



PARECER N° 460/2019/JULG ASJIN/ASJIN
PROCESSO N° 00066.008958/2018-11
INTERESSADO: EDUARDO FERNANDES FERREIRA

PROPOSTA DE DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA – ASJIN

Infração: Divergência entre informações constantes do Diário de Bordo e no manifesto de carga.

Enquadramento: alínea "a" do inciso II do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA).

Auto de infração: 004214/2018

Data das infrações: 16/02/2017, 03/02/2017, 08/01/2017, 04/01/2017, 27/12/2016, 25/12/2016 e 21/12/2016

Aeronave: PP-AMK

Crédito de Multa: 666480196

Proponente: Daniella da Silva Macedo Guerreiro - Especialista em Regulação de Aviação Civil - SIAPE 1650801

INTRODUÇÃO

1. Trata-se de processo administrativo instaurado sob o número em referência, sendo que o Auto de Infração nº 004214/2018 (SEI nº 1693620) apresenta a seguinte descrição:

HISTÓRICO

O Comandante da aeronave PP-AMK, Cmte. Eduardo Fernandes Ferreira, CANAC 511899, cometeu infração aeronáutica cumulada no Artigo 302, Inciso II, alínea "a"; infração esta repetida 07 (sete) vezes, nas datas abaixo discriminadas, conforme narrativa: Observa-se na folha nº 104 do Diário de Bordo 07/PP-AMK/17, na data de 16 de Fevereiro de 2017, que na primeira etapa do dia, foi registrado o valor de 5.600 libras de combustível, entre SBSP-SBFL. Entretanto, a ficha de peso e balanceamento para o mesmo trecho apresenta o valor de 5.400 libras de combustível na etapa (diferença de 200 libras).

Observa-se na folha nº098 do Diário de Bordo 06/PP-AMK/17, na data de 03 de Fevereiro de 2017, que na etapa do dia, foi registrado o valor de 7.500 libras de combustível e 10 passageiros, entre SBSP-SBLO. Entretanto, a ficha de peso e balanceamento para o mesmo trecho apresenta o valor de 5.500 libras de combustível na etapa (diferença de 2.000 libras a menos) e apenas 5 passageiros, alguns com 175 libras (o que difere do MGO) e outros com 165 libras, conforme previsto no MGO da empresa (seção 8). Observa-se na folha nº096 do Diário de Bordo 06/PP-AMK/17, na data de 08 de Janeiro de 2017, que na segunda etapa do dia, entre SBBR-KOPF foi registrado o valor de 16.500 libras de combustível. Entretanto, a ficha de peso e balanceamento para o mesmo trecho apresenta o valor de 16.000 libras de combustível na etapa (diferença de 500 libras). Na data de 04 de Janeiro de 2017, conforme consta na folha nº094, do Diário de Bordo 06/PP-AMK/17, tem-se no trecho SULS-SBFL, a quantidade de 8.900 libras de combustível, com 07 passageiros, enquanto que na ficha de Peso e Balanceamento respectiva,

indica-se o total de 8.800 libras, uma diferença de 100 libras a menos. Na segunda etapa, entre SBFL-SBLO, indica-se no Diário de Bordo, um total de 7.700 libras de combustível, enquanto que a ficha de Peso e Balanceamento para o trecho SBFL-SBLO apresenta apenas 5.813 libras (diferença de quase 2.000 libras). Na terceira etapa, entre SBLO-SBSP, o Diário de Bordo indica 5.400 libras, enquanto que a ficha de peso e balanceamento indica 6.000 libras (600 libras a mais). Na folha nº 092 do Diário de Bordo nº 06/PPPAMK/17, para a data de 27 de Dezembro de 2016, constata-se no trecho SBSP-SBRJ, a quantidade de 5.600 libras de combustível, com 1 passageiro, enquanto que na ficha de peso e balanceamento respectiva indica 5.500 libras de combustível, uma diferença de 100 libras. Na segunda etapa, entre SBRJ-SBTV, indica-se no Diário de Bordo a quantidade de 6.500 libras de combustível, com 10 passageiros, enquanto que na ficha de peso e balanceamento indica-se 10.000 libras, uma diferença de 3.500 libras a mais. Na folha nº 090 do Diário de Bordo nº 06/PPPAMK/17, para a data de 25 de Dezembro de 2016, constata-se no trecho SBSP-SBLO, a quantidade de 9.100 libras de combustível, com 6 passageiros, enquanto que a respectiva ficha de peso e balanceamento indica 8.500 libras, uma diferença de 600 libras a menos. Na segunda etapa, entre SBLO-SBSP, indica-se no Diário de Bordo a quantidade de 7.300 libras de combustível, com 4 passageiros, enquanto que a ficha de peso e balanceamento apresenta 6.400 libras de combustível, uma diferença de 900 libras. Na folha nº 089 do Diário de Bordo nº 06/PPPAMK/17, para a data de 21 de Dezembro de 2016, constata-se no trecho SBCJ-SBSP, a quantidade de 8.600 libras de combustível com 0 (zero) passageiros. A respectiva ficha de peso e balanceamento informa 2 passageiros pesando cada qual 165 libras (ou seja, 330 libras a mais) e combustível total de 8.700 libras (100 libras de diferença a mais).

2. No Relatório de Fiscalização (RF) nº 13/GTCE/GOAG/SPO/2018 (SEI nº 1693701) é informado:

O Comandante da aeronave PP-AMK, Cmt. Eduardo Fernandes Ferreira, CANAC 511899, cometeu infração aeronáutica cumulada no Artigo 302, Inciso II, alínea “a”; infração esta repetida 07 (sete) vezes, nas datas abaixo discriminadas, conforme narrativa:

Observa-se na folha nº 104 do Diário de Bordo 07/PP-AMK/17, na data de 16 de Fevereiro de 2017, que na primeira etapa do dia, foi registrado o valor de 5.600 libras de combustível, entre SBSP-SBFL. Entretanto, a ficha de peso e balanceamento para o mesmo trecho apresenta o valor de 5.400 libras de combustível na etapa (diferença de 200 libras).

Observa-se na folha nº 098 do Diário de Bordo 06/PP-AMK/17, na data de 03 de Fevereiro de 2017, que na etapa do dia, foi registrado o valor de 7.500 libras de combustível e 10 passageiros, entre SBSP-SBLO. Entretanto, a ficha de peso e balanceamento para o mesmo trecho apresenta o valor de 5.500 libras de combustível na etapa (diferença de 2.000 libras a menos) e apenas 5 passageiros, alguns com 175 libras (o que difere do MGO) e outros com 165 libras, conforme previsto no MGO da empresa (seção 8).

Observa-se na folha nº 096 do Diário de Bordo 06/PP-AMK/17, na data de 08 de Janeiro de 2017, que na segunda etapa do dia, entre SBBR-KOPF foi registrado o valor de 16.500 libras de combustível. Entretanto, a ficha de peso e balanceamento para o mesmo trecho apresenta o valor de 16.000 libras de combustível na etapa (diferença de 500 libras).

Na data de 04 de Janeiro de 2017, conforme consta na folha nº 094, do Diário de Bordo 06/PP-AMK/17, tem-se no trecho SULS-SBFL, a quantidade de 8.900 libras de combustível, com 07 passageiros, enquanto que na ficha de Peso e Balanceamento respectiva, indica-se o total de 8.800 libras, uma diferença de 100 libras a menos. Na segunda etapa, entre SBFL-SBLO, indica-se no Diário de Bordo, um total de 7.700 libras de combustível, enquanto que a ficha de Peso e Balanceamento para o trecho SBFL-SBLO apresenta apenas 5.813 libras (diferença de quase 2.000 libras). Na terceira etapa, entre SBLO-SBSP, o Diário de Bordo indica 5.400 libras, enquanto que a ficha de peso e balanceamento indica 6.000 libras (600 libras a mais).

Na folha nº 092 do Diário de Bordo nº 06/PPPAMK/17, para a data de 27 de Dezembro de 2016, constata-se no trecho SBSP-SBRJ, a quantidade de 5.600 libras de combustível, com 1 passageiro, enquanto que na ficha de peso e balanceamento respectiva indica 5.500 libras de combustível, uma diferença de 100 libras. Na segunda etapa, entre SBRJ-SBTV, indica-se no Diário de Bordo a quantidade de 6.500 libras de combustível, com 10 passageiros, enquanto que na ficha de peso e balanceamento indica-se 10.000 libras, uma diferença de 3.500 libras a mais.

Na folha nº 090 do Diário de Bordo nº 06/PPPAMK/17, para a data de 25 de Dezembro de 2016, constata-se no trecho SBSP-SBLO, a quantidade de 9.100 libras de combustível, com 6 passageiros, enquanto que a respectiva ficha de peso e balanceamento indica 8.500 libras, uma diferença de 600 libras a menos. Na segunda etapa, entre SBLO-SBSP, indica-se no Diário de

Bordo a quantidade de 7.300 libras de combustível, com 4 passageiros, enquanto que a ficha de peso e balanceamento apresenta 6.400 libras de combustível, uma diferença de 900 libras.

Na folha nº089 do Diário de Bordo nº 06/PPPAMK/17, para a data de 21 de Dezembro de 2016, constata-se no trecho SBCJ-SBSP, a quantidade de 8.600 libras de combustível com 0 (zero) passageiros. A respectiva ficha de peso e balanceamento informa 2 passageiros pesando cada qual 165 libras (ou seja, 330 libras a mais) e combustível total de 8.700 libras (100 libras de diferença a mais).

3. Consta Relatório de Vigilância da Segurança Operacional (RVSO) nº 23548/2017 (SEI nº 1693651).
4. Página nº 104 do Diário de Bordo nº 07/PP-AMK/17, referente à data de 16/02/2017, em que consta registrado voo no trecho SBSP-SBFL com indicação de 5.600 lb para o peso de combustível. Manifesto de carga referente ao mesmo voo em que consta registada o peso de combustível na decolagem de 5.400 lb. (SEI nº 1693663)
5. Página nº 098 do Diário de Bordo nº 06/PP-AMK/17, referente à data de 03/02/2017, em que consta registrado voo no trecho SBSP-SBLO com indicação de 7.500 lb para o peso de combustível e de 10 passageiros. Manifesto de carga referente ao mesmo voo em que consta registrada o peso de combustível de 5.500 lb e é informado o peso de 5 passageiros. (SEI nº 1693674).
6. Página nº 096 do Diário de bordo nº 06/PP-AMK/17, referente à data de 08/01/2017, em que consta registrado voo no trecho SBBR-KOPF com indicação de 16.500 lb para o peso de combustível. Manifesto de carga referente ao trecho, mas com data de 09/01/2017, em que consta registrado o peso de combustível de 16.000 lb. (SEI nº 1693677).
7. Página nº 094 do Diário de bordo nº 06/PP-AMK/17, referente à data de 04/01/2017, em que consta registrado voo no trecho SULS-SBFL com indicação de 8.900 lb para o peso de combustível. Manifesto de carga referente ao mesmo voo em que consta registrada o peso de combustível de 8.800 lb. (SEI nº 1693677).
8. Página nº 094 do Diário de bordo nº 06/PP-AMK/17, referente à data de 04/01/2017, em que consta registrado voo no trecho SBFL-SBLO com indicação de 7.700 lb para o peso de combustível. Manifesto de carga referente ao mesmo voo em que consta registrado o peso de combustível de 5.813 lb. (SEI nº 1693677).
9. Página nº 094 do Diário de bordo nº 06/PP-AMK/17, referente à data de 04/01/2017, em que consta registrado voo no trecho SBLO-SBSP com indicação de 5.400 lb para o peso de combustível. Manifesto de carga referente ao mesmo voo em que consta registrado o peso de combustível de 6.000 lb. (SEI nº 1693677).
10. Página nº 092 do Diário de bordo nº 06/PP-AMK/16, referente à data de 27/12/2016, em que consta registrado voo no trecho SBSP-SBRJ com indicação de 5.600 lb para o peso de combustível e com informação de 1 passageiro. Manifesto de carga referente ao mesmo voo em que consta registrado o peso de combustível de 5.500 lb. (SEI nº 1693694).
11. Página nº 092 do Diário de bordo nº 06/PP-AMK/16, referente à data de 27/12/2016, em que consta registrado voo no trecho SBRJ-SBTV com indicação de 6.500 lb para o peso de combustível e de 10 passageiros. Manifesto de carga referente ao mesmo voo em que consta registrado o peso de combustível de 10.500 lb. (SEI nº 1693694).
12. Página nº 090 do Diário de Bordo nº 06/PP-AMK/16, referente à data de 25/12/2016, em que consta registrado voo no trecho SBSP-SBLO com indicação de 9.100 lb para o peso de combustível e de 6 passageiros. Manifesto de carga referente ao mesmo voo em que consta registrado o peso de combustível de 8.500 lb. (SEI nº 1693694).
13. Página nº 090 do Diário de Bordo nº 06/PP-AMK/16, referente à data de 25/12/2016, em que consta registrado voo no trecho SBLO-SBSP com indicação de 7.300 lb para o peso de combustível e de 4 passageiros. Manifesto de carga referente ao mesmo voo em que consta registrado o peso de

combustível de 6.400 lb. (SEI nº 1693694).

14. Página nº 089 do Diário de Bordo nº 06/PP-AMK/16, referente à data de 21/12/2016, em que consta registrado voo no trecho SBCJ-SBSP com indicação de 8.600 lb para o peso de combustível e de 0 passageiros. Manifesto de carga referente ao mesmo voo em que consta registrado o peso de combustível de 8.700 lb. (SEI nº 1693694).

15. Página do SACI referente ao aeronavegante Eduardo Fernandes Ferreira (SEI nº 1693699).

DEFESA

16. O interessado foi notificado do Auto de Infração em 10/04/2018, conforme demonstrado em AR (Aviso de Recebimento) (SEI nº 1749077). Apresentou defesa (SEI nº 1751971) que foi recebida em 25/04/2018.

17. Na defesa alega que o Auto de Infração está com o campo Capitulação preenchido por "XXX" e que a ausência desta informação dificulta a correta interpretação do fato, assim como, na descrição do histórico inexistente a citação de qual regulamento pertence o citado art. 302, novamente dificultando a correta interpretação.

18. Informa que considerando que a capitulação refere-se ao CBA, cita o descrito na alínea "a" do inciso II do art. 302 do CBA. Alega que as informações constantes no diário de bordo são exatas para condições nas quais foram desenvolvidos os voos, pois nas datas de 16/02/2017, 03/02/2017, 08/01/2017, 04/01/2017, 25/12/2016 e 21/12/2016 as operações foram conduzidas segundo o RBHA 91, conforme natureza do voo PV - Privado lançada na coluna natureza do diário de bordo. Neste sentido, cita a o item 119.1(e) do RBAC 119. Entende que para as operações privadas não aplicam-se os requisitos do RBAC 135, estando os requisitos estabelecidos no RBHA 91, que não estabelece a obrigatoriedade de confecção formal do manifesto de carga, cabendo ao Comandante apenas a garantia de respeitar os limites operacionais da aeronave estabelecidos pelo fabricante, condição que informa que foi respeitada.

19. Especificamente para as operações da data de 27/12/2016, registrados na página nº 092 do diário de bordo nº 06/PP-AMK/16, informa que tem-se operações de fretamento conduzidas de acordo com o RBAC 135. Cita o item 135.63(d) do RBAC 135, que dispõe que o operador deve conservar uma cópia do manifesto por 90 dias após a realização do voo. Argumenta que atualmente a empresa não detém mais em seus arquivos os manifestos de carga, impossibilitando a confrontação das informações entre o manifesto de carga e os registros no diário de bordo.

20. Elucida que a divergência entre os registros foram originadas em mudança não programadas na fase de pré-voo que levaram a alterações na configuração da aeronave e nos registros de peso e balanceamento.

21. Informa que entre os fatos que levam a possíveis diferenças tem-se o consumo do APU de 100 libras/hora. Além disso, garante que de maneira alguma a operação da aeronave ocorreu em desacordo com os limites do peso e balanceamento estabelecidos pelo fabricante.

22. Ressalta que na data das ocorrências os cálculos de performance e peso e balanceamento da aeronave PP-AMK eram elaborados pelo sistema ARINC, conforme estabelecido no MGO da empresa, de que todas as alterações de última hora eram inseridas no referido sistema através de link da internet, permanecendo arquivadas.

23. Solicita a anulação do Auto de Infração.

24. Junta manifestos de carga referentes à data de 24/04/2018 e gráficos com envelope do centro de gravidade (SEI nº 1751972 e SEI nº 1751973).

25. Recibo eletrônico de protocolo nº 1751974.

DECISÃO DE PRIMEIRA INSTÂNCIA

26. O setor competente, em decisão motivada (SEI nº 2494369 e SEI nº 2494429) de 10/12/2018, considerou que restou configurada a prática de sete infrações à legislação vigente, em especial ao previsto no art. 302, inciso II, alínea "a" do CBA. Aplicou a multa em seu patamar mínimo, no valor de R\$ 1.200,00 (mil e duzentos reais), com espeque no Anexo I, da Resolução n.º 472/2018, da ANAC, para cada página do Diário de Bordo da aeronave PP-AMK, citada no Auto de Infração, em que o Autuado, enquanto Comandante, apresentou informações conflitantes com relação ao combustível empregado e o número de passageiros transportados, em conformidade com o artigo 17 da referida Resolução, haja vista a ausência de circunstâncias agravantes previstas no parágrafo segundo, e a existência de circunstância atenuante prevista no parágrafo primeiro, inciso III, conforme consulta ao SIGEC, considerado o rol taxativo fincado no art. 36 da referida Resolução. Desta forma, foi aplicada a multa de R\$ 8.400,00 (Oito mil e quatrocentos reais).

RECURSO

27. O interessado foi notificado da decisão de primeira instância em 07/02/2019, conforme demonstrado em AR (SEI nº 2709863). O interessado apresentou recurso, que foi recebido em 15/02/2019 (SEI nº 2715738).

28. No recurso relata que toda atuação durante os voos em que exerceu a função de comando foi realizada de acordo com a responsabilidade estabelecida no CBA, capítulo III, art. 165, garantindo que todas as informações registrada nos diários de bordo refletem a realidade operacional dos voos.

29. Reitera argumentos apresentados na defesa.

30. Informa que os voos realizados sobre a égide do RBHA 91 não requerem a confecção do manifesto de carga em via impressa e que os registros localizados na empresa foram utilizados apenas para o planejamento de voo.

31. Ressalta que entre o planejamento do voo e a execução ocorrem uma série de mudanças não programadas que levam a diferenças entre os cálculos do planejamento de voo e a configuração real da aeronave. Entende que as informações a serem alocadas no Diário de Bordo devem ser as relacionadas com as condições reais do voo e não as de planejamento. Cita, por exemplo, mudanças de atraso para decolagem, que aumenta o combustível consumido pela APU e diminui a quantidade de combustível no momento da decolagem, ou, ainda, o fato de transportar mais ou menos passageiros em relação aos cálculos de planejamento.

32. Para os voos que informa que eram de natureza privada (PV) avalia não ser requerida a confecção do manifesto de carga, portanto não tendo validade comprobatória para possíveis divergências entre o diário de bordo e os cálculos do planejamento de voo.

33. Apresenta explanações buscando demonstrar a comprovação dos fatores causadores das divergências entre o planejamento de voo e o realizado que foi registrado no diário de bordo para as ocasiões relatadas pela fiscalização.

34. Informa que em nenhuma situação foi oferecido perigo à segurança de voo, a outras aeronaves e aos passageiros. Acrescenta que todas as normas de tráfego aéreo foram respeitadas, que nenhuma decolagem foi realizada fora do gabarito de performance da aeronave e das análises de pistas envolvidas. Que todas as decolagens foram realizadas com o combustível acima do mínimo requerido para despacho, mesmo em algumas situações estando abaixo do peso e balanceamento previsto. Que todas as análises de decolagem e pousos foram conferidas antes da decolagem pela tripulação, garantindo a segurança do voo. E que todos os pesos máximos foram respeitados e que nenhuma decolagem foi realizada com combustível abaixo do mínimo para despacho.

35. A respeito das operações da data de 27/12/2016, registradas na página nº 092 do diário de bordo nº 06/PP-AMK/16, novamente, reitera argumentos apresentados na defesa.

36. Apresenta documentação relacionada com os voos realizados.

37. Recibo eletrônico de protocolo nº 2715739.

OUTROS ATOS PROCESSUAIS

38. Memorando nº 12/2018/CCPI/SPO (SEI nº 2494638) referente a Nota Técnica nº 13/2016/ACPI, Resolução ANAC nº 457/2017, Superveniência e Validade de entendimento anterior.
39. Extrato do SIGEC (Sistema Integrado de Gestão de Créditos) (SEI nº 2494401).
40. Cadastro de Pessoa Física (SEI nº 2502370).
41. Extrato do SIGEC (SEI nº 2639572).
42. Ofício nº 520/2019/ASJIN-ANAC (SEI nº 2644374) que informa o valor da multa aplicada.
43. Despacho de aferição de tempestividade (SEI nº 2724838).
44. É o relatório.

PRELIMINARES

45. Do número de infrações

45.1. No AI nº 004214/2018 é informado que "*... infração esta repetida 07 (sete) vezes, nas datas abaixo discriminadas, conforme narrativa: ...*". Neste sentido, foi verificado que no AI nº 004214/2018 são descritas 7 páginas do Diário de Bordo da aeronave de marcas PP-AMK para as quais foram identificadas divergências com os dados constantes nos manifestos de carga correspondentes aos voos.

45.2. Foi constatado que para as páginas nº 104 do Diário de Bordo nº 07/PP-AMK/17, nº 098 do Diário de Bordo nº 06/PP-AMK/17, nº 096 do Diário de bordo nº 06/PP-AMK/17 e nº 089 do Diário de Bordo nº 06/PP-AMK/17 são descritos um único voo por página do diário de bordo com registro divergente com o manifesto de carga.

45.3. Entretanto, para as páginas nº 094 do Diário de Bordo nº 06/PP-AMK/17, nº 092 do Diário de Bordo nº 06/PP-AMK/17 e nº 090 do Diário de Bordo nº 06/PP-AMK/17 são descritos mais de um voo por página do diário de bordo com registro divergente com o manifesto de carga correspondente.

45.4. A este respeito deve ser considerado o disposto na Resolução ANAC nº 25/2008, em vigor à época da lavratura do AI nº 004214/2018, sobre a descrição da infração no Auto de Infração.

Resolução ANAC nº 25/2008

Art. 8º O AI deve conter os seguintes requisitos:

(...)

II - descrição objetiva da infração;

(...)

Art. 10. Constatada, pelo agente da autoridade de aviação civil, a existência de indícios da prática de infração, será lavrado Auto de Infração e instaurado processo administrativo

(...)

§ 2º Havendo indícios da prática de duas ou mais infrações relacionadas a um mesmo contexto probatório ou cuja prova de uma possa influir na prova de outra(s), será lavrado um único Auto de Infração, para a apuração conjunta dos fatos conexos, mediante a individualização objetiva de todas as condutas a serem perquiridas e das normas infringidas.

(...)

45.5. Tendo em conta o disposto no inciso II do art. 8º da Resolução ANAC nº 25/2008 a descrição da infração deve ser objetiva. Além disso, considerando também o estabelecido no §2º do art. 10 da mesma Resolução, no caso de de indícios da prática de duas ou mais infrações relacionadas, será lavrado um único Auto de Infração. Contudo, deve ocorrer a individualização objetiva de todas as condutas a serem perquiridas.

45.6. Importante observar, ainda, o disposto na Instrução Normativa (IN) nº 08/2008, em vigor à época, conforme apresentado a seguir:

IN ANAC nº 08/2008

Art. 6º O auto de infração conterá os seguintes elementos:

(...)

IV - descrição objetiva do fato ou do ato constitutivo da infração, incluindo data, local e hora da ocorrência, número do voo e identidade do passageiro, quando for o caso;

(...)

45.7. Verifica-se que no inciso IV do art. 6º da IN ANAC INº 08/2008 também era estabelecido o requisito do Auto de Infração conter a descrição objetiva da infração.

45.8. No presente caso, conforme exposto anteriormente, foi verificado que no AI nº 004214/2018 é informado que a infração foi repetida 07 vezes. Porém, foram descritos mais do que 07 voos com registros divergentes entre as informações constantes no Diário de Bordo e o manifesto de carga correspondente, conforme relacionado na tabela a seguir:

Página do Diário de Bordo	Quantidade de voos com registros divergentes
104 do Diário de Bordo nº 07/PP-AMK/17	1
098 do Diário de Bordo nº 06/PP-AMK/17	1
096 do Diário de Bordo nº 06/PP-AMK/17	1
094 do Diário de Bordo nº 06/PP-AMK/17	3
092 do Diário de Bordo nº 06/PP-AMK/17	2
090 do Diário de Bordo nº 06/PP-AMK/17	2
089 do Diário de Bordo nº 06/PP-AMK/17	1

45.9. Contabilizando-se a quantidade de voos relacionados na tabela acima, tem-se o número de 11 voos com informações divergentes entre as informações constantes do Diário de Bordo e o manifesto de carga. Apesar disso, o Auto de Infração imputa a ocorrência de 7 infrações, e conforme já disposto, os autos sugerem a existência de 11 infrações.

45.10. Diante do exposto, é necessário observar o estabelecido na IAC 3151 que estabelecia procedimentos relacionados com o Diário de Bordo.

IAC 3151 - DIÁRIO DE BORDO

5.4 PARTE I – REGISTROS DE VÔO

Todo Diário de Bordo deverá conter a Parte I, na qual deverão ser efetuados os registros de vôos da aeronave. As seguintes informações deverão ser registradas na Parte I, conforme o ANEXO 4 ou 5 desta IAC:

(...)

14. Total de combustível para cada etapa de vôo.

(...)

16. Passageiros transportados por etapa (quando aplicável).

9.3 PREENCHIMENTO DO DIÁRIO DE BORDO PELA TRIPULAÇÃO

O Diário de Bordo deverá ser preenchido de maneira que todos os dados referentes a uma etapa de voo estejam preenchidos e assinados pelo comandante da aeronave, antes da saída da tripulação da aeronave após o término do voo. As instruções de preenchimento estão contidas no capítulo 17 desta IAC.

CAPÍTULO 17 – INSTRUÇÕES DE PREENCHIMENTO DO DIÁRIO DE BORDO

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

(...)

l) COMBUSTÍVEL (COMB-TOTAL) → preencher com o total de combustível existente antes da decolagem;

m) Pax/Carga → preencher com a quantidade de passageiros e a carga transportada naquele trecho;

(...)

45.11. Considerando os itens citados acima da IAC 3151, é explícito que o registro do total de combustível e de passageiros deve ser preenchido para cada etapa de voo. Assim, a apresentação de informação divergente a respeito do total de combustível e/ou de passageiros caracteriza a ocorrência de **uma infração para cada voo** registrado com informação discrepante.

45.12. Relevante destacar que o setor de primeira instância aplicou uma multa para cada página do Diário de Bordo da aeronave PP-AMK citada no Auto de Infração, em que o Autuado, enquanto Comandante, apresentou informações conflitantes com relação ao combustível empregado e o número de passageiros transportados, com base no Memorando nº 12/2018/CCPI/SPO e Nota Técnica nº 13/2016/ACPI. Destaca-se que o entendimento exposto em tais documentos não é corroborado pela ASJIN.

45.13. Diante do exposto, entendo que no AI nº 004214/2018 não ocorreu a individualização objetiva de todas as condutas a serem apuradas, uma vez que o Auto de Infração informa a repetição da infração por 07 vezes, mas descreve uma quantidade maior de possíveis atos infracionais, em virtude de relacionar uma quantidade maior de voos com informações divergentes entre os registros aplicáveis.

45.14. Acrescenta-se, ainda, que isto pode acarretar em prejuízo para o interessado, uma vez que pode ser considerado que o mesmo não foi cientificado claramente e de maneira cristalina e inequívoca da quantidade de infrações para as quais poderá ser aplicada a multa em definitivo, caso confirmadas as ocorrências dos atos infracionais descritos.

45.15. Desta forma, vislumbra-se que possam ter sido feridos os direitos do interessado, no que tange à ampla defesa e ao contraditório, já que o mesmo foi notificado inicialmente a respeito do cometimento de 07 atos infracionais, porém no mesmo Auto de Infração é descrita uma quantidade maior de voos com registros divergentes, não ficando claro quantos e quais são individualmente os atos infracionais a serem apurados. Assim, fica prejudicada a descrição objetiva de todos os atos infracionais.

45.16. Cabe, ainda, destacar o que dispõe a Resolução ANAC nº 472/2018 a respeito da descrição da infração no Auto de Infração, conforme pode ser observado a seguir:

Resolução ANAC nº 472/2018

Art. 15. O auto de infração é o instrumento que contém a delimitação dos fatos que serão objeto de apuração no PAS.

(...)

Art. 17. Havendo a prática de 2 (duas) ou mais infrações relacionadas a um mesmo contexto fático ou cuja prova de uma possa influir na prova de outra(s), será lavrado um único auto de infração por pessoa física ou jurídica, individualizando-se todas as condutas e normas

infringidas.

Art. 18. O auto de infração conterà os seguintes elementos:

(...)

IV - descrição objetiva do fato ou do ato constitutivo da infração objeto de apuração, incluindo data, local e, quando pertinente, hora da ocorrência;

(...)

§ 1º Integram a descrição objetiva da infração todas as informações essenciais para delimitação da infração imputada, tais como número do voo, numeração de documentos obrigatórios, identidade de passageiro ou funcionário envolvidos na ocorrência, marcas de nacionalidade e matrícula da aeronave, sempre que necessárias para plena compreensão da imputação.

(...)

45.17. Apenas como referência, considerando o disposto nos dispositivos citados da Resolução ANAC nº 472/2018, pode ser considerada contraditória a delimitação dos fatos objetos da apuração no presente caso em que o Auto de Infração informa um número de possíveis atos infracionais menor do que os atos tidos como infracionais descritos no mesmo Auto de Infração. Desta forma, entendo necessário considerar o disposto no art. 20 ainda da Resolução ANAC nº 472/2018.

Resolução ANAC nº 472/2018

Art. 20. Verificada a existência de vício insanável deverá ser declarada a nulidade do auto de infração, com anulação de todos os atos subsequentes e comunicação do teor da decisão à fiscalização para apurar a necessidade de eventual lavratura de novo auto de infração, desde que respeitados os prazos previstos na Lei nº 9.873, de 23 de novembro de 1999.

45.18. No presente caso, entendo que o AI nº 004214/2018 apresenta vício insanável, em função do que foi exposto, devendo ser declarada a nulidade do mesmo, bem como, da decisão de primeira instância.

45.19. As datas dos possíveis atos infracionais relatados no AI nº 004214/2018 são referentes ao período de 21/12/2016 até 16/02/2017, tendo em conta o estabelecido no art. 1º da Lei nº 9.873/199 de que prescreve em cinco anos a ação punitiva da Administração Pública Federal, ainda é possível ocorrer a lavratura de novo Auto de Infração de maneira a individualizar de forma inequívoca e objetiva cada um dos possíveis atos infracionais identificados pela fiscalização.

45.20. Sugiro ainda que antes da lavratura de novo Auto de Infração pela fiscalização que sejam avaliadas com atenção as alegações do interessado apresentadas em sede de defesa e de recurso.

CONCLUSÃO

45.21. Diante do exposto, sugiro ANULAR o auto de infração nº 004214/2018, bem como a decisão de primeira instância, CANCELANDO-SE a multa aplicada que constituiu o crédito de nº 666480196 e RETORNANDO-SE O PROCESSO À ORIGEM (Superintendência de Padrões Operacionais), para que promova, se entender necessário, a LAVRATURA de novo Auto de Infração, notificando o interessado e abrindo prazo para o Autuado apresentar defesa, providenciando, em seguida, a necessária decisão.

45.22. Sugiro, ainda, que antes da lavratura de novo Auto de Infração pela fiscalização que sejam avaliadas com atenção as alegações do interessado apresentadas em sede de defesa e de recurso.

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

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

DANIELLA DA SILVA MACEDO GUERREIRO
ESPECIALISTA EM REGULAÇÃO DE AVIAÇÃO CIVIL
SIAPE 1650801



Documento assinado eletronicamente por **Daniella da Silva Macedo Guerreiro, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 12/04/2019, às 10:56, 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 **2900655** e o código CRC **AF6FA5EE**.

Referência: Processo nº 00066.008958/2018-11

SEI nº 2900655



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 572/2019

PROCESSO Nº 00066.008958/2018-11
INTERESSADO: Eduardo Fernandes Ferreira

Brasília, 15 de abril de 2019.

1. Trata-se de Recurso Administrativo interposto por EDUARDO FERNANDES FERREIRA, CPF 05951207843, contra decisão de 1ª Instância da Superintendência de Padrões Operacionais - SPO, proferida dia 10/12/2018, que aplicou multa no valor de R\$ 1.200,00 (mil e duzentos reais) para cada página do Diário de Bordo da aeronave PP-AMK citada no Auto de Infração nº 004214/2018, assim, foi aplicado o valor de R\$ 8.400,00 (Oito mil e quatrocentos reais), pelo cometimento da infração identificada pela prática de divergência entre informações constantes no Diário de Bordo e no manifesto de carga. A infração foi capitulada na alínea "a" do inciso II do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA).

2. Por celeridade processual e, com fundamento no artigo 50, §1º, da Lei nº 9.784/1999, ratifico os argumentos trazidos na proposta de decisão [Parecer 460/2018/JULG ASJIN/ASJIN – SEI nº 2900655], ressaltando que embora a Resolução nº 472/2018 tenha revogado a Resolução ANAC nº 25/2008 e a IN ANAC nº 8, de 2008, também estabeleceu em seu artigo 82 que suas disposições não prejudicam atos já praticados e a aplicação das normas vigentes à época dos fatos, inclusive no que concerne às sanções aplicáveis.

3. Desta forma, importa esclarecer que as alterações normativas citadas não influenciaram o teor da presente Decisão que apenas passa a ter fundamento em novo normativo no que tange às questões procedimentais.

4. Dito isto, com base nas atribuições a mim conferidas pelas designações que constam nas Portarias ANAC nº 751, de 07/03/2017, e nº 1.518, de 14/05/2018, e com fundamento no art. 42 da Resolução ANAC nº 472, de 2018, e competências conferidas pelo artigo 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381, de 2016, **DECIDO:**

- por ANULAR o auto de infração nº 004214/2018, bem como a decisão de primeira instância, CANCELANDO-SE a multa aplicada que constituiu o crédito de nº 666480196 e RETORNANDO-SE O PROCESSO À ORIGEM (Superintendência de Padrões Operacionais), para que promova, se entender necessário, a LAVRATURA de novo Auto de Infração, notificando o interessado e abrindo prazo para o Autuado apresentar defesa, providenciando, em seguida, a necessária decisão.

5. Sugiro que antes da lavratura de novo Auto de Infração pela fiscalização, sejam avaliadas com atenção as alegações do interessado apresentadas em sede de defesa e de recurso.

À Secretária.

Notifique-se.

Publique-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, Presidente de Turma**, em 15/04/2019, às 11:45, 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 **2908540** e o código CRC **4AA4E8FB**.

Referência: Processo nº 00066.008958/2018-11

SEI nº 2908540