



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

**DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 2010/2018**

PROCESSO Nº 00066.050495/2014-67

INTERESSADO: FABIANO ZABOTO, Coordenação de Controle e Processamento de Irregularidades

Brasília, 14 de setembro de 2018.

Assunto: **Multa por infração ao CBAer - Conversão em diligência**

1. Avaliados todos os documentos constantes dos autos e considerando garantida a ampla defesa e contraditório inerentes ao deslinde do processo, concordo com a proposta de decisão (SEI nº 2219496). 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, de 1999.

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

- CONVERTER EM DILIGÊNCIA o presente processo, retornando os autos à Secretaria da ASJIN, a fim de que este seja encaminhado **à SPO**, de forma que sejam respondidos os quesitos formulados no item '33' do Parecer 1766 (SEI 2219496), e, *se for o caso*, sejam prestadas as informações outras, desde que pertinentes, devendo, no entanto, retornar no menor prazo de tempo possível, para continuidade da análise e futura decisão.
- **Importante observar os termos do disposto na Lei nº 9.873, de 23/11/1999, a qual estabelece prazo de prescrição para o exercício de ação punitiva pela Administração Pública Federal, direta e indireta, e dá outras providências.**

3. À Secretaria.

4. Encaminhe-se à SPO conforme decidido.

5. Após a resposta concernente a essa diligência, e antes da devolução do processo para análise, notifique-se o interessado da realização e resultado desta diligência para, querendo, no prazo de 10 (dez) dias, venha a apresentar as alegações que julgar necessárias. Findo este prazo, o processo deverá ter continuidade independente da manifestação do interessado.

**BRUNO KRUCHAK BARROS**

SIAPE 1629380

Presidente Turma Recursal – BSB

Assessor de Julgamento de Autos em Segunda Instância Substituto



Documento assinado eletronicamente por **Bruno Kruchak Barros, Presidente de Turma**, em 14/09/2018, às 15:12, 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 **2222714** e o código CRC **0B566A0B**.

**PARECER Nº** 1766/2018/ASJIN  
**PROCESSO Nº** 00066.050495/2014-67  
**INTERESSADO:** FABIANO ZABOTO, COORDENAÇÃO DE CONTROLE E PROCESSAMENTO DE IRREGULARIDADES  
**ASSUNTO:** Multa por infração ao CBAer

Submeto à apreciação de Vossa Senhoria Proposta de DECISÃO ADMINISTRATIVA DE SEGUNDA INSTÂNCIA sobre recurso interposto contra Decisão de 1ª Instância que multou a empresa em epígrafe por **preencher com dados inexatos documentos exigidos pela fiscalização.**

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 (fl. 08)	Diligência (fl. 22 à 28)	Decisão de Primeira Instância - DC1 (SEI 0087601)	Notificação da DC1 (SEI 0144584)	Protocolo/postagem do Recurso (SEI 0761226)	Aferição de Tempestividade (SEI 0963415)	Prescrição Intercorrente
00066.050495/2014-67	657750164	12099/2013/SSO	PP-MAU	15/04/2013	08/10/2013	19/11/2014	27/04/2016	13/10/2016	25/10/2016	04/11/2016	16/08/2017	13/10/2019

**Enquadramento:** Art. 302, inciso II, alínea "a", da Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBAer) c/c as Seções 9.2, 9.3, 17.4(l) e (m) da IAC 3151.

**Infração:** preencher com dados inexatos documentos exigidos pela fiscalização.

**Proponente:** Isaias de Brito Neto - SIAPE 1291577 - Portaria ANAC nº 0644/DIRP/2016.

#### INTRODUÇÃO

1. Trata-se de recurso interposto por **FABIANO ZABOTO** em face da decisão proferida no curso do processo em referência, originado do Auto de Infração - AI nº. 12099/2013/SSO, lavrado em 08/10/2013, (fl. 01).

2. **Auto de Infração - AI e o Relatório de Fiscalização - RE-** O AI descreve, em síntese, que o tripulante da aeronave contrariou o que preceitua o Art. 302, inciso II, alínea "a", da Lei nº 7.565 – Código Brasileiro de Aeronáutica – CBAer, de 19 de dezembro de 1986 c/c as Seções 9.2, 9.3, 17.4(l) da IAC 3151, a saber:

*Constata-se na folha nº 656 do diário de bordo nº13/PPMAU/13, da aeronave PP-MAU, que na data de 15 de Abril de 2013, foi efetuado voo entre os aeródromos de ZZZZ-SBMT, o Diário de Bordo apresenta a informação do combustível em Libras (50 Lb) e como comandante Fábio Zaboto (CANAC 885657), sendo a natureza do voo TN (Treinamento). Observa-se na ficha de peso e balanceamento para este trecho de voo, que há o registro da informação do Combustível de Decolagem é informado em quilogramas (209 Kg). O valor informado de combustível no Diário de Bordo (50 libras) não condiz com o real abastecimento da aeronave (209 Kg) sendo este um erro que pode levar a uma decolagem fora do envelope. As informações do Diário de Bordo do PP-MAU são contraditórias com as informações do Diário de Bordo. Face ao exposto o comandante Zaboto, preposto da empresa Real Taxi Aéreo Ltda, cometeu infração capitulada na art. 302, inciso II, alínea (a), do Código Brasileiro de Aeronáutica (LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986) c/c as Seções 9.2, 9.3, 17.4(l) da IAC 3151.*

3. Para caracterizar e comprovar a infração, a fiscalização anexou os seguintes documentos ao RF:

1. Fotos das páginas 656 do diário de bordo 13/PPMAU/13 (fl. 03);
2. Cópia do Manifesto de Carga do PP-MAU para o voo entre ZZZZ-SBMT, em 15 de abril de 2013 (fls. 04);
3. Cópia do MGO da empresa, informando o valor do peso de um adulto, utilizado para cálculo de Peso e Balanceamento (fl. 06)

#### HISTÓRICO

4. **Notificação do AI e apresentação de Defesa Prévia-** O(a) atuado (a) foi notificado (a) acerca da lavratura do Auto de Infração - AI, em 19/11/2014, conforme comprova Aviso de Recebimento AR (fl. 08), e apresentou sua Defesa Prévia (fls. 09 à 17 e anexo fls. 18), protocolada/postada nesta Agência em 08/12/2014.

5. **Diligência** - Em 27/04/2016, A ACPI/SPO solicitou a realização de diligência para obtenção da cópia da página do Diário de Bordo, solicitação atendida pela operadora da aeronave em 13/05/2016 (fls. 22 à 28).

6. **Da Decisão de Primeira Instância - DC1-** Em 13/10/2016, a ACPI/SPO - órgão da Superintendência de Padrões Operacionais responsável pelo julgamento das impugnações aos autos de infração em 1ª Instância - confirmou o ato infracional (SEI 0087601), considerando, assim, configurada a infração à legislação vigente, em especial, ao que estabelece o artigo 302, inciso "II", alínea "a", do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBAer aplicando sanção no patamar médio de **R\$ 2.100,00 (dois mil e cem reais)**, com fundamento no Anexo I, da Resolução ANAC n.º 25, de 2008, não considerando a existência de circunstâncias agravantes e atenuantes previstas nos § 1º e §2º, do art. 22 da referida Resolução.

7. **Notificação da DC1 e apresentação de recurso** - Ao ser notificado (a) da decisão de primeira instância em 25/10/2016, conforme comprova AR (SEI 0144584), a(o) interessada (o) interpsôs recurso - protocolado/postado na Agência em 04/11/2016 (SEI 0761226).

8. **Certidão de Tempestividade do Recurso** - Em Despacho datado de 16/08/2017 a Secretaria da antiga Junta Recursal certificou a tempestividade do Recurso protocolado/postado pela (o) atuada (o).

9. Eis que chegam os autos conclusos à análise deste relator em 03/08/2018.

#### É o relatório.

#### PRELIMINARES

10. Em seu recurso o atuado apresenta os mesmos argumentos apresentados em sede de Defesa prévia de que: *em relação ao presente auto de infração, ocorreu o cometimento de alguns erros*

que o torna objeto de revogação ou sumária anulação a saber:

- a) a incompetência do atuador, ante a omissão constante no AI, de tal sorte que não adianta após a apresentação da defesa colacionar a Portaria que renovou os INSPACs;
- b) questão relativa a hora, se ZULU ou LOCAL, onde ERRONEAMENTE PARA FAZER VALER O AI afirma-se no julgamento que "o horário utilizado em anotações relativas à operação de aeronaves brasileiras é o local...Será???? Onde está a fundamentação para tal
- c) deixou de atender o contido no art. 6º da Resolução ANAC nº 13, de 2007 onde ficou estabelecido que o AI, ao ser lavrado, deverá ter duas vias, sendo a original destinada à instrução do processo e a segunda para ser entregue ao atuado;
- d) não consta em nenhum campo do AI objeto da presente as razões que levaram a ANAC a não entregar pessoalmente o respectivo auto ao subscritor desta no momento de sua lavratura, sendo mandatária tal informação, até porque, a mesma é necessária haja vista outras irregularidades;
- e) o referido AI deveria ser lavrado com fiel observância da lei e sua validade está condicionada ao cumprimento dos requisitos de validade contidos no artigo 8º da Resolução ANAC nº 13, de 2007.
- f) a infração deveria ser imputada ou ao aeroviário ou ao operador da aeronave e que a imputabilidade da infração para um exclui o outro e que o inciso II do artigo 302 do CBAer é taxativo quanto à colocação da conjunção excludente "ou".
- g) que a capitulação da suposta infração não prospera pois a descrição da ocorrência não condiz com a realidade dos fatos e que o atuado não infringiu qualquer norma ou regulamento que afetou a disciplina a bordo da acft (aeronave) ou a segurança de voo.

11. No que diz respeito à competência do atuador destaco que está previsto no artigo 197 do CBAer, isto é, a autoridade aeronáutica e/ou autoridade da aviação civil podem delegar competência para a realização de fiscalização, bastando para isso o credenciamento do Agente Público: "a fiscalização será exercida pelo pessoal que a autoridade aeronáutica credenciar. Ressalta-se ainda que o Agente Público, Sr. ADRIANO SILVA BAUMGARTNER, foi credenciado a Inspetor de Aviação Civil, pela Superintendência de Segurança Operacional, Credencial A-1 934, especialidade operações, conforme a Portaria nº 938/SSO, de 19 de maio de 2011, publicada no Boletim Pessoal de Serviço V. 6, n.º 20, de 20 de maio de 2011., disponível para consulta no seguinte endereço eletrônico: <http://www2.anal.eov.br/transoerancia/odf7BPS%202011/20/BPS%20NJ%20BA%2020%20-%2020%20maio%202011.pdf>.

12. Ressaldo, ainda, o contido no inciso V, do artigo 8º, da Resolução nº 25/2008, norma que dispõe sobre processos administrativos para a apuração de infrações e aplicação de penalidades, no âmbito da competência da ANAC, no qual ficou estabelecido que somente a assinatura e indicação do cargo e função seriam requisitos suficientemente de validade do AI. No caso em tela, a assinatura do Autuante está aposta no Auto de Infração, com também a indicação "INSPAC A-1934", número identificador do Inspetor.

13. Assim, não procede a alegação de incompetência do autuante.

14. O interessado foi atuado por preencher com dados inexatos os documentos exigidos pela fiscalização e a infração constatada não tem relação alguma com a hora local ou Zulu e sim com a discrepância observada entre os dados contidos no Diário de Bordo e no Manifesto de Carga.

15. O AI em tela foi lavrado sob a vigência da Resolução ANAC nº 25, de 2008 que contém em seu artigo 6º o mesmo texto contido no artigo 6º da Resolução ANAC nº 13, de 2008, a saber:

*Art. 6º O AI será lavrado em duas vias, sendo a original destinada à instrução do processo e a segunda a ser entregue ao atuado.*

16. E assim foi feito, uma via do AI instruiu o presente processo e a outra via foi encaminhada ao atuado por via postal.

17. Quanto as razões que levaram a ANAC a não entregar pessoalmente o respectivo auto ao atuado no momento de sua lavratura, destaco o contido no artigo 7º da Resolução ANAC nº 25, de 2008:

*Art. 7º Na impossibilidade da entrega da segunda via do AI, no momento da lavratura ou no caso de recusa do atuado em recebê-la, o agente da autoridade de aviação civil deverá encaminhá-la por via postal, com aviso de recebimento, ou por outro meio que comprove a certeza de sua ciência.*

18. No que diz respeito aos requisitos de validade do AI observa-se que o referido documento cumpre todas as exigências de validade contidas no artigo 8º da referida Resolução ANAC nº 25, de 2008:

*Art. 8º O AI deve conter os seguintes requisitos:  
I - identificação do atuado;  
II - descrição objetiva da infração;  
III - disposição legal ou normativa infringida;  
IV - indicação do prazo de vinte dias para a apresentação de defesa;  
V - assinatura do autuante e indicação de seu cargo ou função;  
VI - local, data e hora.*

19. No tocante à alegação de que a capitulação da suposta infração não prospera pois a descrição da ocorrência não condiz com a realidade dos fatos e que o atuado não infringiu qualquer norma ou regulamento que afetou a disciplina a bordo da acft (aeronave) ou a segurança de voo, esclareço que a capitulação da infração descrita no AI corresponde ao artigo 302, inciso II, alínea "a", do CBAer, isto é:

*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; (...)  
(sem grifos no original)*

20. Já com relação à afirmação do atuado de que a infração deveria ser imputada ou ao aeroviário ou ao operador da aeronave e que a imputabilidade da infração para um exclui o outro e que o inciso II do artigo 302 do CBAer é taxativo quanto à colocação da conjunção excludente "ou", como já dito na Decisão de 1ª Instância, trata-se de interpretação equivocada do atuado já que as capitulações podem ser aplicadas tanto aos aeronautas quanto aos operadores, sem qualquer possibilidade de exclusão.

21. Tal entendimento foi também ratificado por meio do PARECER nº 550/2012/PF-ANAC/PGF/AGU, item 2.8, a saber:

*"No que tange às condutas descritas no inciso II do artigo 302 da Lei nº 7.565/86, restringe-se a sua autoria aos aeronautas, aos aeroviários e aos operadores de aeronaves, os quais encontram-se, respectivamente, conceituados nos termos do artigo 2º da Lei nº 7.183, de 05 de abril de 1984, que regula o exercício da profissão de aeronauta; do artigo 1º do Decreto do Conselho de Ministros nº 1.232, de 22 de junho de 1962, que regulamenta a profissão de aeroviário; e, do artigo 123 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA, que define operador de aeronave.*

22. **Da Regularidade Processual** - Isso posto e considerados os marcos apontados no início dessa análise, acuso a regularidade processual nos presentes feitos. Foram preservados todos os direitos constitucionais inerentes ao interessado (a), 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.

#### **FUNDAMENTAÇÃO - MÉRITO E ANÁLISE DAS ALEGAÇÕES DO(A) INTERESSADO(O)**

23. **Da materialidade infracional e fundamentação da penalidade** - ao preencher com dados inexatos documentos exigidos pela fiscalização, o tripulante da aeronave teria contrariado o que preceitua o Art. 302, inciso II, alínea "a", da Lei nº 7.565 - Código Brasileiro de Aeronáutica - CBAer,

de 19 de dezembro de 1986 c/c as Seções 9.2, 9.3, 17.4(I) da IAC 3151, a saber:

*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.*

24. A Instrução de Aviação Civil - IAC 3151 estabelece e normaliza os procedimentos que visam à padronização para confecção, emissão e orientação de preenchimento dos Diários de Bordo das aeronaves civis brasileiras, assim como atende aos requisitos estabelecidos no CBA, RBHA e Legislação Complementar, conforme aplicáveis. Desta forma, implementa uma sistemática visando ao correto e adequado controle das atividades em voo das aeronaves e de seus tripulantes. A referida IAC 3151 é aplicável a todas as aeronaves civis brasileiras, independente de sua categoria de homologação ou de registro.

25. A Seção 9.2 da IAC 3151 trata da responsabilidade pela assinatura das Partes I e II do Diário de Bordo e estabelece o seguinte:

*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.*

[...]

26. A Seção 9.3 da mesma IAC 3151 trata do preenchimento do Diário pela tripulação:

*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. (g,n)*

27. Já a Seção 17.4(I) da referida IAC 3151 estabelece que a Parte I do Diário de Bordo - Registro de voo - deve ser preenchido de acordo com as seguintes orientações:

*17.4 ANEXOS 4 E 5 - PARTE I - REGISTROS DE VÔO - Preencher de acordo com as seguintes orientações:*

[...]

*1) COMBUSTÍVEL (COMB-TOTAL) -> preencher com o total de combustível existente antes da decolagem;*

[...]

28. **Das razões recursais** - No mérito, a(o) interessada(o) repete também os mesmos argumentos apresentados em sua Defesa Prévia e assevera ser "sabedor da importância de se decolar dentro do envelope (de acordo com as especificações do manual do fabricante). Afirma, ainda, que o Comandante "realizou como realiza todos os voos dentro dos limites dos CG'S (Centro de Gravidade) o que ratifica a primazia da segurança de voo. E, continua argumentando, que há uma tabela de conversão no manifesto de carga, onde, independentemente de haver informação em kg, vislumbra-se facilmente o seu correspondente em litros e/ou percentual. Desse modo, segundo o autuado, "qualquer pessoa com o mínimo de conhecimento na aeronave AS50B2 é sabedora que o liquidômetro é analógico e indica porcentagem, valor este lançado no Diário de Bordo e que portanto, ao se fazer as conversões temos que os valores lançados encontram-se corretos, até porque, quem em sã consciência decolaria com supostos 50lb de combustível para um voo de mais de 30 minutos. Em seguida, o interessado repete o argumento de ter decolado dentro do envelope ao afirmar que "tanto é verdade que não há qualquer acusação de que o tripulante tenha decolado fora do envelope.

29. De acordo com o relato da equipe de fiscalização e demais documentos juntados ao RF os valores informados de combustível no Diário de Bordo (em libras) não condizem com o real abastecimento da aeronave, sendo este um erro que pode levar a uma decolagem fora do envelope e que, apesar de estar dentro do envelope de voo, as informações da Ficha de Peso e Balanceamento seriam contraditórias com as informações do Diário de Bordo do PP-MAU, restando configurada, de acordo com o RF, a infração descrita no AI, qual seja: *preencher com dados inexatos documentos requeridos pela fiscalização, caracterizando assim a infração prevista no CBAer.*

30. No manifesto de carga e balanceamento (fl. 04) a quantidade de Combustível de Decolagem - CD era de 209 Kg o que corresponderia a 48,9% da capacidade em quilogramas total da aeronave que é de 427 Kg.

31. Esclareça-se que o item 'I' da Seção 17.4 da IAC 3151 não especifica em qual unidade de medida deve ser preenchido o Diário de Bordo, tampouco o modelo da Parte I - Registro de Voo, contido no Anexo 4 da IAC 3151, especifica a unidade de medida a ser utilizada no preenchimento do referido Diário de Bordo.

32. Por último, há que se esclarecer a questão do liquidômetro analógico da aeronave AS350B2 mencionada pelo autuado e confirmar se indicação da quantidade de combustível para esse modelo específico de aeronave é mostrado em porcentagem pelo equipamento.

33. Diante do exposto, para o ato tido como infracional venha a ser plenamente caracterizado e, ao final do processo administrativo sancionador, resulte em aplicação de penalidade prevista no CBAer, entendendo ser recomendável a realização de diligência ao setor técnico da Superintendência de Padrões Operacionais - SPO para que responda aos seguintes quesitos:

i) procede a informação do autuado de que o liquidômetro da aeronave AS350B2 é analógico e indica a quantidade de combustível em porcentagem?

ii) existe alguma orientação da ANAC ou do MGO da empresa, na vigência da IAC 3151, em relação a unidade de medida a ser utilizada no preenchimento do Diário de Bordo para a aeronave em questão? Em caso afirmativo, anexar aos autos cópia do MGO da empresa e/ou orientação normativa da ANAC nesse sentido.

## CONCLUSÃO

34. Pelo exposto, sugiro converter em diligência o presente processo, retornando os autos à Secretaria da ASJIN, a fim de que este seja encaminhado à SPO, de forma que sejam respondidos os quesitos formulados no item '33' deste Parecer, e, se for o caso, para que sejam prestadas as informações outras, desde que pertinentes, devendo, no entanto, retornar no menor prazo de tempo possível, para continuidade da análise e futura decisão.

35. **Importante observar os termos do disposto na Lei nº 9.873, de 23/11/1999, a qual estabelece prazo de prescrição para o exercício de ação punitiva pela Administração Pública Federal, direta e indireta, e dá outras providências.**

É o Parecer e Proposta de Decisão.

Submete-se à apreciação do decisor.

ISAIAS DE BRITO NETO

SIAPE 1291577



Documento assinado eletronicamente por **Isaias de Brito Neto**, Analista Administrativo, em 14/09/2018, às 10:01, 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 **2219496** e o código CRC **61E03B23**.

