PARECER Nº **671/2019/JULG ASJIN/ASJIN**
PROCESSO Nº 00058.518034/2017-47
INTERESSADO: RONI PIAGETTI SOUTO

Submeto à apreciação de Vossa Senhoria Proposta de DECISÃO ADMINISTRATIVA DE SEGUNDA INSTÂNCIA deixar de registrar no diário de bordo as informações da Parte II referentes aos seguintes campos: *Horas de Célula para Intervenção de Manutenção, Tipo da Próxima Intervenção de Manutenção e Tipo de Última Intervenção de Manutenção. Contrariando ao que determina a IAC 3151 Item 5.5 subitens 1,2 e 3."*

MARCOS PROCESSUAIS										
NUP	**Crédito de Multa (SIGEC)**	**Auto de Infração (AI)**	**Tripulante / Aeroporto / Balção / Local / Hora / Portão de Embarque / etc. (dados para individualização)**	**Data da Infração**	**Lavratura do AI**	**Notificação do AI**	**Decisão de Primeira Instância (DC1)**	**Notificação da DC1**	**Multa aplicada em Primeira Instância**	**Protocolo do Recurso**
00058.518034/2017-47	663551182	001197/2017	Roni Piagetti Souto	07/06/2013	06/06/2017	14/07/2017	27/03/2018	06/04/2018	R$ 1.200,00	18/04/2018

Enquadramento: alínea "a" do inciso II do artigo. 302, da Lei 7.565, de 1986, Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA associado ao disposto no item 9.3 da IAC 3151, de 02 de junho de 2002.

Infração: deixar de registrar no diário de bordo as informações da Parte II referentes aos seguintes campos: *Horas de Célula para Intervenção de Manutenção, Tipo da Próxima Intervenção de Manutenção e Tipo de Última Intervenção de Manutenção. Descumprindo ao que determina a IAC 3151 Item 5.5 subintens 1,2 e 3. "*

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

INTRODUÇÃO

1. Trata-se de recursos interpostos por Roni Piagetti Souto, em face da decisão proferida no curso do Processo Administrativo relacionados supra, para apuração de conduta passível de aplicação de penalidade por não registrar as informações relativas à parte II do diário de bordo: Horas de Célula para Intervenção de Manutenção, Tipo da Próxima Intervenção de Manutenção e Tipo de Última Intervenção de Manutenção, cuja ocorrência está relatada no auto de infração demonstrado a seguir:

> **Auto de Infração n.º 001197/2017 (0750605):**
>
> *"O piloto, RONI PIAGETTI SOUTO de código ANAC Nº 308791, comandante da aeronave de marcas PR-NEO, como registrado na folha de números 42 do Diário de Bordo nº 15/PR-NEO/2013 na data de 07/06/2013, deixou de registrar as informações da Parte II da folha do diário de bordo, relativas aos registros dos campos: Horas de Célula para Intervenção de Manutenção, Tipo da Próxima Intervenção de Manutenção e Tipo de Última Intervenção de Manutenção. Contrariando ao que determina a IAC 3151 Item 5.5 subitens 1,2 e 3."*

2. A materialidade da infração está caracterizada documentalmente nos autos, conforme Relatório de Vigilância da Segurança Operacional - n.º 004177/2017 (**0757564**).

SÍNTESE DOS FATOS

2.1. **Relatório de Fiscalização e Acontecimentos Relevantes -** por requisição da ANAC, a empresa NEO Taxi Aéreo, por meio do Ofício 36/NEO/2013, encaminhou cópias das folhas do Diário *de Bordo* PP-FJA,PR-NEO,PR-FJA e PR-NEO, onde restou constatado que o piloto, Roni Piagetti Souto, código nº 308791, comandante da aeronave de marcas PR-NEO, consoante registrado nas folhas 32,33,34,36,37,38,39,40,41,42,43,44,45,46,47,48,49,50 e 51, do Diário de Bordo nº 15/PR-NEO/2013, bem como nas folhas de número 2,3,4,5,6,7,8,9,10,11,12,13,14,15,16,17,18,19,20 21,22,23,24,25 e 26 do diário de bordo de nº 16/PR-NEO/13, deixou de registrar os dados da Parte II do diário de bordo, relativas à situação técnica da aeronave, especificamente os dados dos seguintes campos : Horas de Célula para Intervenção de Manutenção, Tipo da Próxima Intervenção de Manutenção e Tipo de Última Intervenção de Manutenção. Infringindo, desta forma, ao que determina a IAC 3151 Item 5.5, números 1,2 e 3.

2.2. **Da Ciência da Infração e Defesa Prévia -** Em que pese não haver nos autos Aviso de Recebimento dos Correios que comprove a notificação do Autuado. Apresenta defesa em 14/07/2017 (0869969), circunstância que supre qualquer possível vício na notificação, nos termos do art. 26, 5º, da Lei 9784/99. Em suas contrarrazões alega:

2.3. imprecisão do auto de infração, na medida em que a suposta infração ocorrera em **07/06/2013**, e o auto de infração só teria sido lavrado em **06/06/2017**;

2.4. prescrição consumativa, a teor do artigo 319 do Código Brasileiro de Aeronáutica;

2.5. prescrição intercorrente entre a data da ocorrência do fato e a data da lavratura do auto de infração;

2.6. equivoco na capitulação (Lei 7565/86), e na interpretação da norma (IAC 3151) e demais cominações de normas existentes, pelo fato de o auto de infração não trazer de forma clara qual teria sido a norma infringida;

2.7. da desídia da Administração Pública; sob o argumento de que o auto de infração deveria ter sido lavrado imediatamente após a constatação do fato;

2.8. do bis in idem , pela multiplicidade de infrações imputadas ao comandante;

2.9. que seja reconhecida e declarada a nulidade do presente processo, por ofensa ao art. 3° da Lei n° 9.784/99 e ao art. 5°, LV da CF/88, pela negativa do pedido de vista aos autos;

2.10. do desconhecimento das provas apontadas como fatores determinantes para a imposição da medida;

2.11. nulidade do auto de infração por vício na motivação, pelo fato de ter o Auto descrito o ato infracional segundo a capitulação: a) preencher com dados inexatos documentos exigidos pela fiscalização; (art. 302, II, a, Lei 7565/86), tendo sido os documentos corretamente preenchidos e não reverberaram qualquer efeito negativo nas operações;

2.12. Subsidiariamente, requer caso subsista a aplicabilidade da sanção que esta seja convertida em multa de advertência.

2.13. **Em Decisão de Primeira Instância - (1651243)** que se pautou pela análise **(1630338)** devidamente fundamentada pelo setor competente, que conclui por imputar-lhe sanção por deixar de preencher as informações necessárias da parte II do diário de bordo. Aplicando sanção no patamar mínimo no valor de R$ 1.200,00 (hum mil e duzentos reais), por considerar a hipótese de circunstância atenuante prevista no §1º, inciso III, do artigo 22, da Resolução ANAC nº 25, de 2008, norma vigente à época dos fatos, qual seja: inexistência de aplicação de penalidade no último ano.

2.14. **Das razões de recurso -** Ao ser notificado da decisão condenatória **(1791717)** protocolou recurso tempestivo **(1772962)**, no qual reitera, em síntese, seus argumentos apresentados em defesa. Requer a a anulação e o consequente arquivamento do Auto de infração retro.

2.15. **É o relato.**

PRELIMINARES

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

2.17. ***Das Alegações do Interessado:***

2.18. ***da arguição de prescrição e do lapso temporal de 4 anos para a lavratura do Auto de Infração*** Em sede de preliminares, o interessado suscita ocorrência de prescrição consumativa e intercorrente. Acerca deste instituto, embora já rebatido pelo setor de primeira instância, acrescento à título de complementação que a Lei nº 9.873, de 1999 determina que a administração tem cinco anos para constituir a ação punitiva no exercício do poder de polícia, objetivando apurar infração à legislação em vigor, contados da data da prática do ato, respeitadas as suspensões e interrupções daquela lei (arts. 1º e 2).

2.19. Nesta mesma direção assegura a Constituição Federal a garantia ao cidadão, no âmbito administrativo, à "razoável duração do processo" e à celeridade processual, previstas no Art. 5º da CF/88, inciso LXXVIII:

> "a todos, no âmbito judicial e administrativo, são assegurados a razoável duração do processo e os meios que garantam a celeridade de sua tramitação".

2.20. A Lei nº. 9.873, de 23/11/1999, que estabelece prazo de prescrição para o exercício de ação punitiva pela Administrativa Pública Federal, direta e indireta, e dá outras providências, determina o seguinte em seu §1º do artigo 1º, *in verbis*:

> § 1º Incide a prescrição no procedimento administrativo paralisado por mais de três anos, pendente de julgamento ou despacho, cujos autos serão arquivados de ofício ou mediante requerimento da parte interessada, sem prejuízo da apuração da responsabilidade funcional decorrente da paralisação, se for o caso.

2.21. Ademais, a inaplicabilidade do prazo prescricional dos artigos 317 e 319 do CBA é respaldado por jurisprudência recente, conforme se observa do decisório abaixo:

> (AC 00212314320134036100 - AC - APELAÇÃO CÍVEL - 2061497 - e-DJF3 Judicial 1 DATA:28/09/2015 - inteiro teor)
>
> 21. (...) De fato, o extravio da bagagem do passageiro ocorreu em 05/04/2008, e sendo o fato posterior à edição da Lei 9.457/97, **é o prazo previsto em seu artigo 1° que se aplica ao caso: "Prescreve em cinco anos a ação punitiva da Administração Pública Federal, direta e indireta, no exercício do poder de polícia, objetivando apurar infração à legislação em vigor, contados da data da prática do ato ou, no caso de infração permanente ou continuada, do dia em que tiver cessado". 22. Não se aplica o prazo prescricional de dois anos previsto no artigo 319 da Lei 7.565/86 ("As providências administrativas previstas neste Código prescrevem em 2 (dois) anos, a partir da data da ocorrência do ato ou fato que as autorizar, e seus efeitos, ainda no caso de suspensão, não poderão exceder esse prazo"), pois a previsão do artigo 1° da Lei 9.457/97 regulou inteiramente a matéria, ao deixar expresso se tratar de prazo prescricional de ação punitiva da Administração Pública Federal no exercício do poder de polícia. 23. Assim, nos termos do artigo 2°, §1°, do Decreto-lei 4.657/42 ("Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro"), constata-se a ocorrência de revogação tácita, tendo em vista que "a lei posterior revoga a anterior quando expressamente o declare, quando seja com ela incompatível ou quando regule inteiramente a matéria de que tratava a lei anterior**".
>
> .....
>
> (AC 201251010306171 - AC - APELAÇÃO CIVEL - 580948 - E-DJF2R - Data:17/09/2013 - inteiro teor)
>
> DIREITO ADMINISTRATIVO. EMBARGOS À EXECUÇÃO. APELAÇÃO. MULTA. COMPANHIA AÉREA. **ANAC.** AUTO DE INFRAÇÃO. NULIDADE. INEXISTÊNCIA. PROCEDIMENTO ADMINISTRATIVO. PRINCÍPIOS DO CONTRADITÓRIO E AMPLA DEFESA RESPEITADOS. **PRESCRIÇÃO.** INOCORRÊNCIA. 1. A sentença, acertadamente, rejeitou os embargos à execução em que a massa falida da empresa aérea executada objetivava a desconstituição da CDA oriunda de multa da **ANAC,** forte na inocorrência da **prescrição,** que somente começaria a correr do término do processo administrativo, e na legitimidade do título executivo, cujos acréscimos amparam-se na legislação pertinente. **2. Não prescreve mais em dois anos a cobrança de infrações administrativas reguladas pelos arts. 317 e 319 do Código Brasileiro de Aeronáutica, pois a Lei nº 9.873/99, que regulamenta a ação punitiva da Administração Pública Federal, aumentou o prazo para cinco anos, revogando as disposições em contrário, ainda que constantes de lei especial,** Aplicação dos arts. 1º e 8º da lei superveniente. 3. A 1ª Seção do STJ, em sede de recurso repetitivo, no REsp. nº 1.112.577/SP, consagrou entendimento de que a contagem da **prescrição** somente se inicia após o término do processo administrativo, com o inadimplemento do devedor. 4. Não comprovadas as alegações de afronta aos princípios do contraditório e da ampla defesa e tampouco a existência de vícios insanáveis no auto de infração e no procedimento administrativo, devem ser rejeitados os embargos à execução fiscal. 5. Apelação desprovida.
>
> [destacamos]

2.22. Observa-se, que Lei nº. 9.873/99 prevê, como circunstâncias motivadoras da interrupção do prazo prescricional, a citação do indiciado, qualquer ato inequívoco que importe apuração do fato ou decisão condenatória recorrível.

2.23. É de se apontar que a Nota Técnica n. 043/2009 04/2014/DIGEVAT/CGCOB/PGF, citada no Parecer n. 00044/2014/DDA/PFANAC/PGF/AGU, assevera: "não se limita às causas previstas no art.2º da Lei 9.873/98 a prática de atos indispensáveis para dar continuidade ao processo administrativo". Corrobora-se, ainda, para esse entendimento o disposto na Nota n. 04/2014/DIGEVAT/CGCOB/PGF: "paralisado é o mesmo que parado, de modo que qualquer movimento que se faça para impulsionar o processo administrativo adiante modifica a condição anterior de inércia do processo". Por oportuno, registre-se que a jurisprudência do TRF3 já acatou esse entendimento:

> DIREITO PROCESSUAL CIVIL. ADMINISTRATIVO. AÇÃO ANULATÓRIA. AUTO DE INFRAÇÃO. MULTA ADMINISTRATIVA. COMPANHIA AÉREA. ARTIGO 302, III, "U", LEI 7.565/1986. EXTRAVIO DE BAGABEM. RECURSO DESPROVIDO. 1. Ação ajuizada para anular o auto de infração ANAC 328/SACGL/2008 e a decisão no processo administrativo 60830.014723/200819, que aplicaram multa administrativa à companhia aérea autora, no valor de R$ 7.000,00 (sete mil reais) pela prática de infração prevista no artigo 302, III, "u" da Lei 7.565/1986. 2. Caso em que o passageiro do vôo AF 5013/AF 442 (Dublin/Charles de Gaulle/Rio de Janeiro) efetuou "Registro de Ocorrência (RO)" perante a ANAC, em 13/04/2008, informando que ao desembarcar do vôo 442 da autora, no Aeroporto Antônio Carlos Jobim no Rio de Janeiro, em 04/04/2008, às 23:15h, não recebeu sua bagagem. Assim, reconhecendo o extravio, a companhia aérea teria se comprometido a enviar sua bagagem até às 9:00h do dia seguinte, sendo entregue, no entanto, somente após às 11:00h. A fiscalização da ANAC efetuou a apuração dos fatos narrados no "Registro de Ocorrência", e constatou a veracidade das afirmações do passageiro. 3. Constatadas irregularidades no transporte das bagagens do passageiro, a ANAC lavrou, em 15/04/2008, o auto de infração 328/SACGL/2008, nos termos do artigo 302, III, "u", do Código Brasileiro de Aeronáutica. Notificada, a companhia aérea apresentou defesa, em abril/2008, sendo, então, proferida decisão no processo administrativo gerado (60830.014723/200819), aplicando penalidade de multa administrativa à autora. Notificada em janeiro/2012, a autora apresentou recurso à decisão, que foi indeferido, encerrando a discussão na via administrativa. (...) 20. Não se verifica, outrossim, o decurso do prazo prescricional para o exercício da pretensão punitiva pela administração pública. (...) 24. Por sua vez, pacífica a jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça no sentido de que a instauração do processo administrativo, como início dos atos necessários ao exercício do poder de polícia, interrompe o curso do prazo da prescrição da ação punitiva, pois demonstra o inequívoco interesse da Administração na apuração dos fatos, afastando sua inércia. 25. No caso, o processo administrativo 60830014723200819 teve início com o auto de infração 328/SACGL/2008, lavrado em 15/04/2008, conforme artigo 4° da Resolução ANAC 13/2007, demonstrando inocorrer a prescrição da pretensão punitiva da Administração Pública. 26. Alegou a autora, ainda, a ocorrência da prescrição prevista no artigo 1°, §1°, da Lei 9.873/99. Não se verificou decurso de tal prazo, pois efetuado o "Registro de Ocorrência" em 13/04/2008, o auto de infração foi lavrado em 15/04/2008, sendo apresentada defesa pela companhia aérea em abril/2008. Em abril/2010 e abril/2011 foram promovidas diligências internas em

decorrência da alteração de competência, sendo proferida decisão no processo administrativo em 11/10/2011. Assim, foi interposto recurso administrativo em janeiro/2012, sendo efetuada sua análise pela Junta Recursal da ANAC em outubro/2013, o que demonstra a inocorrência de paralisação do processo administrativo por mais de três anos. 27. Quanto à alegação de que a multa, aplicada de acordo com o Anexo III da Resolução ANAC 13/2007, estaria prevista em patamar superior ao limite previsto no artigo 299 da Lei 7.565/86 (mil valores de referência), a jurisprudência encontrase consolidada, firme no sentido de que a atualização e conversão do valor da multa infracional em reais, prevista originalmente em "unidades de referência", por ato normativo da ANAC, não ofende o princípio da legalidade, por estar abrangida e limitada no poder regulamentar conferido pelo artigo 47, I, da Lei 11.182/2005. 28. Apelação a que se nega provimento. TRF 3 Terceira Turma AC 00212314320134036100 Relator DESEMBARGADOR FEDERAL CARLOS MUTA eDJF3 Judicial DATA: 28/09/2015.

2.24. A propósito, cabe mencionar o art. 2º do mesmo dispositivo legal, que prevê como marco interruptivo as seguintes hipóteses:

> *Art. 2º. Interrompe-se a prescrição:*
>
> *I- Pela citação do indicado ou acusado, inclusive por meio de edital;*
>
> ***II- por qualquer ato inequívoco, que importe apuração do fato;***
>
> *III- pela decisão condenatória recorrível. (grifo introduzido)*

2.25. Ainda sobre prescrição, a Nota Técnica nº 132/2014, aprovada pela Procuradoria Federal junto a ANAC, expressou, em síntese, o seguinte entendimento:

> *"3. (...) **concluo que**:*
>
> *2.5.1. O entendimento a ser adotado no âmbito desta Agência é no sentido de que a Administração Pública possui **cinco anos** para apurar uma infração ao Código Aeronáutico Brasileiro e lavrar um auto de infração definitivo (art. lº da Lei nº 9.873/94).*
>
> *2.5.2. Contudo, se o processo que visa à **apuração** de infração punível por multa ficar parado por mais de **três anos**, sem que haja a incidência de nenhuma das causas interruptivas de que tratam os incisos do art. 2º, da Lei nº 9873/99 (Interrompe-se a prescrição: I – citação do indiciado ou acusado, inclusive por meio de edital; II – por qualquer ato inequívoco, que importe apuração do fato; III – pela decisão condenatória recorrível), ocorrerá a prescrição intercorrente, de que trata o § 1º, do art. 1º, da mesma Lei.*

2.26. Neste ponto, assinalo o entendimento esposado pela Procuradoria Federal junto a ANAC, item 2.5.1 supra, quanto ao prazo de 5 (cinco) anos permitido à administração para apurar a infração e lavrar um auto de infração, com base no *(art. lº da Lei nº 9.873/94).* Ressalto que entre a data do fato em **07/06/2013** e a data da lavratura do auto de infração em **06/06/2017** transcorreram 3 (três) anos e 11 (onze) meses aproximadamente. Portanto, anuente à Lei nº 9873/99, afasta-se, portanto, a arguição de desídia da administração entre a data da apuração do fato e da lavratura do auto de infração.

2.27. "De se ressaltar, ademais, ter a Coordenação-Geral de Cobrança e Recuperação de Créditos – CGCOB da Procuradoria-Geral Federal – PGF, por meio da Nota DIGEVAT/CGCOB/PGF/AGU nº 006/2014, anuído com a proposta de uniformização de entendimentos jurídicos, elaborada na XI Reunião Técnica dos Procuradores-Chefes das Agências Reguladoras, nos seguintes termos:"

> "*l.(b) O prazo prescricional trienal (art. 1º, § 1º, da Lei nº 9.783/99, de 23 de novembro de 1999) é interrompido com a prática de atos que dão impulso ao processo. Deliberação por unanimidade*" (original não sublinhado).

2.28. Referido órgão da Procuradoria-Geral Federal – PGF afirmou acerca do instituto da prescrição intercorrente, quando da elaboração do Parecer CGCOB/DICON nº 05/2008, que:

> *"Vale lembrar, a prescrição intercorrente deve ser entendida como uma forma de sanção imputada à própria Administração, que, em face da sua inércia, não promoveu os meios e atos necessários para remover o estado de paralisia do processo. Consequentemente, para caracterizar a prescrição intercorrente, é necessária a demonstração de que a Administração não praticou qualquer ato processual tendente a apurar a infração".*

2.29. Destarte, verifica-se ter a Coordenação-Geral de Cobrança e Recuperação de Créditos – CGCOB da Procuradoria-Geral Federal – PGF consolidado posicionamento consistente no fato de que apenas atos processuais efetivamente tendentes à apuração da infração, que sejam imprescindíveis a esta e que impulsionem o avanço do processo, ou seja, que visam à superação das fases do respectivo procedimento e ao consequente alcance de sua conclusão caracterizam a existência de tramitação qualificada dos autos, capaz de remover o expediente do estado de paralisia."

2.30. Com fundamento na legislação supra, pontuo os seguintes marcos interruptivos com o intuito de realizar a apuração dos fatos:

> a) Data do fato: 07/06/2013;
>
> b) Lavratura do Auto de Infração n.º 001197/2017 em 06/06/2017 (0750605);
>
> d) Ciência da existência do Auto de Infração pelo Autuado através da Protocolização de Defesa em 14/07/2017 (0869969);
>
> e) Defesa protocolada em 14/07/2017 (0869349).

2.31. Desse modo, não há como subsistir a alegações de ocorrência de prescrição consumativa nem tampouco a intercorrente.

2.32. ***da alegação de equivoco na capitulação do (AI) e obscuridade da norma infringida***

2.33. O interessado foi autuado por deixar de registrar no diário de bordo as informações da Parte II referentes aos seguintes campos: *Horas de Célula para Intervenção de Manutenção, Tipo da Próxima Intervenção de Manutenção e Tipo de Última Intervenção de Manutenção. Descumprindo ao que determina a IAC 3151 Item 5.5 subintens 1,2 e 3. "* infração capitulada na alínea "a" do inciso II do artigo. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA associado ao disposto no item 9.3 da IAC 3151, de 05/04/1984, senão vejamos: .

> *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;*

2.34. A Instrução de Aviação Civil - IAC 3151, vigente à época dos fatos, determinava os procedimentos que visavam à padronização para confecção, emissão e orientação de preenchimento dos Diários de Bordo das aeronaves civis brasileiras. 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 era aplicável a todas as aeronaves civis brasileiras, independente de sua categoria de homologação ou de registro.

> 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 vôo. As instruções de preenchimento estão contidas no capítulo 17 desta IAC. (g.n).*
>
> *[...]*
>
> 5.5 PARTE II – SITUAÇÃO TÉCNICA DA AERONAVE
> Todo Diário de Bordo deverá conter a sua respectiva Parte II, na qual deverão ser efetuados os registros da situação técnica da aeronave. As seguintes informações deverão ser registradas na Parte
> II, conforme o ANEXO 4 ou 5 desta IAC:
> 1. Tipo da última intervenção de manutenção (exceto trânsito e diária).
> 2. Tipo da próxima intervenção de manutenção (exceto trânsito e diária).
> 3. Horas de célula previstas para a próxima intervenção de manutenção.
> 4. Data do vôo – dia/mês/ano.
> 5. Local para registro de discrepâncias técnicas constatadas pela tripulação e/ou manutenção.
> 6. Local para liberação da manutenção (trânsito, inspeções, etc) – aprovação para retorno ao serviço.
> 7. Local para rubrica do comandante da aeronave.
> 8. Local para rubrica do mecânico responsável pela liberação da aeronave, de acordo com o RBHA43

2.35. Em vista do disposto na normatização supra. Constatou-se que a conduta praticada

pelo autuado está sob a égide do disposto no Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986) tendo em vista o fato apurado pela fiscalização se subsumir ao conteúdo normativo que o tipifica.

2.36. Nessa esteira, é de se destacar que o CBAer considera que o Direito Aeronáutico é regulado pelos Tratados, Convenções e Atos Internacionais de que o Brasil seja parte, por aquele Código e pela legislação complementar (art. 1º, caput).

2.37. Dispõe ainda o CBAer que a legislação complementar é formada pela regulamentação prevista no Código, pelas leis especiais, decretos e normas sobre matéria aeronáutica e o artigo 12 relaciona as atividades submetidas às normas complementares.

2.38. O artigo 289, inciso I, da Lei nº 7.565, de 1986, autoriza, dentre outras medidas, a imposição de sanção pecuniária no caso de descumprimento tanto dos preceitos do próprio CBAer, como das disposições da "legislação complementar". Assim, não obstante o poder regulatório legalmente atribuído à ANAC já lhe permita não apenas editar regras de conduta para os regulados, mas também autoriza a Agência a estabelecer e aplicar sanções administrativas, tais como a imposição de penalidade pecuniária por inobservância do CBAer e normas complementares.

2.39. A respeito da suposta violação ao princípio da legalidade e da possível nulidade da autuação por ausência de previsão da infração em lei formal, entende-se que nos termos do artigo 289 do Código Brasileiro de Aeronáutica, sempre que identificada infração aos preceitos ali constante, **ou legislação complementar**, sujeitar-se-á o infrator à providência administrativa de multa. O artigo 1º, §3º, do mesmo Código, por sua vez, define que "*a legislação complementar é formada pela regulamentação prevista neste Código, pelas leis especiais, decretos e normas sobre matéria aeronáutica*" (grifo introduzido).

2.40. Observa-se que o art. 5º, da Lei 11.182, de 2005 – Lei de Criação da ANAC – erigiu a autarquia como autoridade de aviação civil assegurando-lhe as prerrogativas necessárias ao exercício adequado de sua competência. Dentre aquelas prerrogativas está o poder para editar e dar publicidade às instruções e regulamentos necessários à aplicação da própria Lei 11.182, de 2005 (art. 8º, inciso XLVI). Em consonância para com aquela competência, a ANAC editou a Resolução 25, de 2008, que regulava o processo administrativo sancionador à época dos fatos.

2.41. No rol da legislação complementar prevista no artigo 1º, §3º do CBAer é que encontramos o **item 9.3 e no Capítulo 10 da IAC 3151,** que trata do ***PREENCHIMENTO DO DIÁRIO DE BORDO PELA TRIPULAÇÃO*** e que estabelece ainda que 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.*

2.42. Desse modo, uma vez que um dos agentes da ANAC, mediante fiscalização (exercício do *manus* do poder de polícia da agência insculpido também no artigo 8º da Lei 11.182/2005) identifique que determinado ente regulado deixou de cumprir o estabelecido no item 9.3 e no Capítulo 10 da IAC 3151, entendemos que está caracterizado o descumprimento à legislação complementar. Portanto, sustentável (e obrigatório nos termos do art. 291 do CBAer) a lavratura do auto de infração e subsequente aplicação de multa:

> CBA
>
> Art. 291. Toda vez que se verifique a ocorrência de infração prevista neste Código **ou na legislação complementar**, a autoridade aeronáutica lavrará o respectivo auto, remetendo-o à autoridade ou ao órgão competente para a apuração, julgamento ou providência administrativa cabível.
>
> § 1° Quando a infração constituir crime, a autoridade levará, imediatamente, o fato ao conhecimento da autoridade policial ou judicial competente.
>
> § 2° Tratando-se de crime, em que se deva deter membros de tripulação de aeronave que realize serviço público de transporte aéreo, a autoridade aeronáutica, concomitantemente à providência prevista no parágrafo anterior, deverá tomar as medidas que possibilitem a continuação do vôo. (grifo nosso)

2.43. Isso posto, não assiste razão ao autuado quando argumenta vício na legalidade da autuação.

2.44. Nesse diapasão, alega ausência dos requisitos de finalidade do ato administrativo, por supor mera formalidade não poderia ensejar multas. Sobre isso, Celso Antônio Bandeira de Mello (BANDEIRA DE MELLO, Celso Antônio. Curso de direito administrativo. 18 ed. São Paulo: Malheiros, 2004. p. 356) conceitua atos administrativos em sentido amplo da seguinte forma "[...] declaração do Estado (ou de quem lhe faça as vezes – como, por exemplo, um concessionário de serviço público), no exercício de prerrogativas públicas, manifestada mediante providências jurídicas complementares da lei a título de lhe dar cumprimento, e sujeitas a controle de legitimidade por órgão jurisdicional." De acordo com José Cretella Júnior (1998, p. 195): "ato administrativo perfeito é aquele que preenche todos os requisitos exigidos para tal". Quando não há a convergência desses requisitos, a estrutura do ato é defeituosa, imperfeita.

2.45. A finalidade também é um requisito vinculado de todo ato administrativo, porque o ordenamento jurídico não permite que a Administração Pública atue de maneira a distanciar-se ou desviar-se da finalidade pública. Representa, pois, o interesse público a ser atingido, indicado pela lei de maneira explícita ou implícita, sendo vedado ao administrador, em quaisquer hipóteses, escolher outra finalidade a ser atingida pelo ato, ou substituir a prevista em lei (MEIRELLES, 2004, pp. 149-150).

2.46. O motivo do ato administrativo, a depender do caso, poderá ser vinculado ou discricionário. "Será vinculado quando a lei, ao descrevê-lo, utilizar noções precisas, vocábulos unissignificativos, conceitos matemáticos, que não dão margem a qualquer apreciação subjetiva" (DI PIETRO, 2006, p. 225). Por outro lado, será discricionário quando: a) "a lei não o definir, deixando-o ao inteiro critério da Administração"; b) "a lei define o motivo utilizando noções vagas, vocábulos plurissignificativos, os chamados conceitos jurídicos indeterminados, que deixam à Administração a possibilidade de apreciação segundo critérios de oportunidade e conveniência administrativa" (DI PIETTRO, 2006, p. 225). A motivação, prevista expressamente como princípio[7] pela Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999, é a indicação dos pressupostos fáticos e jurídicos que possibilitaram a prática do ato, assim como a correlação lógica entre os eventos e situações ocorridos e a sua edição.

2.47. Dito isso, observe-se que temos no caso a descrição da conduta do interessado caracterizando o contexto fático: de deixar de pres*tar informações necessárias do diário de bordo, pois os campos relativos às informações sobre a manutenção da aeronave de marcas PP-FJA (Parte II - Situação técnica da Aeronave) não foram preenchidos. Não houve o registro dos campos: Horas de Célula para Intervenção de Manutenção, Tipo da Próxima Intervenção de Manutenção e Tipo de Última Intervenção de Manutenção, contrariando ao que está determinado no item 5.5 subitens 1,2 e 3 da IAC 3151,* Determina a norma como o regulado deve se portar nestes casos, o item 9.3 e capitulo 10 da IAC 3151/2002.

2.48. A consequência do não cumprimento da conduta regular por parte do interessado qual seja, o artigo 302, inciso II, alínea "a " da Lei 7.565/86 associado ao disposto no item 9.3 da IAC 3151, de 05/04/1984. Diante de todos estes elementos, claros e consistentes nos autos, devidamente motivados, não há de se falar em desrespeito ao requisito "motivo do ato administrativo".

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

2.50. A motivação da conduta apurada pela fiscalização, e consubstanciada no Relatório de Fiscalização nº 004177/2017 (**0757564)** se subsume à conduta descrita no auto de Infração.

2.51. Dado, ainda, o conceito de finalidade supra, resta claro que os atos praticados no processo foram tendentes a atingir seus fins específicos, seja pelo início do feito, com o auto de infração, para noticiar a recorrente da prática da conduta irregular e dar oportunidade de defender-se, seja da decisão condenatória que se propôs, enquanto ato vinculado, a imprimir a sanção à regulada por desrespeito de norma objetiva cogente em vigor.

2.52. Pelo exposto , entendo que tal argumento não deva prosperar.

2.53. ***das provas e dos meios legais***

2.54. Os fatos determinantes para a imposição da medida estão consubstanciados nas páginas do Diário de Bordo encaminhadas pela empresa NEO Taxi Aéreo **(0757581)**, no Auto de infração **(0750605)** no Relatório de Fiscalização - n.º 004177/2017 (**0757564),** e na diligência à área técnica para melhor detalhar os fatos que ensejaram a lavratura do AI SEI **(1427052)** .

2.55. É oportuno citar, quando os agentes da ANAC, mediante fiscalização (exercício do *manus* do poder de polícia da agência insculpido também no artigo 8º da Lei 11.182/2005) identifiquem que determinado ente regulado deixou de cumprir o estabelecido na norma deverá apurar os fatos e , se for o caso, lavrar respectivo auto de infração:

> CBA
>
> Art. 291. Toda vez que se verifique a ocorrência de infração prevista neste Código **ou na legislação complementar**, a autoridade aeronáutica lavrará o respectivo auto, remetendo-o à autoridade ou ao órgão competente para a apuração, julgamento ou providência administrativa cabível.
>
> § 1° Quando a infração constituir crime, a autoridade levará, imediatamente, o fato ao conhecimento da autoridade policial ou judicial competente.
>
> § 2° Tratando-se de crime, em que se deva deter membros de tripulação de aeronave que realize serviço público de transporte aéreo, a autoridade aeronáutica, concomitantemente à providência prevista no parágrafo anterior, deverá tomar as medidas que possibilitem a continuação do voo. (grifo nosso)

2.56. ***da ocorrência de bis in idem por ser penalizado pelo mesmo fato***

2.57. Cumpre registrar que o princípio de vedação *ao bis in idem* **não** possui previsão constitucional expressa, embora seja reconhecido, de modo implícito, como decorrência direta dos princípios da legalidade, da tipicidade e do devido processo legal no texto da Constituição Federal de 1988.

2.58. Não se pode afirmar que a garantia do **non bis in idem** impossibilite o legislador, ou quem lhe faça as vezes, de atribuir mais de uma sanção, administrativa ou não, a uma mesma conduta. Para Mello (2007, p. 212 - MELLO, Rafael Munhoz de. **Princípios constitucionais de Direito Administrativo Sancionador**: as sanções administrativas à luz da Constituição Federal de 1988. São Paulo: Malheiros, 2007):

2.59. *[...] o princípio do non bis in idem, por outro lado, não veda ao legislador a possibilidade de atribuir mais de uma sanção administrativa a uma mesma conduta. Foi afirmado acima que a sanção que atende ao princípio da proporcionalidade é a prevista no ordenamento jurídico: o legislador, observadas as normas constitucionais, define as medidas sancionadoras adequadas e proporcionais para cada situação de fato. Se estabelece a lei formal múltiplas sanções para uma mesma conduta, são elas as sanções adequadas e proporcionais, não sendo sua aplicação ofensiva ao princípio do non bis in idem.*

2.60. Nada obsta, então, que ato normativo estipule a acumulação de sanções administrativas ou de sanções administrativas com outras consequências, como sanções penais e compensações civis, por exemplo (VITTA, 2003, p. 115 - VITTA, Heraldo Garcia. **A Sanção no Direito Administrativo**. São Paulo: Malheiros, 2003, p. 115). Vitta (2003, p. 119) reconhece a possibilidade de "ser imposta mais de uma penalidade administrativa ao infrator ou responsável, quando ocorre descumprimento de um mesmo dever, porém, explicitamente, a norma determina a imposição, concomitante, de diferentes penalidades administrativas".

2.61. Neste sentido, a Resolução ANAC 25/2008, em seu art. 10º, §§ 2º 3º, registra expressamente que mesmo diante de duas ou mais infrações num mesmo contexto probatório – e diante da apuração conjunta dos fatos, deverá a Administração considerá-las de forma individualizada, inclusive no tocante aos critérios de imposição de penalidades e dosimetria:

2.62. *§ 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.*

2.63. *(...)*

2.64. *§ 3º Na hipótese do parágrafo anterior, a apuração conjunta dos fatos não implicará a utilização de critério de dosimetria distinto do estabelecido no Título III para a imposição de penalidades, devendo os atos decisórios que cominar em sanções, aplicá-las, de forma individualizada, pela prática de cada uma das infrações cometidas.*

2.65. Não obstante, ao compulsar as demais ocorrências relatadas pelo interessado verifico que se tratam de condutas iguais só que praticadas em dias distintos, ou registradas em folhas distintas do Diário de Bordo. Assim, configurada a hipótese respaldada pela doutrina administrativa, de poder ser imposta mais de uma penalidade administrativa ao infrator ou responsável, quando ocorre **descumprimento de um mesmo dever**, diante de permissivo normativo que explicitamente determina a imposição, concomitante, de diferentes penalidades administrativas.

2.66. ***da alegação de cerceamento de defesa pela negativa de acesso aos autos***

2.67. Sobre a alegação de cerceamento de defesa por suposta recusa por parte da ANAC em lhe garantir vistas aos autos, aponto que atualmente os documentos são produzidos digitalmente, o interessado ou eventual representante devidamente outorgado tiveram assegurado o acesso irrestrito ao conteúdo do Processo Administrativo através da utilização do Sistema SEI desta Agência, a partir da consulta do número do presente Processos Administrativo, ou seja, não prospera a alegação de cerceamento de defesa por falta de acesso aos autos. Ademais, fora devidamente cientificado do auto de infração, por meio da Protocolização de defesa (0869969), de forma a garantir acesso não só à irregularidade a ele imputada, como também a existência de processo administrativo em curso. Reitere-se, por oportuno, não haver nenhum pedido de vista os autos ou o pagamento da despesa correspondente. A despeito do vício da citação ou intimação, realizada sem a observância das formalidades e dos prazos legais pertinentes, o comparecimento espontâneo do interessado ou acusado supre os defeitos do ato cientificatório **(art. 26, § 5º, Lei Federal 9.784/99)**.

2.68. ***da nulidade do auto de infração por vício na motivação, na medida em o preenchimento incompleto do Diário de Bordo não resultou em risco à segurança***

2.69. O auto de infração indica os fatos que ensejaram a autuação:

> **Auto de Infração n.º 001197/2017 (0750605):**
>
> *"O piloto, RONI PIAGETTI SOUTO de código ANAC Nº 308791, comandante da aeronave de marcas PR-NEO, como registrado na folha de números 42 do Diário de Bordo nº 15/PR-NEO/2013 na data de 07/06/2013, deixou de registrar as informações da Parte II da folha do diário de bordo, relativas aos registros dos campos: Horas de Célula para Intervenção de Manutenção, Tipo da Próxima Intervenção de Manutenção e Tipo de Última Intervenção de Manutenção. Contrariando ao que determina a IAC 3151 Item 5.5 subitens 1,2 e 3."*

2.70. O histórico da infração, em seus detalhes, cita a data, a página do Diário de Bordo da aeronave PR-NEO e a falta de preenchimento da Parte II do Diário de Bordo, conduta que viola o artigo 302, inciso II, alínea "a " da Lei 7.565/86 associado ao disposto no item 9.3 da IAC 3151, de 05/04/1984. Diante desses elementos, claros e consistentes nos autos, devidamente motivados, não há de se falar em falta de motivação do ato administrativo.

2.71. Observa-se que, no Manual Geral de Operações – MGO da empresa NEO TÁXI AÉREO LTDA (**1584677),** o item 4.6.8 cita que o Comandante, ao assumir a aeronave, deve observar os reportes anteriores do Diário de Bordo, certificando-se que a aeronave está aeronavegável. No mesmo Manual há o item 6.3.1.1 I 3, o qual também cita que o Comandante deverá verificar as condições da aeronave quanto a horas disponíveis para a próxima inspeção e, no item 6.3.1.1 II 3, reafirma a necessidade de se verificar o correto preenchimento do Diário de Bordo.

2.72. Nessa mesma direção o CBAer, em seu artigo 172, o qual cita a responsabilidade do Comandante da aeronave quanto às anotações contidas no Diário de Bordo:

> *Art. 172. O Diário de Bordo, além de mencionar as marcas de nacionalidade e matrícula, os nomes do proprietário e do explorador, deverá indicar para cada voo a data, natureza do voo (privado aéreo, transporte aéreo regular ou não regular), os nomes dos tripulantes, lugar e hora da saída e da chegada, incidentes e observações, inclusive sobre infra-estrutura de*

proteção ao voo que forem de interesse da segurança em geral.

Parágrafo único. O Diário de Bordo referido no caput deste artigo deverá estar assinado pelo piloto Comandante, que é o responsável pelas anotações, aí também incluídos os totais de tempos de voo e de jornada.

2.73. Determina a norma a **obrigação** de se informar os itens "tipo da última intervenção de manutenção", "horas de célula para próxima intervenção de manutenção", "tipo da próxima intervenção de manutenção" . E, conforme consta no Auto de Infração em referência, estes dados não foram informados quando do preenchimento das citadas páginas do Diário de Bordo da aeronave, sendo que este erro inicial acabou por ser propagado através da utilização de dados errados quando do cálculo do tempo até a próxima intervenção de manutenção a ser realizada na aeronave contido nas páginas subsequentes do respectivo Diário de Bordo. Frisa-se que as aeronaves devem passar por revisões em intervalos de tempo e de voo, sendo que o preenchimento da Parte II do Diário de Bordo é o local aonde o Comandante da aeronave pode se certificar que a esta se encontra com horas disponíveis para o voo, não incorrendo assim no erro de se operar uma aeronave sem que tenha passado por manutenção.

2.74. Esta constatação, consequentemente, torna improcedente a alegação de que não teria havido prejuízo devido à falha de preenchimento do Diário de Bordo, uma vez que ao se superestimar as horas por ainda serem voadas até a próxima intervenção de manutenção interfere -se na segurança operacional, colocando em risco não só a integridade da própria máquina e de sua tripulação como a vida e patrimônio de terceiros em terra. Na medida em que, o ilícito administrativo (ou infração administrativa, aqui tomados como sinônimos) consiste no "comportamento voluntário, violador da norma de conduta que o contempla, que enseja a aplicação, no exercício da função administrativa", de uma sanção da mesma natureza. [FERREIRA, Daniel. *Sanções administrativas*, p. 63.]

2.75. ***da alegação de ausência de data no relatório de fiscalização***

2.76. Sobre o assunto, a teor do que determina o artigos 3º e 11º da Instrução Normativa nº 08, de 6 de junho de 2008, vigente à época dos fatos, o auto de infração é a peça inaugural do processo administrativo.:

Art. 3° O início do Processo Administrativo para a apuração de infrações aos dispositivos legais disciplinadores da atividade de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária e aplicação de sanção ***é originado por Auto de Infração decorrente de:***

I - constatação imediata de irregularidade;

II - Relatório de Fiscalização.

2.77. Já a Resolução ANAC nº 25, de 25 de abril de 2008, que disciplinava o processo administrativo para a apuração de infrações e aplicação de penalidades, no âmbito da competência da ANAC, à época dos fatos, dispunha em seu artigo 4º que o processo administrativo terá início com a lavratura do Auto de Infração – AI, dispondo, ainda, em seus artigos. 5º, 8º, 9º e 10:

Art. 5º O AI será lavrado quando for constatada a prática de infração à Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA, legislação complementar e demais normas de competência da autoridade de aviação civil, sendo obrigatório o atendimento dos requisitos essenciais de validade previstos no art. 8º desta Resolução.

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.

Art. 9º Os vícios processuais meramente formais do AI são passíveis de convalidação.

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. (Redação dada pela Resolução n° 306, de 25.2.2014, em vigor em 30.3.2014)

2.78. Vê-se, pois, que no âmbito desta Agência Reguladora, o processo administrativo tem início com a lavratura do Auto de Infração, cujos requisitos de validade estão previstos no artigo. 8º, da Instrução Normativa nº 25, de 25 de abril de 2008, vigente à época dos fatos. endo que eventuais vícios formais do AI são passíveis de convalidação. Desta forma, conforme se vê dos normativos supra, s.m.j., a ausência de data no Relatório de Fiscalização não prejudicou o interessado a ter ciência do inteiro teor da não conformidade apurada pela fiscalização, por meio do auto de infração que a peça inaugural do processo. A falta de preenchimento da parte II do Diário de Bordo, fora materializada por documentos acostados aos autos, inclusive com diligência à área técnica para melhor detalhar os fatos que ensejaram a lavratura do AI SEI **(1427052)**

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

2.80. ***que a sanção seja convertida em multa de advertência***

2.81. Não existe previsão legal com base na sanção de advertência. O rol taxativo do art. 289 do CBA, que dispõe sobre as providências administrativas, para fins de sanção diz o seguinte:

2.82. Art. 289. Na infração aos preceitos deste Código ou da legislação complementar, a autoridade aeronáutica poderá tomar as seguintes providências administrativas:

I - multa;

II - suspensão de certificados, licenças, concessões ou autorizações;

III - cassação de certificados, licenças, concessões ou autorizações;

IV - detenção, interdição ou apreensão de aeronave, ou do material transportado;

V - intervenção nas empresas concessionárias ou autorizadas.

2.83. Desse modo, não há a possibilidade de espécie de sanção sem que haja previsão legal, à luz do princípio da legalidade.

3. **Do Enquadramento e da Dosimetria da Sanção**

3.1. A Instrução Normativa ANAC nº 08/2008 determina que a penalidade de multa deve ser calculada a partir do valor intermediário constante das tabelas aprovadas em anexo à Resolução n° 25, em vigor desde 28/04/08, observando-se as circunstâncias atenuantes e agravantes existentes.

3.2. Para o reconhecimento da circunstância atenuante prevista no artigo 22, § 1°, inciso I da Resolução ANAC nº 25/2008 ("o reconhecimento da prática da infração") entende-se que o ente regulado deve reconhecer não só a prática do ato, mas também o fato de que essa conduta infringiu norma de competência da Autoridade de Aviação Civil, o que não se deu nos autos do processo. Dessa forma, deve ser afastada a sua incidência.

3.3. Da mesma forma, entende-se que o Interessado não demonstrou, nos autos, ter adotado voluntariamente qualquer providência eficaz para amenizar as consequências da infração. Repare-se que nenhuma medida que configure um dever pode ser fundamento para a aplicação dessa atenuante, prevista no artigo 22, § 1°, inciso II.

3.4. Para a análise da circunstância atenuante prevista no inciso no artigo 22, § 1°, inciso III ("a inexistência de aplicação de penalidades no último ano"), é necessária pesquisa para identificar a eventual existência de sanção aplicada ao ente regulado no período de um ano da data da ocorrência da análise. Em pesquisa no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC desta Agência (1657391) , restou demonstrado que não há penalidade anteriormente aplicada ao interessado, assim, há hipótese de circunstância atenuante como causa de diminuição do valor da sanção.

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

3.6. Dada a existência de circunstância atenuante e ausência de agravantes aplicáveis ao caso, sugiro que seja mantida a sanção aplicada pelo setor de primeira instância no valor de R$ 1.200,00 (hum mil e duzentos reais), nos termos do Anexo I, Tabela II, Código PDI "a" da Resolução 25 , de 25 de abril de 2008.

3.7. Sugiro por **NEGAR PROVIMENTO ao recurso** , mantendo a decisão aplicada pelo setor de primeira instância no valor de **R$ 1.200,00 (hum mil e duzentos reais)** em desfavor do interessado, por deixar de registrar no Diário de Bordo as informações da Parte II referentes aos seguintes campos: *Horas de Célula para Intervenção de Manutenção, Tipo da Próxima Intervenção de Manutenção e Tipo de Última Intervenção de Manutenção. Descumprindo ao que determina a IAC 3151 Item 5.5 subintens 1,2 e 3."* - e capituladas na alínea "a" do inciso II do artigo. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA - associado ao disposto no item 9.3 da IAC 3151, de 05/04/1984 ,conforme descrito abaixo:

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Tripulante / Aeroporto / Balção / Local / Hora / Portão de Embarque / etc. (dados para individualização)	Data da Infração	Infração	Enquadramento	Sanção a ser aplicada em definitivo
00058.518034/2017-47	663551182	001197/2017	Roni Piagetti Souto	07/06/2013	deixar de registrar no diário de bordo as informações da Parte II referentes aos seguintes campos: *Horas de Célula para Intervenção de Manutenção, Tipo da Próxima Intervenção de Manutenção e Tipo de Última Intervenção de Manutenção. Descumprindo ao que determina a IAC 3151 Item 5.5 subintens 1,2 e 3. "*	alínea "a" do inciso II do artigo. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA associado ao disposto no item 9.3 da IAC 3151, de 02 de junho de 2002.	R$ 1.200,00

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

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

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

Documento assinado eletronicamente por **Hildenise Reinert**, **Analista Administrativo**, em 02/07/2019, às 11:58, 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 **3072272** e o código CRC **26A1BF43**.

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 793/2019
PROCESSO Nº 00058.518034/2017-47
INTERESSADO: Roni Piagetti Souto

1. Recurso conhecido e recebido em seu efeitos suspensivo, vez que apresentado na vigência do art. 16 da Res. ANAC 25/2008.

2. Analisados todos os elementos constantes dos autos, em especial manifestações do interessado. Foi dada ampla oportunidade de manifestação no feito, respeitados prazos e dialética processual, de modo que preservados ampla defesa e contraditório inerentes ao certame.

3. De acordo com a proposta de decisão (3072272) Ratifico na integralidade os entendimentos da análise referenciada, adotando-os como meus e tornando-os parte integrante desta decisão, com respaldo nos termos do artigo 50, §1º da Lei nº 9.784/1999.

0.1. Trata-se de recurso interposto por Roni Piagetti Souto, contra decisão de primeira instância proferida pela SPO (Superintendência de Padrões Operacionais), na qual restou aplicada a multa, com atenuante e sem agravante, no valor de R$ 1.200,00 (hum mil e duzentos reais), pelo irregularidade descrita no Auto de Infração nº 001197/2017/SPO – por deixar de registrar no diário de bordo as informações da Parte II referentes aos seguintes campos: *Horas de Célula para Intervenção de Manutenção, Tipo da Próxima Intervenção de Manutenção e Tipo de Última Intervenção de Manutenção* - e capitulada na alínea alínea "a" do inciso II do artigo. 302, da Lei 7.565, de 1986, Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA associado ao disposto no item 9.3 da IAC 3151.

0.2. Constata-se que os fatos alegados pela fiscalização subsomem-se aos descritos na conduta tipificada como prática infracional, bem como fundamentam e motivam a penalidade aplicada. E, nesse sentido, aponto que tal alegação destituída das necessárias provas não afastam a presunção de veracidade que favorece o ato da Administração, a qual, ademais, "*in casu"* encontra-se documentada pela fiscalização no sentido de confirmar materialidade da infração. As alegações apresentadas pelo interessado não podem afastar o cristalino ato infracional.

4. Entendo que a proposta de decisão fundamentou bem o caso, de modo e afastar as alegações do interessado, consubstanciando e confirmando a prática da infração, tal como inexistência de vício ao longo de todo o processo, em especial da decisão condenatória aplicada pela primeira instância.

5. No concernente a dosimetria aplicada, em pesquisa no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC (1657391) desta Agência, restou demonstrado que não há penalidade anteriormente aplicada à Autuada nessa situação, verifica-se a hipótese de circunstância atenuante como causa de diminuição do valor da sanção para o patamar mínimo de R$ 1.200,00 (hum mil e duzentos reais), que é o valor previsto, à época dos fatos, para a hipótese da Tabela II, do Anexo I, "a" da Resolução ANAC nº 25/2008, vigente à época dos fatos.

6. Dosimetria proposta adequada para o caso. À luz do art. 36, §6º, da Resolução 472/2018, que entrou em vigor a partir de 04/12/2018, "*para fins de aferição da dosimetria deve-se considerar o contexto fático existente quando do arbitramento da sanção em primeira instância*".

7. Ressalto, ainda, que embora a Resolução nº 472/2018 tenha revogado a Resolução ANAC nº 25/2008 e IN ANAC nº 8, de 2008, estabeleceu em seu artigo 82 que suas disposições não prejudicam atos já praticados e da aplicação das normas vigentes à época dos fatos, inclusive no que concerne às sanções aplicáveis.

8. Consideradas as atribuições a mim conferidas pela Portaria nº 3.403, de 17 de novembro de 2016 e Portaria n° 2.829, de 20 de outubro de 2016 e com com lastro no art 42, inciso I da Resolução ANAC nº 472, de 2018, e competências ditadas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução n 381/2016, **DECIDO:**

- **NEGAR PROVIMENTO** ao Recurso, **mantendo a decisão aplicada pelo setor de primeira instância no valor de R$ 1.200,00 (hum mil e duzentos reais)** em desfavor do interessado, por deixar de registrar no Diário de Bordo as informações da Parte II referentes aos seguintes campos: *Horas de Célula para Intervenção de Manutenção, Tipo da Próxima Intervenção de Manutenção e Tipo de Última Intervenção de Manutenção. Descumprindo ao que determina a IAC 3151 Item 5.5 subintens 1,2 e 3."* - e capituladas na alínea "a" do inciso II do artigo. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA - associado ao disposto no item 9.3 da IAC 3151, nos seguintes termos:

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Tripulante / Aeroporto / Balção / Local / Hora / Portão de Embarque / etc. (dados para individualização)	Data da Infração	Infração	Enquadramento	Sanção a ser aplicada em definitivo
00058.518034/2017-47	663551182	001197/2017	Roni Piagetti Souto	07/06/2013	deixar de registrar no diário de bordo as informações da Parte II referentes aos seguintes campos: *Horas de Célula para Intervenção de Manutenção, Tipo da Próxima Intervenção de Manutenção e Tipo de Última Intervenção de Manutenção. Descumprindo ao que determina a IAC 3151 Item 5.5 subintens 1,2 e 3. "*	alínea "a" do inciso II do artigo. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA associado ao disposto no item 9.3 da IAC 3151, de 02 de junho de 2002.	R$ 1.200,00

9. À Secretaria.

10. Notifique-se.

11. Publique-se.

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 11/07/2019, às 17:35, 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 **3072273** e o código CRC **D234963E**.