



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

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 1929/2018

PROCESSO Nº 00066.051741/2014-06

INTERESSADO: FABIANO ZABOTO

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 2190609). 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 '31' do Parecer 1715 (SEI 2190609, 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 15:09, 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 **2195607** e o código CRC **5F375D55**.

PARECER Nº 1715/2018/ASJIN
 PROCESSO Nº 00066.051741/2014-06
 INTERESSADO: FABIANO ZABOTO
 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 **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. 09)	Decisão de Primeira Instância - DC1 (fls. 23 à 26)	Notificação da DC1 (fl. 32)	Protocolo/postagem do Recurso (fls. 33 à 42)	Aferição de Tempestividade (fl. 47)	Prescrição Intercorrente
00066.051741/2014-06	653978165	11735/2013/SSO	PP-MAU	21/04/2013	17/09/2013	19/11/2014	14/04/2016	03/05/2016	13/05/2016	29/08/2013	03/05/2019

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 e 17.4 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. 11735/2013/SSO, lavrado em 17/09/2013, (fl. 01).

2. **Auto de Infração - AI e o Relatório de Fiscalização - RF** - 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 e 17.4 da IAC 3151, a saber:

Constata-se na folha nº 670 do diário de bordo nº13/PPMAU/13, da aeronave PP-MAU, que na data de 21 de Abril de 2013, foi efetuado voo entre os aeródromos de SBMT-ZZZZ-SIBH-SBMT. Constata-se nesta página, que o Diário de Bordo apresenta a informação do combustível total em Libras (LB), na etapa SBMT-ZZZZ, como 100 LB; tendo como comandante do voo, o tripulante Zaboto (CANAC 885657). Observa-se na ficha de peso e balanceamento que o registro da Informação do Combustível de Decolagem é informado em quilogramas (Kg), tendo sido registrado 427kg de JP-4 para esta etapa, o que não equivale a 100 LB. As fichas do voo do dia 21 de Abril de 2013 estão assinadas pelo comandante do voo, o tripulante Dragan (CANAC 105860), contrariando a Informação do Diário de Bordo (Zaboto). Observa-se que o valor informado de combustível no Diário de Bordo (100 libras) não condiz com o real abastecimento da aeronave. O tripulante Zaboto, preposto da empresa Reali Taxi Aéreo Ltda, cometeu infração capitulada no 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 e 17.4 da IAC 3151.

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

1. Fotos das páginas 670 do diário de bordo 13/PPMAU/13 (fl. 03);
2. Cópia do Manifesto de Carga do PP-MAU para o voo entre SBMT-ZZZZ-SIBH-SBMT, em 21 de abril de 2013 (fls. 04 à 06);

HISTÓRICO

4. **Notificação do AI e apresentação de Defesa Prévia**- O(a) atuado(a) foi notificado(a) acerca do Auto de Infração - AI, em 19/11/2014, conforme comprova o Aviso de Recebimento AR (fl. 09), e apresentou sua Defesa Prévia (fls. 10 à 18 e anexo fl. 19), protocolada/postada nesta Agência em 08/12/2014.

5. **Da Decisão de Primeira Instância - DC1** - Em 14/04/2016, 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 (fls. 23 à 26), 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 mínimo de **R\$ 1.200,00 (um mil reais)**, com fundamento no Anexo I, da Resolução ANAC n.º 25, de 2008, não considerando a existência de circunstâncias agravantes e a existência de 01 (uma) circunstância atenuante, prevista no inciso III, do §1º, do art. 22 da Resolução ANAC n.º 25, de abril de 2008, qual seja: a inexistência de aplicação de penalidades no último ano.

6. **Notificação da DC1 e apresentação de recurso**- Ao ser notificado(a) da decisão de primeira instância em 03/05/2016, conforme comprova o AR (fl. 32), a(o) interessada(o) interpôs recurso - protocolado/postado na Agência em 18/05/2016 (fls. 33 à 42 e anexos fls. 43 à 46).

7. **Certidão de Tempestividade do Recurso** - Em Despacho datado de 29/08/2016 a Secretaria da antiga Junta Recursal certificou a tempestividade do Recurso protocolado/postado pela (o) atuada(o).

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

É o relatório.

PRELIMINARES

9. Em seu recurso o autuado 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) *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 autuado;*
- b) *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 mandatória tal informação, até porque, a mesma é necessária haja vista outras irregularidades;*
- c) *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.*
- d) *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".*
- e) *que a capitulação da suposta infração não prospera pois a descrição da ocorrência não condiz com a realidade dos fatos e que o autuado não infringiu qualquer norma ou regulamento que afetou a disciplina a bordo da acft (aeronave) ou a segurança de voo.*
- f) *há, ainda, outras irregularidades nos autos, uma vez eu consta que ocorrência deu-se na data de 21/04/2013, na hora 13:14.[...] cabe desde já uma indagação: o horário lançado como sendo o da ocorrência é LOCAL ou ZULU? Tal questionamento é de suma importância, visto a necessidade de se delimitar eventual infração[...]*
- g) *Além da devida assinatura, deve haver a completa identificação ao autuante, no sentido de averiguar a real competência do agente, posto que, como é cediço, o auto tem que ser lavrado por autoridade competente e habilitada por lei para exercer a fiscalização que motivou a autuação.*

10. No que diz respeito à competência do autuador 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%20NJC2%BA%2020%20-42020%20maio%202011.pdf>.

11. 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.

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

13. O interessado foi autuado 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.

14. 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 autuado.

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

16. Quanto as razões que levaram a ANAC a não entregar pessoalmente o respectivo auto ao autuado 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 autuado 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.

17. 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 autuado;
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.*

18. 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 autuado 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)*

19. Já com relação à afirmação do autuado 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 autuado já que as capitulações podem ser aplicadas tanto aos aeronautas quanto aos operadores, sem qualquer possibilidade de exclusão.

20. 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.

21. **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)

22. **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 e 17.4 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.

23. A Instrução de Aviação Civil - IAC 3151 estabelece e normatiza 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.

24. A Seção 9.2 da IAC 3151 estabelece a responsabilidade pela assinatura das Partes I e II do Diário de Bordo, nos campos inerentes à tripulação, que será do comandante da aeronave.

25. Já na Seção 17.4 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;

[...]

26. **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 percentagem, 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 sua consciência decolaria com supostas 100lb de combustível para um voo de mais de aproximadamente 02 horas e 20 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, até porque, o correspondente em quilogramas é o mesmo de 100% do combustível que encontrava na acft.

27. 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.

28. Saliente-se que o Manifesto de Carga e Balanceamento, documento exigido pela fiscalização, cuja cópia foi anexada aos autos (fls. 04 à 06), está preenchido, em relação ao carregamento de combustível (fuel loading), com as informações em percentual (100%), em Litros (540) e em Quilogramas (427). Por outro lado, o Diário de Bordo tem uma coluna de nome "Combustível-Total" que teria entre parênteses a sigla da unidade de medida em libras (LB) mas, segundo o autuado, a referida coluna do Diário de Bordo fora preenchida com a quantidade de combustível em percentual.

29. 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.

30. 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 percentagem pelo equipamento.

31. 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 percentagem?

ii) existe alguma orientação da ANAC ou no 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

32. 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 '31' 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.

33. **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 **Isaías de Brito Neto, Analista Administrativo**, em 14/09/2018, às 10:12, 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 **2190609** e o código CRC **4320EDD7**.

Referência: Processo nº 00066.051741/2014-06

SEI nº 2190609