é clara no sentido de que o interessado deve ser defender dos fatos e não da capitulação [inserir auto-texto da jurisprudência do STF e STF]. Assim, ciente da conduta consignada pelo AI, não haveria que se falar em nulidade no presente processo.

26. O Supremo Tribunal Federal – STF já se manifestou no sentido de que a descrição dos fatos quando do indiciamento de prática infracional é suficiente para o exercício pelo do poder de defesa pelo acusado:

> *- 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)***

27. No mesmo sentido aponta a jurisprudência do STJ:

> *- 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)***

28. Assim, entendo, não ter havido nenhuma ilegalidade no processamento dos autos.

29. ***Da Alegação de Ilegalidade, desproporcionalidade e Irrazoabilidade na aplicação da sanção -*** no concernente a essas arguições, cabe citar a Lei nº 9.784/99 que disciplinou as normas gerais de processo administrativo no país fixou no caput do art. 2º, o princípio da proporcionalidade, vedando, a aplicação de sanção "em medida superior àquelas estritamente necessárias ao atendimento do interesse público", consagrando a vedação de excessos, que já vinha assentada em sede jurisprudencial pelo Supremo Tribunal Federal. (MOREIRA NETO e GARCIA (2012, p.8).

30. Na medida em que Administração Pública só pode atuar nos termos da lei, com a finalidade de atingir o interesse público. Suas decisões deverão observar rigorosamente o princípio da razoabilidade como regra de controle da atividade administrativa. Cabe ao administrador público atuar dentro dos critérios de racionalidade nos valores fixados como sanções. Nesse linha de entendimento, a sanção exarada pela primeira instância está em consonância com o entendimento da agência e da Resolução nº 25/2008, que disciplina o processo administrativo no âmbito da ANAC, e define critérios para dosimetria da penalidade aplicada e valores das sanções de natureza pecuniária.

31. Importa registrar que o ato administrativo tem presunção de legalidade e certeza, devendo ser observado pelos administrados e, principalmente, por seus agentes no exercício de suas competências, assim, na qualidade de servidor público desta ANAC, cabe o cumprimento das leis, normas e regulamentos desta Agência.

32. Compete à União, por intermédio da ANAC, regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, em conformidade com o disposto no artigo 2º da Lei nº. 11.182, de 27 de setembro de 2005 – Lei da ANAC.

33. Nos termos da Lei nº 11.182/2005, foi criada a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, autarquia federal submetida a regime especial, à qual foram atribuídos poderes regulatório/normativo e fiscalizador sobre as atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária (art. 2º), restando tais competências delineadas nos termos do artigo 8º do referido diploma legal:

34. *Lei nº 11.182/2005*

> *Art. 8° 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;*
>
> *(...)*
>
> *X – regular e fiscalizar os serviços aéreos, os produtos e processos aeronáuticos, a formação e o treinamento de pessoal especializado, os serviços auxiliares, a segurança da aviação civil, a facilitação do transporte aéreo, a habilitação de tripulantes, as emissões de poluentes e o ruído aeronáutico, os sistemas de reservas, a movimentação de passageiros e carga e as demais atividades de aviação civil;*
>
> *XI – expedir regras sobre segurança em área aeroportuária e a bordo de aeronaves civis, porte e transporte de cargas perigosas, inclusive o porte ou transporte de armamento, explosivos, material bélico ou de quaisquer outros produtos, substâncias ou objetos que possam pôr em risco os tripulantes ou passageiros, ou a própria aeronave ou, ainda, que sejam nocivos à saúde;*
>
> *(...)*
>
> *XVI – fiscalizar as aeronaves civis, seus componentes, equipamentos e serviços de manutenção, com o objetivo de assegurar o cumprimento das normas de segurança de vôo;*
>
> *(...)*
>
> *XXX – expedir normas e estabelecer padrões mínimos de segurança de vôo, de desempenho e eficiência, a serem cumpridos pelas prestadoras de serviços aéreos e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, inclusive quanto a equipamentos, materiais, produtos e processos que utilizarem e serviços que prestarem;*
>
> *(...)*
>
> *XXXV – reprimir infrações à legislação, inclusive quanto aos direitos dos usuários, e aplicar as sanções cabíveis;*
>
> *(...)*

35. De acordo com o aludido dispositivo, cabe à mencionada autarquia federal, portanto, regular e fiscalizar as atividades de aviação civil, competindo-lhe, consequentemente, editar normas que regrem o setor, além de zelar pelo seu devido atendimento, reprimindo as infrações à legislação e aplicando as sanções cabíveis.

36. Assim, cabe à entidade autárquica atuar de modo a garantir a observância do marco regulatório, o que lhe impõe a adoção de medidas repressivas, corretivas e punitivas em desfavor daqueles que infringem as normas de regência da atividade.

37. Cumpre assinalar que o Código Brasileiro de Aeronáutica considera no §3º do artigo 1º, a seguinte redação:

38. *CBA*

39. *CAPÍTULO I*

40. *Disposições Gerais*

41. *Art. 1° O Direito Aeronáutico é regulado pelos Tratados, Convenções e Atos Internacionais de que o Brasil seja parte, por este Código e pela legislação complementar.*

42. *(...)*

43. *§ 3° A legislação complementar é formada pela regulamentação prevista neste Código, pelas leis especiais, decretos e normas sobre matéria aeronáutica (artigo 12).*

44. *No presente caso, verifica-se que há imposição de penalidade por infração pelo descumprimento do art. 302 do CBA, alínea "e", inciso III, c/c* Portaria 190/GC-5/2001, e ao previsto na seção 91.327 (b) do RBHA 91.

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

46. *(...)*

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

48. *(...)*

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

50. O artigo 289, inciso I, da Lei nº 7.565/86, autoriza, dentre outras medidas, a imposição de

sanção pecuniária no caso de descumprimento tanto dos preceitos do próprio CBA, como do das disposições da "legislação complementar". Assim, não obstante o poder regulatório legalmente atribuído à Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC já lhe permita não apenas editar regras de conduta para os regulados, como também estabelecer e aplicar sanções administrativas para o eventual caso de descumprimento daquelas, objetivando assegurar a sua efetividade, a imposição de penalidade pecuniária, por inobservância do CBA e norma complementar (Lei 7183/1984), encontra amparo legal nos preceitos veiculados no inciso I do artigo 289 do CBA e configura infração à alínea "o" do Inciso III do art. 302 do CBA.

51. O fato é que a ocorrência se deu em 19/08/2010, quando já vigente a Resolução ANAC nº 25, de 25 de abril de 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.

52. Observa-se que a Resolução ANAC nº 25/2008 detalha os valores das multas especificadas no art. 299 e 302 e seus incisos em seus Anexos I e II, além das infrações da área aeroportuária, especificadas no Anexo III.

53. No tocante à quantificação de multa imposta, a Resolução ANAC nº 25/2008 e a Instrução Normativa ANAC nº 08/2008 disciplinam, de modo a atender ao preceito contido no artigo 295 do CBA ('A multa será imposta de acordo com a gravidade da infração, podendo ser acrescida da suspensão de qualquer dos certificados ou da autorização ou permissão'), o procedimento para o arbitramento de penalidades pecuniárias, mediante a eleição dos critérios objetivos aplicáveis.

54. Desta forma, preconizam os artigos 20, 21 e 22 da Resolução ANAC nº 25/2008:

55. *Resolução ANAC n° 25/2008*

56. *Art. 20. O valor da multa será expresso em moeda corrente e aplicado de acordo com o previsto nas tabelas constantes dos Anexos I, II e III. (Redação dada pela Resolução n° 58, de 24.10.2008)*

> *§ 1º No caso de grave dano ao serviço ou aos usuários, o valor da multa poderá ser majorado em até 1.000 (mil) vezes o valor máximo estabelecido nas Tabelas constantes dos Anexos I, II e III, considerada a gravidade da infração, a vantagem auferida, a condição econômica do infrator, e/ou seus antecedentes. (Incluído pela Resolução n° 253, de 30.10.2012)*
>
> *§ 2º Não ocorrendo o pagamento da multa no prazo estabelecido, seu valor será corrigido pelo Sistema Especial de Liquidação e de Custódia – SELIC, ou outro que venha a substituí-lo. (Parágrafo renumerado pela Resolução n° 253, de 30.10.2012)*
>
> *Art. 21. Para imposição das penalidades previstas nesta Resolução, será aplicado o CBAer e sua legislação complementar, bem como as demais normas de competência da autoridade da aviação civi*
>
> *CAPÍTULO II DAS ATENUANTES E AGRAVANTES*
>
> *Art. 22. Para efeito de aplicação de penalidades serão consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes.*
>
> *§ 1º São circunstâncias atenuantes:*
>
> *I - o reconhecimento da prática da infração;*
>
> *II - a adoção voluntária de providências eficazes para evitar ou amenizar as conseqüências da infração, antes de proferida a decisão;*
>
> *III - a inexistência de aplicação de penalidades no último ano.*
>
> *§ 2º São circunstâncias agravantes:*
>
> *I - a reincidência;*
>
> *II - a recusa em adotar medidas para reparação dos efeitos da infração;*
>
> *III - a obtenção, para si ou para outrem, de vantagens resultantes da infração;*
>
> *IV - exposição ao risco da integridade física de pessoas;*
>
> *V - a destruição de bens públicos;*
>
> *VI - o número de reclamações de passageiros registradas em relação ao mesmo fato. (Redação dada pela Resolução n° 306, de 25.2.2014, em vigor em 30.3.2014)*
>
> *§ 3º Ocorre reincidência quando houver o cometimento de nova infração, após penalização definitiva por infração anterior.*
>
> *§ 4º Para efeito de reincidência não prevalece a infração anterior se entre a data de seu cometimento e a da infração posterior tiver decorrido período de tempo igual ou superior a um ano.*

57. De acordo com os referidos dispositivos, resta estabelecido que a dosimetria da sanção deve ter início no termo médio, permitindo a eventual existência de circunstâncias atenuantes e/ou agravantes o seu deslocamento para o valor mínimo ou máximo.

58. Diante de todo o exposto, resta a esta ANAC regular o setor, utilizando de instrumentos que permitem compelir os administrados à observância do regramento vigente, de acordo com a Lei n.º 11.182/2005.

59. Nesse ponto, observa-se infração prevista no CBA, diante do descumprimento das normas e procedimentos que disciplinam o exercício da profissão de aeronauta ou de aeroviário está em consonância com as condutas, penalidades e valores de sanção disciplinados na Resolução ANAC n° 25 . Portanto, a sanção imposta à recorrente no feito tem base legal, afastando, por sua vez, a alegação da interessada de afronta ao princípio da legalidade.

60. **Da Regularidade Processual** - Considerados os marcos apontados no início dessa análise, acuso regularidade processual nos presentes feitos. Foram preservados todos os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitados os princípios da Administração Pública, em especial contraditório e ampla defesa. Julgo os processos aptos para receber a decisão de segunda instância administrativa por parte desta Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância - ASJIN.

61. **FUNDAMENTAÇÃO - MÉRITO E ANÁLISE DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO**

62.

63. ***Quanto à fundamentação da matéria***

64. A infração foi capitulada no artigo 302 , III, "e" da Lei n° 7.565, de 19/12/1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica -CBA , que dispõe o seguinte:

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

66. (...)

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

68. (...)

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

70. A seção 91.327 (b) do RBHA 91 dispõe o seguinte:

71. 91.327 - OPERAÇÃO DE HELICÓPTEROS EM LOCAIS NÃO HOMOLOGADOS OU REGISTRADOS.
(...)

72. (b) Para operações de pouso e decolagem em áreas não homologadas ou registradas visando atender a eventos
programados tais como festas populares, festivais, "shows", competições esportivas, filmagens, etc, além das normas estabelecidas

73. **Das Alegações do interessado e do cotejo dos argumentos de Defesa**

73.1. Aponto que as arguições apresentadas em sede de preliminares já foram afastadas neste parecer - itens 22 a 63.

Com base nas informações contidas no Diário de Bordo , e respaldo na motivação descrita na decisão de primeira instância,*"per relationem"* , restou comprovado, de fato, com base no relatório de fiscalização empresa realizou o voo SBCY-SWSI com a aeronave PT-RSJ e não preencheu o campo de Diário de Bordo referente à "natureza do voo". O correto preenchimento do Diário de Bordo visa, em suma, o controle das atividades relacionadas ao voo tanto da aeronave quanto da tripulação. As informações contidas nos Diários de Bordo são sobretudo, instrumentos de controle, necessários a atividade da aviação no país.

74. Não obstante, o sistema de aviação é baseado em regras, que estabelecem normas jurídicas de cumprimento obrigatório àqueles que se submetem a tutela estatal. Esse sistema de aviação pode ser chamado de ordem aeronáutica que é formada por atos, normas, costumes, valores, estruturas e

tecnologias que possibilitam a segurança e a fluidez de um voo ou de uma série de voos, mesmo quando em condições climáticas adversas, com vistas ao adimplemento, inclusive, dos compromissos internacionais relativos à aviação dos quais o país é signatário.

75. Assim, entendo, que a medida sancionadora configura verdadeiro instrumento de efetividade das normas, atuando como desestímulo às condutas que violam a segurança e a eficiência de voo e, por consequência, contribui para a conformidade do setor aéreo.

76. Nessa esteira, importa consignar que o ato administrativo tem presunção de legalidade e certeza além do fato de que as informações apresentadas pela fiscalização desta Agência se revestem de fé pública, apesar de não se tratar de regra absoluta, admitindo prova em contrário, cabe ao interessado a prova dos fatos que alega, nos termos do art. 36 da lei 9.784, de 29/01/1999, que regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal:

> ***Lei 9.784 de 29 de janeiro de 1999*** Na medida em que Administração Pública só pode atuar nos termos da lei, com a finalidade de atingir o interesse público. Suas decisões deverão observar rigorosamente o princípio da razoabilidade como regra de controle da atividade administrativa. Cabe ao administrador público atuar dentro dos critérios de racionalidade nos valores fixados como sanções.

76.1. Pelo exposto, as alegações da interessada não afastam a infração em apreço.

77. **DO ENQUADRAMENTO E DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO**

78. 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 n° 25, em vigor desde 28/04/08, observando-se as circunstâncias atenuantes e agravantes existentes.

79. Para o reconhecimento da circunstância atenuante prevista no artigo 22, § 1°, 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.

80. 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, § 1°, inciso II.

81. Para a análise da circunstância atenuante prevista no inciso no artigo 22, § 1°, 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 em 18/10/2010– que é a data da infração ora analisada.

82. Em pesquisa no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC dessa Agência, ora anexada a essa análise, ficou demonstrado que não há penalidade anteriormente aplicada à Autuada nessa situação, verifica-se a hipótese de circunstância atenuante como causa de diminuição do valor da sanção, fls. 21.

83. Quanto à existência de circunstância agravante, não se vê, nos autos, qualquer elemento que configure hipótese prevista no § 2° do artigo 22 da Resolução ANAC nº 25/2008.

84. Dada a existência de circunstância atenuante aplicável ao caso, sugere-se que a sanção a ser aplicada seja quantificada em R$ 4.000,00 (quatro mil reais) , que é o valor mínimo previsto, à época dos fatos, para a hipótese do da Tabela III , do Anexo II da Resolução ANAC nº 25/2008.

85. **Da sanção a ser aplicada em definitivo** - Quanto ao valor da multa aplicada pela decisão de primeira instância administrativa R$ 4.000,00 (quatro mil reais) sugiro pela manutenção desse valor , por estar dentro dos limites determinados à época, pela Resolução ANAC nº. 25/08.

86. **CONCLUSÃO**

87. Pelo exposto, sugiro por **Negar Provimento ao recurso** , mantendo a sanção no **patamar mínimo de** R$ 4.000,00 (quatro mil reais), em face de JM TAXI AEREO LTDA, conforme quadro abaixo:

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Tripulante / Aeroporto / Balção / Local / Hora / Portão de Embarque / etc.(dados para individualização)	Data da Infração	Infração	Enquadramento	Sanção a ser aplicada em definitivo
60800.135740/2011-33	64736215		JM TAXI AEREO LTDA	18/07/2011	não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação de aeronaves.	artigo 302, Inciso III, alínea "e" do Código Brasileiro de Aeronáutica, associado Portaria 190/GC-5/2001, e ao previsto na seção 91.327 (b) do RBHA 91.	R$ 4.000,00

88. Sugiro ainda, que este processo seja anexado aos seguintes autos:**60800.135681/2011-01**, **60800.135710/2011-27, 60800.135696/2011-61, 60800.135724/2011-41 e 60800.135768/2011-71**

89. No tocante às notificações do caso, observe-se o endereço apontado pelo interessado, qual seja: Aeroporto Internacional Marechal Rondon "hangar WDA" - Várzea Grande - MT -CEP 78.110-900 - Brasil, conforme às fl. 38.

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

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

Hildenise Reinert
Analista Administrativo
Membro julgador da ASJIN/ANAC - Portaria Nomeação nº 2218, de 17 de setembro de 2014.

Documento assinado eletronicamente por **Hildenise Reinert**, **Analista Administrativo**, em 22/03/2018, às 18:14, 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 **1645128** e o código CRC **E2BD1753**.

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
ASSESSORIA DE JULGAMENTO DE AUTOS EM SEGUNDA INSTÂNCIA - ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 841/2018
PROCESSO Nº 60800.135740/2011-33
INTERESSADO: JM TAXI AEREO LTDA

Brasília, 20 de março de 2018.

1. Recurso conhecido e recebido em seu efeito suspensivo (art. 16 da Res. ANAC 25/2008).

2. Todos os elementos constantes dos autos foram considerados, em especial as manifestações do interessado. Oportunizado o contraditório em todo o processo, de forma que preservados ampla defesa e contraditório inerentes ao feito.

3. De acordo com a proposta de decisão (1645128). 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. Registre-se que o presente caso foi julgado nos autos do processo **60800.135681/2011-01**. Apensaram-se àqueles autos (fls. 23 e Despacho 868/2015/ACPI/SPO/RJ) os processos **60800.135740/2011-33**, **60800.135710/2011-27, 60800.135696/2011-61, 60800.135724/2011-41 e 60800.135768/2011-71,** dado que a decisão de primeira instância proferida no presente feito disse respeito a todos ali discriminados, do mesmo modo que retratou a notificação da decisão condenatória de primeira instância dos casos. Nota-se inclusive que o interessado apresentou apenas uma peça de defesa referenciando todos os processos. Estes pontos ficaram bem esclarecidos na proposta de decisão e como bem demonstram os autos e a própria defesa do interessado não vislumbro irregularidade no processamento.

5. Com base nas informações contidas no Diário de Bordo, e respaldo na motivação descrita na decisão de primeira instância,*"per relationem"* , restou comprovado, de fato, com base no relatório de fiscalização empresa realizou o voo SBCY-SWSI com a aeronave PT-RSJ e não preencheu o campo de Diário de Bordo referente à "natureza do voo". O correto preenchimento do Diário de Bordo visa ao controle das atividades relacionadas ao voo tanto da aeronave quanto da tripulação. As informações contidas nos Diários de Bordo são, sobretudo, instrumentos de controle necessários a atividade da aviação no país. Não obstante, o sistema de aviação é baseado em regras que estabelecem diretrizes de cumprimento obrigatório àqueles que se submetem a tutela estatal. Assim, entendo que a medida sancionadora configura instrumento de efetividade das normas, atuando como desestímulo às condutas que violam a segurança e a eficiência de voo e, por consequência, contribui para a conformidade do setor aéreo.

6. Nessa esteira, importa consignar que o ato administrativo tem presunção de legalidade e certeza além do fato de que as informações apresentadas pela fiscalização desta Agência se revestem de fé pública, apesar de não se tratar de regra absoluta, admitindo prova em contrário, cabe ao interessado a prova dos fatos que alega, nos termos do art. 36 da lei 9.784, de 29/01/1999, que regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal. E resta claro pelas provas documentais constantes dos autos (cópias dos diários de bordo da empresa) que a empresa autuada explorou serviço de táxi aéreo com a aeronave PT-RST sem o correto preenchimento do diário de bordo, uma vez que não preencheu o campo referente à natureza do voo no diário de bordo 004/PTRSJ/10.

7. Pelo exposto, as alegações da interessada não afastam a infração em apreço.

8. Consideradas as atribuições a mim conferidas pela Portaria nº 3.403, de 17 de novembro de 2016 e Portaria n° 2.829, de 20 de outubro de 2016 e com lastro no art. 17-B da Resolução ANAC nº 25/2008, e competências ditadas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução n 381/2016, **DECIDO:**

- **NEGAR PROVIMENTO ao Recurso**, mantendo a **multa aplicada pelo setor de primeira instância administrativa no patamar mínimo de R$ 4.000,00 (quatro mil reais),** em desfavor de JM TAXI AEREO LTDA, por não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação de aeronaves, que por sua vez constitui mácula ao artigo. 302, inciso III, alínea "e" da Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986 associado à Portaria 190/GC-5/2001, e ao previsto na seção 91.327 (b) do RBHA 91, nos seguintes termos:

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Tripulante / Aeroporto / Balção / Local / Hora / Portão de Embarque / etc.(dados para individualização)	Data da Infração	Infração	Enquadramento	SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO
60800.135740/2011-33	647361150	02414/2011	JM TAXI AEREO LTDA	18/07/2011	não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação de aeronaves.	artigo 302, Inciso III, alínea "e" do Código Brasileiro de Aeronáutica, associado Portaria 190/GC-5/2001, e ao previsto na seção 91.327 (b) do RBHA 91.	R$ 4.000,00

- No tocante às notificações do caso, observe-se o endereço apontado pelo interessado, qual seja: Aeroporto Internacional Marechal Rondon "hangar WDA" - Várzea Grande - MT -CEP 78.110-900 - Brasil, conforme às fl. 35.

9. À secretaria.

10. Notifique-se.

11. Publique-se.

12. Anexe - se aos processos: **60800.135681/2011-01, 60800.135710/2011-27, 60800.135696/2011-61, 60800.135724/2011-41 e 60800.135768/2011-71**.

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 26/03/2018, às 21:21, 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 **1645395** e o código CRC **1F888797**.