



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

**DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 2065/2018**

PROCESSO Nº 00066.037399/2014-23

INTERESSADO: GOVERNO DO ESTADO DE RORAIMA

Brasília, 28 de setembro de 2018.

1. Trata-se de requerimento interposto pelo **ESTADO DE RORAIMA**, contra decisão de primeira instância proferida pela SPO (Superintendência de Padrões Operacionais), na qual restou aplicada a multa, sem agravante e com atenuante, no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais), crédito de multa nº 655.402/16-4, pela irregularidade descrita no Auto de Infração nº 01480/2014/SPO – *Inobservar os preceitos da regulamentação sobre o exercício da profissão* – e capitulada na alínea "n" do inciso II do artigo 302 do CBA c/c o item 4.2, Capítulo 10, Capítulo 14 e Capítulo 17.4(a), todos da IAC 3151.

2. 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 art. 50, §1º, da Lei nº. 9.784/1999, ratifico a integralidade dos argumentos apresentados na Proposta de Decisão [**Parecer nº. 1814(SEI)/2018/ASJIN - SEI nº 2261074**] e, com base nas atribuições a mim conferidas pela Portaria da ANAC nº 1.518, de 18/05/2018, c/c art. 17-B, inciso V, alínea "a", da Resolução ANAC nº 25/08, c/c art. 30 do Regimento Interno da ANAC (Resolução ANAC nº 381/2016) e Portaria nº 128/ASJIN, de 13/01/2017, **DECIDO**:

- por conhecer, **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso interposto pelo **ESTADO DE RORAIMA**, e por **MANTER a multa aplicada no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais) para o ato infracional**, com reconhecimento da condição atenuante prevista no inciso III do §1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25, de 2008, e sem agravantes, pela prática da infração descrita no Auto de Infração nº 01480/2014/SPO, capitulada na alínea "n" do inciso II do artigo 302 do CBA c/c o item 4.2, Capítulo 10, Capítulo 14 e Capítulo 17.4(a), todos da IAC 3151, referente ao Processo Administrativo Sancionador nº 00066.037399/2014-23 e ao **Crédito de Multa nº (SIGEC) 655.402/16-4**.

À Secretária.

Publique-se.

Notifique-se.

*Cássio Castro Dias da Silva*

SIAPE 1467237

Presidente da Turma Recursal do Rio de Janeiro



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Técnico(a) em Regulação de Aviação Civil**, em 03/10/2018, às 17:17, 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 **2261078** e o código CRC **9948A178**.



**PARECER Nº** 1814/2018/ASJIN  
**PROCESSO Nº** 00066.037399/2014-23  
**INTERESSADO:** GOVERNO DO ESTADO DE RORAIMA

## PROPOSTA DE DECISÃO EM SEGUNDA INSTÂNCIA ADMINISTRATIVA

**Auto de Infração:** 01480/2014/SPO

**Crédito de Multa (nº SIGEC):** 655.402/16-4

**Infração:** *Inobservar os preceitos da regulamentação sobre o exercício da profissão.*

**Enquadramento:** alínea "n" do inciso II do artigo 302 do CBA c/c o item 4.2, Capítulo 10, Capítulo 14 e Capítulo 17.4(a), todos da IAC 3151.

**Proponente:** Sérgio Luís Pereira Santos - Membro Julgador (SIAPE 2438309 / Portaria ANAC nº 1.921, de 21/10/2009).

### 1. DO RELATÓRIO

Trata-se de processo administrativo instaurado sob o número em referência, por descumprimento da alínea "j" do inciso II do artigo 302 do CBA c/c o item 4.2, Capítulo 10, Capítulo 14 e Capítulo 17.4(a), todos da IAC 3151, com a seguinte descrição, *in verbis*:

DATA: 06/08/2013 HORA: 00:10hs LOCAL: SBBV-SBBR

DESCRIÇÃO DA OCORRÊNCIA: Inobservar os preceitos da regulamentação sobre o exercício da profissão.

HISTÓRICO: Atendendo ao Despacho nº137/2014/GOAG/SPO, foi solicitado o diário de bordo da aeronave PR-ERR, com a finalidade de checar o item 17.3 do BROA nº 77/GGAP/2014. Constata-se na página 000004 do diário de bordo Nº 12 do PR-ERR que, na data de 06 de Agosto de 2014, no decorrer do voo entre SBBV-SBBR, havia um co-piloto a bordo, o tripulante Guilherme Fernandes Molck (CANAC 130626), habilitado no LR55. Entretanto, observa-se que não foi preenchido o campo da apresentação, por parte dos tripulantes do Governo do Estado de Roraima. A IAC 3151 preconiza quais os procedimentos para o preenchimento do Diário de Bordo, a saber: 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.

#### 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.

#### CAPÍTULO 14 - CONTROLE DE HORAS DE JORNADA DOS TRIPULANTES

O registro de horas de jornada dos tripulantes deverá ser efetuado em consonância com as características técnicas e operacionais de cada operador e, ainda, em consonância com a Lei Nº 7.183, de 5 de abril de 1984, em vigor, sendo de plena responsabilidade do operador o cumprimento dos limites estabelecidos na referida Lei.

17.4 ANEXOS 4 E 5 - PARTE I - REGISTROS DE VÔO - 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.

A Seção II da Lei 7.183, Lei do Aeronauta estipula quais os limites da jornada de trabalho. O não

preenchimento da Parte I do Diário de Bordo, por parte da tripulação da aeronave de matrícula PR-ERR, no dia 06 de Agosto de 2013 não permite que se calcule a jornada de trabalho da mesma, neste dia. Diante do exposto, o Governo do Estado de Roraima, operador do PR-ERR cometeu infração capitulada no Artigo 302, Inciso II. alínea "j" do CBA - Lei 7.565 de 19 de Dezembro de 1986.

Em Relatório de Ocorrência nº. 94/2014/GTPO-SP/GOAG/SPO, datado de 28/04/2014 (fl. 02), a fiscalização desta ANAC reafirma o apontado no campo HISTÓRICO do referido Auto de Infração.

Às fls. 03 e 04, apresentação pela empresa de cópia do Diário de Bordo da Aeronave (PR-ERR (LEAR JET 55)).

O interessado foi, *regularmente*, notificado quanto ao referido Auto de Infração, em 22/08/2014 (fl. 06), não apresentando, contudo, a sua defesa, oportunidade em que foi lavrado Termo de Decurso de Prazo (fl. 07).

À fl. 09, o setor competente realizou uma convalidação do Auto de Infração, oportunidade em que capitula o ato infracional na alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA c/c o item 4.2, Capítulo 10, Capítulo 14 e Capítulo 17.4(a), todos da IAC 3151.

O interessado, notificado, em 21/09/2015 (fls. 10 e 11), quanto à convalidação realizada (fl. 09), apresenta suas considerações, oportunidade em que alega (fls. 13 a 17): (i) inexistência efetiva do fato citado; (ii) "[...] inviabilidade de responsabilização mútua do Governo do Estado de Roraima e dos Pilotos citados, [...]"; (iii) necessidade de trazer ao processo a Coordenadoria Operacional de Transporte Aéreo da Casa Militar, tendo em vista esta realizar o controle interno da documentação de todas as aeronaves; (iv) que é impossível de se realizar o controle de aeronave quando esta se encontra em outro estado da Federação, conforme ocorreu no caso em tela; (v) ser de responsabilidade integral do comandante da aeronave o correto preenchimento do Diário de Bordo, não sendo razoável a sua responsabilização; (vi) inexistência de fatos descritos no referido Auto de Infração; (vii) nulidade do referido Auto de Infração e, por consequência, seus efeitos sancionatórios, na medida em que foi identificado vício, em conformidade com o apontado na Notificação de convalidação nº. 417/2015/ACPI/SPO/RJ, de 26/08/2015; (viii) prejuízo em sua defesa, tendo em vista a não disponibilização pela ANAC de cópia dos autos, prejudicando o seu direito ao contraditório e à ampla defesa; e (ix) desconto de 50% sobre o valor da multa, em atenção ao disposto no art. 61 da IN ANAC nº. 08/08.

O setor competente, em 20/10/2015 (fl. 18), decidiu que seja aplicada sanção administrativa de multa, pelo descumprimento da alínea "n" do inciso II do artigo 302 do CBA, concedendo o desconto de 50% (cinquenta por cento) sobre o valor médio da multa aplicada, que corresponde à R\$ 7.000,00, conforme Tabela de Infrações do ANEXO II da Resolução ANAC nº. 25/08, resultando então no valor de R\$ 3.500,00 (três mil e quinhentos reais).

Notificado da decisão imputada, em 23/11/2015 (fls. 20 e 21), o autuado, contudo, não realiza a quitação do débito, conforme requerido e acatado pelo setor de decisão de primeira instância.

Tendo em vista o não recolhimento apontado por decisão de primeira instância, o presente processo retorna ao setor de análise de primeira instância para decisão, sendo notificado o interessado (fls. 24 a 26).

Em decisão de primeira instância, datada de 04/05/2016 (fls. 29 a 32), o setor competente, *após analisar a defesa do interessado*, confirmou o ato infracional, enquadrando a referida infração na alínea "n" do inciso II do artigo 302 do CBA c/c o item 4.2, Capítulo 10, Capítulo 14 e Capítulo 17.4(a), todos da IAC 3151, aplicando, devido à inexistência de circunstâncias agravantes e a existência de uma condição atenuante, esta prevista no inciso III do §1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25 de 25/04/2008, sanção de multa, no *patamar mínimo*, no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais).

O interessado foi notificado quanto à decisão de primeira instância, datada de 04/05/2016 (fls. 36 e 37).

Em fase recursal, protocolada em 18/07/2016 (SEI!1131973), alega: (i) ilegitimidade de parte; (ii) responsabilidade exclusiva do comandante no preenchimento do Diário de Bordo; (iii) que, em razão da responsabilidade solidária, a sanção deve considerar os valores constantes da pessoa física; e (iv)

tipificação da infração genérica em detrimento do tipo específico.

O recurso foi certificado como tempestivo, em 22/03/2018 (SEI! 1512706).

## **É o breve Relatório.**

### **2. DAS PRELIMINARES**

Conheço do Recurso, vez que presente seu pressuposto de admissibilidade, recebendo-o com efeito suspensivo (art. 16 da Res. ANAC nº. 25/08).

#### ***Da Alegação de Ilegitimidade de Parte:***

*Em sede recursal*, o interessado aponta ser o Governo do Estado de Roraima como ilegítimo para figurar no polo passivo do presente processo, tendo em vista não possuir personalidade jurídica.

Nesse sentido, deve-se concordar com o interessado, na medida em que o governo, *na verdade*, não possui personalidade jurídica, mas, *sim*, o correspondente ente da Federação. No entanto, *no caso em tela*, deve-se observar que consta do Auto de Infração nº. 01480/2014/SPO, datado de 28/04/2014, o CNPJ nº. 84.012.012/0001-26, este do Estado de Roraima, conforme se pode verificar à fl. 19, apesar de no referido Auto constar como interessado o Governo do Estado de Roraima.

Importante se colocar que este equívoco do setor de fiscalização, *ao colocar o nome do interessado como Governo do Estado de Roraima, ao invés de Estado de Roraima*, não prejudicou o autuado quanto à preservação de seus direitos ao *contraditório* e à *ampla defesa*.

#### ***Da Regularidade Processual:***

Observa-se que o interessado foi, *regularmente*, notificado quanto à infração imputada, em 22/08/2014 (fl. 06), não apresentando, contudo, a sua defesa, oportunidade em que foi lavrado o Termo de Decurso de Prazo (fl. 07). O interessado, notificado, em 21/09/2015 (fls. 10 e 11), quanto à convalidação realizada (fl. 09), apresenta suas considerações (fls. 13 a 17). Foi, da mesma forma, *regularmente notificado*, quanto à decisão de primeira instância, em 23/11/2015 (fls. 20 e 21), contudo, não realiza a quitação do débito conforme requerido. O interessado, então, foi notificado quanto à decisão de primeira instância, datada de 04/05/2016 (fls. 36 e 37), oportunidade em que, tempestivamente, apresenta o seu recurso, protocolado em 18/07/2016 (SEI! 1131973).

Sendo assim, deve-se apontar que o presente processo preservou os interesses da Administração Pública, bem como os direitos aos princípios do *contraditório* e da *ampla defesa* do interessado.

### **3. DO MÉRITO**

#### ***Quanto à Fundamentação da Matéria – Inobservar os preceitos da regulamentação sobre o exercício da profissão.***

O interessado foi autuado porque, *segundo à fiscalização*, por inobservar os preceitos da regulamentação sobre o exercício da profissão, em afronta à alínea "n" do inciso II do artigo 302 do CBA c/c o item 4.2, Capítulo 10, Capítulo 14 e Capítulo 17.4(a), todos da IAC 3151, com a seguinte descrição, *in verbis*:

DATA: 06/08/2013

HORA: 00:10hs

LOCAL: SBBV-SBBR

DESCRIÇÃO DA OCORRÊNCIA: Inobservar os preceitos da regulamentação sobre o exercício da profissão.

HISTÓRICO: Atendendo ao Despacho nº137/2014/GOAG/SPO, foi solicitado o diário de bordo da aeronave PR-ERR, com a finalidade de checar o item 17.3 do BROA nº 77/GGAP/2014. Constata-se na página 000004 do diário de bordo Nº 12 do PR-ERR que, na data de 06 de Agosto de 2014, no decorrer do voo entre SBBV-SBBR, havia um co-piloto a bordo, o tripulante

Guilherme Fernandes Molck (CANAC 130626), habilitado no LR55. Entretanto, observa-se que não foi preenchido o campo da apresentação, por parte dos tripulantes do Governo do Estado de Roraima. A IAC 3151 preconiza quais os procedimentos para o preenchimento do Diário de Bordo, a saber: 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.

#### 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.

#### CAPÍTULO 14 - CONTROLE DE HORAS DE JORNADA DOS TRIPULANTES

O registro de horas de jornada dos tripulantes deverá ser efetuado em consonância com as características técnicas e operacionais de cada operador e, ainda, em consonância com a Lei Nº 7.183, de 5 de abril de 1984, em vigor, sendo de plena responsabilidade do operador o cumprimento dos limites estabelecidos na referida Lei.

17.4 ANEXOS 4 E 5 - PARTE I - REGISTROS DE VÔO - 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.

A Seção II da Lei 7.183, Lei do Aeronauta estipula quais os limites da jornada de trabalho. O não preenchimento da Parte I do Diário de Bordo, por parte da tripulação da aeronave de matrícula PR-ERR, no dia 06 de Agosto de 2013 não permite que se calcule a jornada de trabalho da mesma, neste dia. Diante do exposto, o Governo do Estado de Roraima, operador do PR-ERR cometeu infração capitulada no Artigo 302, Inciso II. alínea "j" do CBA - Lei 7.565 de 19 de Dezembro de 1986.

Diante da infração do processo administrativo em questão, a autuação foi realizada com fundamento na alínea alínea "n" do inciso II do artigo 302 do CBA, que dispõe o seguinte, *in verbis*:

#### **CBA**

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

II – infrações imputáveis a aeronautas e aeroviários ou operadores de aeronaves; (...)

n) **infringir as normas e regulamentos que afetem a disciplina a bordo da aeronave ou a segurança de voo;** (...)

(grifos nossos)

Com relação à normatização complementar, deve-se apontar o disposto no item 4.2, Capítulo 10, Capítulo 14 e Capítulo 17.4(a), todos da IAC 3151, a qual *trata das normas e procedimentos para a confecção e emissão de Diário de Bordo das aeronaves civis brasileiras*, conforme abaixo descrito *in verbis*:

#### **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.

(...)

#### 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.

(...)

#### CAPÍTULO 14 - CONTROLE DE HORAS DE JORNADA DOS TRIPULANTES

O registro de horas de jornada dos tripulantes deverá ser efetuado em consonância com as características técnicas e operacionais de cada operador e, ainda, em consonância com a Lei Nº 7.183, de 5 de abril de 1984, em vigor, sendo de plena responsabilidade do operador o cumprimento dos limites estabelecidos na referida Lei.

(...)

17.4 ANEXOS 4 E 5 - PARTE I - REGISTROS DE VÔO - 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. (...)

Conforme apontado pela fiscalização, em Relatório de Ocorrência nº. 94/2014/GTPO-SP/GOAG/SPO, datado de 28/04/2014 (fl. 02), a fiscalização desta ANAC reafirma o apontado no campo HISTÓRICO do referido Auto de Infração, infração capitulada na alínea "n" do inciso II do artigo 302 do CBA c/c o item 4.2, Capítulo 10, Capítulo 14 e Capítulo 17.4(a), todos da IAC 3151.

Destaca-se que, com base na Tabela do ANEXO II da Resolução ANAC nº 25/08, para *pessoa jurídica*, o valor da multa referente a este item poderá ser imputado em R\$ 4.000,00 (grau mínimo); R\$ 7.000,00 (grau médio) ou R\$ 10.000,00 (grau máximo).

Ao se relacionar o fato concreto descrito nos autos do presente processo com o que determina os fragmentos legais descritos acima, configura-se o descumprimento da legislação em vigor pelo autuado.

#### 4. **DAS QUESTÕES DE FATO (*QUAESTIO FACTI*)**

*No caso em tela*, em Relatório de Ocorrência nº. 94/2014/GTPO-SP/GOAG/SPO, datado de 28/04/2014 (fl. 02), a fiscalização desta ANAC aponta que, atendendo ao Despacho nº137/2014/GOAG/SPO, foi solicitado o diário de bordo da aeronave PR-ERR, com a finalidade de checar o item 17.3 do BROA nº 77/GGAP/2014, oportunidade em que se observou que, na página 000004 do diário de bordo Nº 12 do PR-ERR, na data de 06 de Agosto de 2014, no decorrer do voo entre SBBV-SBBR, havia um co-piloto a bordo, o tripulante Guilherme Fernandes Molck (CANAC 130626), habilitado no LR55. Entretanto, a fiscalização observou que não foi preenchido o campo da apresentação, por parte dos tripulantes do Governo do Estado de Roraima, infração capitulada na alínea "n" do inciso II do artigo 302 do CBA c/c o item 4.2, Capítulo 10, Capítulo 14 e Capítulo 17.4(a), todos da IAC 3151.

#### 5. **DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO E DO ENFRENTAMENTO DOS ARGUMENTOS DE DEFESA**

O interessado foi, *regularmente*, notificado quanto ao referido Auto de Infração, em 22/08/2014 (fl. 06), não apresentando, contudo, a sua defesa (fl. 07), perdendo, assim, a oportunidade de se arvorar contra as considerações do agente fiscal.

O interessado, notificado, em 21/09/2015 (fls. 10 e 11), quanto à convalidação realizada (fl. 09), apresenta suas considerações, oportunidade em que alega (fls. 13 a 17):

(i) inexistência efetiva do fato citado - O interessado alega a inexistência dos fatos alegados pelo agente fiscal, mas, contudo, deve-se apontar que o referido Auto de Infração aponta, *claramente*, a ocorrência, a qual foi inserida, também, no Relatório de Ocorrência nº. 94/2014/GTPO-SP/GOAG/SPO, datado de 28/04/2014 (fl. 02). Observa-se, *neste processamento*, que os fatos, apontados pelo agente fiscal como geradores do ato infracional que lhe está sendo imputado, se encontram, *devidamente*, materializados, não se podendo apontar qualquer dúvida no sentido de que não ocorreram conforme alegado por nossa fiscalização.

(ii) "[...] inviabilidade de responsabilização mútua do Governo do Estado de Roraima e dos Pilotos citados, [...]" - *Conforme apontado pela fundamentação acima*, o preenchimento do Diário de Bordo é, *sim*, de responsabilidade do comandante da aeronave. No entanto, deve-se reforçar o disposto no Capítulo 10 da referida IAC 3151, o qual aponta a responsabilidade do operador da aeronave no controle do Diário de Bordo. *Na verdade*, temos que apontar haver a responsabilidade do comandante quanto ao preenchimento do Diário de Bordo, esta, contudo, não se confundindo com a responsabilidade administrativa do operador da aeronave no controle deste documento. Observa-se que, *deste tipo de ocorrência*, pode-se extrair dois atos infracionais distintos, a saber: (i) um em face do comandante da

aeronave, tendo em vista a sua responsabilidade pelo preenchimento do Diário de Bordo; e (ii) outro em face do operador da aeronave pela sua responsabilidade no controle do que vem a ser apontado no mesmo Diário de Bordo.

(iii) necessidade de trazer ao processo a Coordenadoria Operacional de Transporte Aéreo da Casa Militar, tendo em vista esta realizar o controle interno da documentação de todas as aeronaves - A parte legítima para o processamento é o ente regulado, *no caso em tela*, o operador da aeronave PR-ERR, não se justificando a necessidade de "chamar ao processamento em curso" o órgão adotado pelo interessado para o necessário controle da documentação das operações que são realizadas. O ente regulado, *no caso em tela*, o interessado no presente processo, quando diante de um procedimento sancionador em seu desfavor, deve envidar esforços junto aos seus prepostos para que colaborem na elucidação dos fatos e viabilizem a sua defesa junto ao processamento, sem, contudo, haver qualquer obrigatoriedade legal destes prepostos ou colaboradores fazerem parte do processamento, *como aventado pelo interessado*.

(iv) que é impossível de se realizar o controle de aeronave quando esta se encontra em outro estado da Federação, conforme ocorreu no caso em tela - O ente regulado, *operador de aeronave*, deve ser diligente no sentido de estar atento a todas as operações, independentemente de onde ocorram, de forma que venha assim a cumprir a normatização pertinente, não podendo se eximir da responsabilidade administrativa quando diante de ato infracional cometido por não ter sido diligente no acompanhamento e supervisão da operação realizada, *conforme ocorreu no caso em tela*.

(v) ser de responsabilidade integral do comandante da aeronave o correto preenchimento do Diário de Bordo, não sendo razoável a sua responsabilização - *Sim, como já apontado*, o correto preenchimento é de responsabilidade do comandante da aeronave, o que, no entanto, não descarta a obrigatoriedade do controle do operador, no que tange às anotações apostas no Diário de Bordo de sua aeronave. O controle do operador poderá, ao identificar alguma discrepância, influir no correto preenchimento do Diário de Bordo, evitando-se, assim, que sejam lançados dados que não estejam em acordo com a operação realizada, bem como evitará a sua responsabilização quanto ao controle por tal Diário. O órgão regulador, *se for o caso*, poderá ser previamente acionado, no sentido de que venha a tomar conhecimento de qualquer anotação equivocada por parte do comandante e que tenha sido verificada pelo operador. No entanto, *este procedimento deve ser prévio*, evitando-se, assim, possíveis autuações.

(vi) inexistência de fatos descritos no referido Auto de Infração - O interessado aponta não haver no referido Auto de infração a descrição dos fatos ocorridos, o que, contudo, não pode ser considerado, pois, *como se pode observar facilmente* no Auto de Infração nº. 01480/2014/SPO, este datado de 28/04/2014 (fl. 01), ao iniciar o campo HISTÓRICO, o agente fiscal apresenta os fatos verificados em fiscalização, os quais resultaram no ato infracional que lhe está sendo imputado.

(vii) nulidade do referido Auto de Infração e, por consequência, seus efeitos sancionatórios, na medida em que foi identificado vício, em conformidade com o apontado na Notificação de Convalidação nº. 417/2015/ACPI/SPO/RJ, de 26/08/2015 - *Conforme apontado pelo ato de convalidação (fl. 09)*, este ato administrativo foi realizado dentro da previsão legal e normativa (art. 9º da Resolução ANAC nº. 25/08 c/c inciso I do §1º e §2º, ambos do art. 7º da IN ANAC nº. 08/08), na medida em que a Administração Pública exerceu o seu poder de autotutela, convalidando, *adequadamente*, o referido Auto de Infração, oportunidade em que, *corretamente*, concedeu prazo para que o interessado apresentasse as suas considerações, *o que ocorreu no caso em tela*.

(viii) prejuízo em sua defesa, tendo em vista a não disponibilização pela ANAC de cópia dos autos, prejudicando o seu direito ao contraditório e à ampla defesa - O presente processo administrativo, em desfavor do interessado, sempre esteve à disposição deste para, *querendo*, viesse ter conhecimento, *pessoalmente ou através de seu representante legal*, de todos os atos processuais, bem como foi, *devidamente*, notificado de todos os atos administrativos, oportunidade em que lhe ofereceu, *oportunamente*, todos os prazos necessários para que, *em tempo*, apresentasse as suas considerações. Do presente processamento, *ora em curso*, não consta a materialização de qualquer negativa desta ANAC em oferecer ao interessado o acesso aos autos, não se podendo, então, alegar cerceamento de sua defesa, na medida em que não se materializou este alegado vício processual (§1º do art. 36 da Lei nº. 9.784/99).

(ix) desconto de 50% sobre o valor da multa, em atenção ao disposto no art. 61 da IN ANAC nº. 08/08 - *Quanto a este requerimento realizado pelo interessado, deve-se apontar ter sido, a princípio, acatado pelo setor de decisão de primeira instância, oportunidade, então, em que o interessado foi, devidamente, notificado, quanto a aplicação de sanção no valor de 50%, este referente ao valor médio do tipo infracional, ou seja, R\$ 3.500,00 (três mil e quinhentos reais). Ocorre que, no entanto, o interessado não efetuou o pagamento, conforme ele mesmo havia requerido, seguindo, então, o processamento o seu curso normal.*

O interessado foi notificado quanto à decisão de primeira instância, datada de 04/05/2016 (fls. 36 e 37), oportunidade em que apresenta seu recurso, este protocolado em 18/07/2016 (SEI! 1131973), alegando:

(i) ilegitimidade de parte - *Quanto a esta alegação, deve-se observar o apontado em preliminares a esta análise, oportunidade em que este analista técnico pode afastá-la tendo em vista o seu descabimento.*

(ii) responsabilidade exclusiva do comandante no preenchimento do Diário de Bordo - *A responsabilidade do comandante quanto ao preenchimento do Diário de Bordo é uma realidade, conforme apontado na fundamentação a esta análise, não se confundindo, contudo, com a responsabilidade do operador no controle deste mesmo documento de sua aeronave, o que permite que, caso não seja observada a normatização, seja autuado e, após o devido processo administrativo em seu desfavor, venha a suportar uma sanção, se for o caso. Como já apontado acima, tratam-se de fatos geradores diferentes, podendo, assim, da mesma ocorrência, haver a penalização do comandante da aeronave, tendo em vista ser identificado qualquer ilegalidade quanto ao preenchimento do Diário de Bordo, bem como, o operador da aeronave poderá, também, ser responsabilizado, caso a fiscalização identifique que houve descumprimento da norma no controle do mesmo Diário de Bordo.*

(iii) que, em razão da responsabilidade solidária, a sanção deve considerar os valores constantes da pessoa física - *Da mesma forma que apontado acima, a responsabilidade do comandante, quanto ao perfeito preenchimento do Diário de Bordo de uma aeronave, não se confunde com a responsabilidade do operador quanto ao controle deste mesmo Diário de Bordo. Na medida que se tratam de fatos geradores distintos, observa-se não se tratar de caso em que se possa configurar a solidariedade. A solidariedade pode, sim, ser estabelecida, desde que prevista em lei, pois esta não se presume. Tendo em vista previsão expressa no CBA (art. 297), "[a] pessoa jurídica empregadora responderá solidariamente com seus prepostos, agentes, empregados ou intermediários, pelas infrações por eles cometidas no exercício das respectivas funções à operadora da aeronave em face de seu comandante". No entanto, o contrário não pode ocorrer, ou seja, não se pode estabelecer solidariedade do comandante da aeronave em face do operador da mesma. No caso em tela, não se pode atribuir qualquer responsabilidade solidária ao comandante por ato infracional cometido pelo operador da aeronave. Sendo assim, correta a aplicação de sanção ao ente interessado, com base nos valores atribuídos às pessoas jurídicas.*

(iv) tipificação da infração genérica em detrimento do tipo específico - *No caso em tela, o fato de ter havido a convalidação do referido Auto de Infração, passando, assim, para a alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA, não se traduz pela simples adoção de tipificação genérica, conforme alegado pelo interessado, mas, sim, por ser a mais adequada, na medida em que o agente infrator é operador de aeronaves, cabendo, assim, o seu enquadramento no rol dos dispositivos previstos no inciso II do artigo 302 do CBA ("infrações imputáveis a aeronautas e aeroviários ou operadores de aeronaves"), bem como se enquadra em afronta direto às normas que afetam à segurança de voo, na medida em que, qualquer dado que seja equivocado, independentemente de culpa ou dolo, o Diário de Bordo de uma aeronave, ao não retratar a realidade dos fatos que envolveram a operação que deve ser necessariamente anotada em seu inteiro teor, tem impacto direto na segurança das operações, pois poderá influir na manutenção da aeronave, horas de voo da tripulação, condições observadas inseguras, entre diversas outras de mesma natureza e, talvez, com maiores influências negativas. Sendo assim, esta ANAC, quando diante deste tipo de ato infracional, deve voltar o seu processamento para que a segurança de voo seja preservada e, assim, possa, no futuro, quem sabe, evitar maiores prejuízos/problemas ao sistema de aviação civil. Correto o enquadramento!*



Sendo assim, deve-se apontar que o interessado, *tanto em considerações após convalidação e ainda quanto em sede recursal*, não consegue apresentar qualquer excludente quanto ao ato infracional que lhe está sendo imputado no presente processo.

## 6. DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

Verificada a regularidade da ação fiscal, temos que verificar a correção do valor da multa aplicada como sanção administrativa ao ato infracional imputado.

### ***Das Condições Atenuantes:***

Ressalta-se que o CBA, em seu art. 295, dispõe que a multa será imposta de acordo com a gravidade da infração. Nesse sentido, a Resolução ANAC nº. 25/08 e a IN ANAC nº. 08/08, que dispõem sobre o processo administrativo para a apuração de infrações e aplicação de penalidades no âmbito da competência da ANAC determinam, *respectivamente*, em seu artigo 22 e artigo 58, que sejam consideradas as circunstâncias agravantes e atenuantes na imposição da penalidade pecuniária.

Em decisão de primeira instância foi reconhecida a existência de uma condição atenuante prevista no inciso III do §1º do artigo 22 da Resolução ANAC. nº 25/08, *in verbis*:

#### **Resolução ANAC nº. 25/08**

Art. 22. Para efeitos 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 consequências da infração, antes de proferida a decisão;
- III – a inexistência de aplicação de penalidades no último ano. (...)

Deve-se concordar com esta posição, na medida em que, *em nova consulta*, realizada em 10/09/2018, à folha de extrato de pagamentos do SIGEC (SEI! 2205568), correspondente ao interessado, observa-se a ausência de sanções administrativas, compreendidas dentro do prazo de um ano da aplicação da sanção objeto do presente processo. Dessa forma, observa-se que tal circunstância deve ser aplicada, configurando, *no caso em tela*, a presença da condição atenuante prevista no inciso III do §1º do artigo 22 da Resolução ANAC nº. 25/08.

### ***Das Condições Agravantes:***

*No caso em tela*, não poderemos aplicar quaisquer das condições agravantes, conforme disposto nos diversos incisos previstos no §2º do artigo 22 da Resolução ANAC nº. 25/08, conforme abaixo *in verbis*:

#### **Resolução ANAC nº. 25/08**

Art. 22. Para efeitos de aplicação de penalidades serão consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes. (...)

§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. (...)

Em sendo assim, observa-se não existir nenhuma circunstância agravante e estar presente uma condição atenuante, conforme previsto no inciso III do §1º do artigo 22 da Resolução ANAC nº. 25/08.

## 7. DA SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO

Observa-se que a sanção aplicada pela decisão de primeira instância administrativa foi no valor de R\$ R\$ 4.000,00 (grau mínimo). Destaca-se que, com base na Tabela desta Resolução, o valor da multa, referente à alínea “n” do inciso II do artigo 302 do CBA, poderá ser imputado em R\$ 4.000,00 (grau mínimo); R\$ 7.000,00 (grau médio) ou R\$ 10.000,00 (grau máximo).

Na medida em que há a presença de uma circunstância atenuante, conforme inciso III §1º do artigo 22 da Resolução ANAC nº. 25/08, sem quaisquer condições agravantes das previstas nos incisos do §2º do mesmo artigo 22, a sanção de multa deve ser mantida no *patamar mínimo* previsto para o ato infracional praticado, no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais).

Demonstra-se, assim, que a aplicação da penalidade ao interessado no feito tem base legal, afastando as alegações apresentadas, tanto em defesa quanto em sede recursal.

## 8. DA CONCLUSÃO

Pelo exposto, sugiro **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO**, assim, a sanção aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa, **no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais)**, que é o correspondente ao *patamar mínimo* atribuído à infração em tela.

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

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

**SÉRGIO LUÍS PEREIRA SANTOS**  
Especialista de Regulação em Aviação Civil  
SIAPE 2438309



Documento assinado eletronicamente por **SERGIO LUIS PEREIRA SANTOS, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 28/09/2018, às 07:56, 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 **2261074** e o código CRC **23B4F970**.