

PARECER Nº 1127/2019/JULG ASJIN/ASJIN
PROCESSO Nº 00065.038145/2018-66
INTERESSADO: @INTERESSADOS_VIRGULA_ESPACO@

MARCOS PROCESSUAIS

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Data das Infrações	Data da Lavratura do AI	Notificação do AI	Defesa Prévia	Decisão de Primeira Instância (DC1)	Notificação da DC1	Multa aplicada em Primeira Instância	Postagem do Recurso
00065.038145/2018-66	667832197	005489/2018	21/02/2016 07/08/2017	19/07/2018	20/08/2018	05/09/2018	08/05/2019	18/06/2019	R\$ 2.400,00 (dois mil e quatrocentos reais)	21/06/2019

Infração: No Diário de Bordo, não preenchimento ou preenchimento inexato referente aos dados de uma etapa do voo antes da saída da tripulação da aeronave após o término do voo.

Enquadramento: Artigo 302, inciso II, alínea "a", da Lei nº 7.565/1986 c/c Item 9.3 da IAC 3151.

Proponente: Samara Alecrim Sardinha - Membro julgador da ASJIN/ANAC - Portaria de Nomeação nº 3883, de 17 de dezembro de 2018.

1. INTRODUÇÃO

1.1. Trata-se de recurso interposto por JOSÉ ROBERTO LUCA DE OLIVEIRA, em face da Decisão de Primeira Instância proferida no curso do processo administrativo sancionador discriminado no quadro acima, que individualiza a materialidade infracional e retrata os marcos relevantes para o trâmite e regularidade processual.

1.2. O AI descreve que:

Constatou-se voos que iniciaram e/ou terminaram em aeródromos homologados apenas para voo visual, porém, o tempo total de voo é idêntico ao tempo em condição IFR, não sendo feito o preenchimento das horas de voo em condição visual destes voos, o que caracteriza um preenchimento incorreto do diário de bordo.

Os voos em que foram registrados sem incluir o tempo de voo visual são:

004/PT-ETB/16 - 6 - L2 - 21/02/2016 - SSOK - SSOK - 131668

005/PT-ETB/17 - 4 - L1 - 07/08/2017 - SSKM - SSOK - 131668

2. HISTÓRICO

2.1. Tendo sido notificado do auto de infração em 20/08/2018, o autuado apresentou defesa em 05/09/2018.

2.2. Em 08/05/2019, após consideradas as alegações da defesa, foi emitida a Decisão de Primeira Instância aplicando multa no patamar mínimo, no valor de R\$1.200,00 (Mil e duzentos reais), para cada uma das duas infrações verificadas, totalizando R\$ 2.400,00 (dois mil e quatrocentos reais) em sanção administrativa.

2.3. Devidamente notificado da Decisão de Primeira Instância, o interessado interpôs recurso tempestivo:

I - Alega que conforme a IAC 3151, em seu item 3.9, referente a tempo de voo por instrumento, "é o tempo durante o qual é pilotada uma aeronave, tão somente por meio de instrumentos, sem referência a pontos externos". Que as mudanças referentes às regras visuais foram realizadas após a decolagem e seu cancelamento na vertical, não totalizando, assim, mais que três minutos de voo sob regras visuais. Ainda que "o sistema utilizado de conversão de horas sexagesimais para decimais, onde não inteirou 0,1h (um décimo de horas), foi arredondado para o menor valor, seguindo tabela publicada";

II - Afirma que não há normativa da ANAC, nem no manual de curso, que oriente quanto ao preenchimento de horas de voo "por instrumento quando operando em aeródromo homologado apenas para voo visual. O tempo de voo visual é inferior a 0,1 decimais de hora, assim arredondado o valor, sendo normal esta prática na instrução de voo por instrumentos, através de lista publicada pela ANAC. Nas auditorias feitas pela ANAC e todos os processos já enviados, nunca fui orientado a assim fazê-lo". Afirma, ainda, que o diário de bordo foi preenchido e assinado após o voo, obedecendo o disposto no item 9.3 da IAC 3151. Também que os dados foram incluídos de forma clara, não havendo ocultação de informações, não existindo alterações fraudulentas, e não sendo ato de alteração de dados para alguma coisa ilícita;

III - Reitera dizendo que não foi ocultado dados ou informações que fossem obstáculos para a fiscalização, "sendo estes dados confirmados e transmitidos nos processos de requerimento de habilitações, CIV digital, e Declaração de voo junto a ANAC, processos estes analisados e julgados procedentes pela ANAC". Assim, entende que o problema foi sanado após nova elaboração de manual para curso de voo por instrumentos, sendo este protocolado e aprovado pela ANAC;

IV - Por fim solicita deferimento.

2.4. É o relato.

3. PRELIMINARES

3.1. Recurso conhecido e recebido sem efeito suspensivo, vez que apresentado na vigência do artigo 38 da Resolução ANAC nº 472/2018, a saber:

Art. 38. Da decisão administrativa que aplicar sanção pecuniária, caberá recurso a ser interposto no prazo de 10 (dez) dias, contados da data da ciência da decisão pelo atuado, no endereço físico ou eletrônico indicado.

§ 1º O recurso não terá efeito suspensivo, ressalvada a possibilidade prevista no parágrafo único do art. 61 da Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999. (Redação dada pela Resolução nº 497, de 29.11.2018)

3.2. Regularidade processual

3.3. Considerados os marcos apontados no início desta análise, acuso regularidade processual no presente feito, eis que preservados todos os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitados os princípios da Administração Pública, em especial contraditório e ampla defesa. O processo teve movimentação regular, respeitados os prazos legais, em especiais os prescricionais estabelecidos pela Lei nº 9.873, de 23 de novembro de 1999. Julgo, pois, o processo apto para receber a decisão de segunda instância administrativa por parte desta Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância (ASJIN).

4. FUNDAMENTAÇÃO: MÉRITO E ANÁLISE DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO

4.1. A conduta imputada ao atuado consiste em "não preencher as horas de voo em condição visual dos voos realizados em 21/02/2016 e 07/08/2017, respectivamente nos trechos SSOK/SSOK e SSKM/SSOK". Tendo o fato sido enquadrado no artigo 302, inciso II, alínea "a", da Lei nº 7.565/1986 c/c Item 9.3 da IAC 3151, abaixo transcritos:

Lei nº 7565/86

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;

IAC 3151

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.

4.2. Alegações do atuado

4.3. Sobre as alegações do atuado, primeiramente convém mencionar que o Diário de Bordo é o documento oficial de registro do voo, sendo ele de responsabilidade do Comandante. De acordo com o artigo 172 do CBA:

Lei nº 7565/86

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, af também incluídos os totais de tempos de voo e de jornada.

4.4. No quesito preenchimento do diário de bordo, o Código Brasileiro de Aeronáutica era complementado pela Instrução de Aviação Civil (IAC) 3151, onde se pode ler:

IAC 3151

3.9 TEMPO DE VÔO POR INSTRUMENTO

Tempo durante o qual é pilotada uma aeronave, tão somente por meio de instrumentos, sem referência a pontos externos.

5.4 PARTE I – REGISTROS DE VÔO

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

1. Numeração do Diário de Bordo.
2. Numeração da página do Diário de Bordo (desde o Termo de Abertura até o Termo de Encerramento).
3. Identificação da aeronave.
4. Fabricante, modelo e número de série da aeronave.
5. Categoria de registro da aeronave.
6. Tripulação – nome e código DAC.
7. Data do voo – dia/mês/ano.
8. Local de pouso e decolagem.
9. Horário de pouso e decolagem.
10. Tempo de voo diurno, noturno, IFR (real ou sob capota).
11. Horas de voo por etapa/total.
12. Ciclos parciais e totais de voo (quando aplicável).
13. Número de pousos parciais e totais.
14. Total de combustível para cada etapa de voo.
15. Natureza do voo.
16. Passageiros transportados por etapa (quando aplicável).
17. Carga transportada por etapa (quando aplicável).
18. Local para rubrica do comandante da aeronave.
19. Local para rubrica do mecânico responsável pela liberação da aeronave, de acordo com o RBHA 43.
20. Ocorrências no voo

4.5. Ademais, à título complementar por não estar vigente na época dos fatos, a Portaria nº 2.050/SPO/SAR/2018, que estabelece modelo de referência de diário de bordo em meio físico, determina:

Art. 16. Os horários de partida, decolagem, pouso, e corte dos motores devem ser informados no formato HH:MM.

I (Suprimido pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019)

II (Suprimido pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019)

§ 1º Quando não for identificado o horário de referência, será considerado o horário local do aeródromo de origem da etapa do voo. (Incluído pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019)

§ 2º O horário UTC (zulu) pode ser identificado pela letra Z, ou pela sigla UTC, ou outra forma inequívoca. (Incluído pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019)

§ 3º O horário de referência utilizado para o primeiro lançamento da etapa de um voo obriga a sua utilização para os demais lançamentos da etapa.

Art. 17 Os quantitativos de horas de voo diurnas e noturnas, voo em condições VFR, IFR-R (real) e IFR-C (sob capota) e tempo total de voo devem ser registrados no formato HH:MM ou formato decimal. (Redação dada pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019)

I (Suprimido pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019)

II (Suprimido pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019)

Parágrafo único. As horas noturnas devem ser lançadas como lidas no relógio. (Redação dada pela Portaria nº 128/SPO/SAR, de 14.01.2019)

4.6. Desta forma, não há que se falar em erro material no preenchimento do Diário de Bordo. O Código Brasileiro de Aeronáutica é claro ao determinar ao piloto Comandante registrar no Diário de Bordo o nome dos tripulantes que realizaram cada voo.

4.7. Sobre o argumento de ausência de intencionalidade, é necessário destacar que a falta de dolo ou culpa não tem o condão de afastar a responsabilidade do atuado pela conduta infracional. O cumprimento de norma *erga omnes* vigente é objetivo, sem distinção de elemento volitivo, a não ser que expressamente consignado pela norma regulamentar. Como os normativos em comento não fazem expressamente esta distinção, não é possível vislumbrar que o argumento de exigência de voluntariedade para incursão na infração mereça prosperar.

4.8. Este entendimento é corroborado por Hely Lopes Meirelles, que destaca que a multa administrativa, diferente das sanções penais, é de natureza objetiva, isto é, prescinde da caracterização da culpa ou do dolo do infrator para ser devida, uma vez que decorre do exposto descumprimento de conduta desejável imposta pelo Estado, decorrente precipuamente da supremacia do interesse público. (MEIRELLES, Hely Lopes. Direito Administrativo Brasileiro. 23ª ed. São Paulo: Malheiros, 1999.)

4.9. No mérito, o atuado deixou de preencher as horas de voo em condição visual e em seu recurso não foi capaz de afastar a acusação que lhe foi imputada pelo Auto de Infração nº 005489/2018.

4.10. Necessário ressaltar que os atos administrativos são presumidos verdadeiros e legais até que se prove o contrário, em consonância com o princípio da legalidade contido no *caput* do art. 37 da Constituição Federal. Assim, a Administração Pública, no caso representada pela ANAC e pelo Ministério da Saúde, não tem o ônus de provar que seus atos são legais e a situação que gerou a necessidade de sua prática realmente existiu, cabendo ao destinatário do ato, no caso o atuado, o encargo de provar que o agente administrativo estava equivocado.

4.11. Essa característica deflui da própria natureza do ato administrativo como ato emanado de agente público, que é um legítimo representante do Estado. Vários são os fundamentos dados a essa característica; o fundamento precipuo, no entanto, reside na circunstância de que se cuida de atos emanados de agentes detentores de parcela do Poder Público, imbuídos, como é natural, do objetivo de alcançar o interesse público que lhes compete proteger. Desse modo, inconcebível seria admitir que não tivessem a aura de legitimidade, permitindo-se que a todo momento sofressem algum entrave oposto por pessoas de interesses contrários.

4.12. Destaca-se que a presunção de veracidade dos fatos narrados no teor do ato administrativo são relativas (*juris tantum*) e deve admitir a impugnação de seu mérito pelo sujeito interessado, a partir de um procedimento instrutório que oportunize a produção de provas, dentro de uma relação processual que garanta o contraditório e a ampla defesa, tanto na própria esfera administrativa quanto na via da tutela jurisdicional.

4.13. Desta forma, a presunção de legitimidade dos atos administrativos tem por consequência a transferência do ônus probatório para o administrado. Se este não ilide a presunção, provando que a administração agiu ao arrepio da lei, prevalecem a validade e a eficácia do ato impugnado.

4.14. Por fim, ressalta-se que o sistema de aviação é baseado em regras, que estabelecem normas jurídicas de cumprimento obrigatório àqueles que se submetem a tutela estatal. Esse sistema de aviação pode ser chamado de ordem aeronáutica que é formada por atos, normas, costumes, valores, estruturas e tecnologias que possibilitam a segurança e a fluidez de um voo ou de uma série de voos, com vistas ao adimplemento, inclusive, dos compromissos internacionais relativos à aviação dos quais o país é signatário.

4.15. Conclui-se, assim, que as alegações do atuado não foram eficazes para afastar a aplicação da sanção administrativa; restando configurada a infração apontada pelo auto de infração.

5. **DOSIMETRIA DA SANÇÃO**

5.1. A Decisão de Primeira Instância aplicou multa no patamar mínimo, no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais), haja vista a ausência de circunstâncias agravantes e a existência de circunstância atenuante previstas no artigo 22 da Resolução ANAC nº 25/2008.

5.2. A Resolução ANAC nº 472, que entrou em vigor em 07/12/2018, determinou em seu artigo 82 que suas novas disposições aplicam-se a todos os processos em curso, sem prejuízo dos atos já praticados, inclusive no que concerne às sanções aplicáveis. No tocante à gradação das sanções, ficaram estabelecidos no artigo 36 da nova norma os critérios para a aplicação das circunstâncias atenuantes e agravantes, como segue:

5.3. **Circunstâncias Atenuantes**

a) Para o reconhecimento da circunstância atenuante prevista no inciso I do § 1º do art. 36, da Resolução ANAC nº 472/2018, (“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. É entendimento desta ANAC que a explanação do contexto fático que deu razão à prática infracional não impossibilita a concessão da atenuante de reconhecimento da prática da infração, contanto que a justificativa não busque afastar

a responsabilidade pelo cometimento do ato infracional. No caso em análise, o interessado não reconhece a prática de infração e pede a anulação do auto de infração. Desta forma, concluo não ser aplicável esta circunstância como causa de atenuante do valor da sanção;

b) Para o reconhecimento da circunstância atenuante prevista no artigo 36, § 1º, inciso II da Resolução ANAC nº 472/2018 - adoção voluntária de providências eficazes para evitar ou amenizar as consequências da infração - note que a redação do art. 22, §1º, II, é transparente em determinar que a medida adotada pela empresa precisa ser eficaz a ponto de evitar ou amenizar as consequências da infração. Tal eficácia deve produzir efeitos concretos e estar alinhada à ideia de amenizar as consequências do caso concreto. O tipo infracional ora analisado não permite aplicação desta atenuante, e por este motivo entendo que não se aplica esta circunstância como causa de diminuição do valor da sanção;

c) Para a análise da circunstância atenuante prevista no inciso III do § 1º do art. 36, da Resolução ANAC nº 472, de 2018 ("a inexistência de aplicação de penalidades no último ano"), é necessária pesquisa para identificar a eventual existência de sanção aplicada em definitivo ao ente regulado no período de um ano encerrado em 21/02/2016 e 07/08/2017, que é a data das infrações ora analisadas. Em pesquisa no Sistema Integrado de Gestão de Créditos (SIGEC) dessa Agência não se identificou penalidade anteriormente aplicada ao atuado nessa situação. Devendo ser considerada essa circunstância atenuante como causa de diminuição do valor da sanção;

5.4. Circunstâncias Agravantes

d) Quanto à existência de circunstância agravante, são as hipóteses previstas no §2º do art. 36, da Resolução ANAC nº 472/2018: a reincidência; a recusa em adotar medidas para reparação dos efeitos da infração; a obtenção, para si ou para outrem, de vantagens resultantes da infração; a exposição ao risco da integridade física de pessoas ou da segurança de voo; e a destruição de bens públicos. Em pesquisa ao Sistema Integrado de Gestão de Créditos dessa Agência não se identificou a reincidência de infração de mesma natureza. Desta forma, não deve ser aplicada essa circunstância agravante como causa de aumento do valor da sanção para o seu patamar máximo.

6. CONCLUSÃO

6.1. Por tais razões, sugiro por CONHECER DO RECURSO E NEGAR-LHE PROVIMENTO, MANTENDO a multa aplicada em primeira instância administrativa, em desfavor do interessado, por "não preencher as horas de voo em condição visual dos voos realizados em 21/02/2016 e 07/08/2017, respectivamente nos trechos SSOK/SSOK e SSKM/SSOK", em descumprimento ao previsto no artigo 302, inciso II, alínea "a", da Lei nº 7.565/1986 c/c Item 9.3 da IAC 3151.

6.2. É o Parecer e a Proposta de Decisão.

6.3. Submete-se ao crivo do decisor.

Samara Alecrim Sardinha

SIAPE 1649446

Membro julgador da ASJIN/ANAC - Portaria de Nomeação nº 3883, de 17 de dezembro de 2018



Documento assinado eletronicamente por **Samara Alecrim Sardinha, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 10/10/2019, às 16:32, 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 **3460570** e o código CRC **8EEA0CD1**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 1430/2019

PROCESSO Nº 00065.038145/2018-66
INTERESSADO: @interessados_virgula_espaco@

Recurso conhecido e **recebido sem seu efeito suspensivo**, vez que apresentado na vigência da Resolução ANAC nº 472/2018.

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

De acordo com o Parecer 1127 (3460570), 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.

Analizados todos os elementos constantes dos autos, em especial as manifestações do interessado, asseguro que lhe foi dada ampla oportunidade de manifestação no feito e respeitados os prazos e a dialética processual, de modo que preservados ampla defesa e contraditório inerentes ao certame.

Dosimetria adequada para o caso, considerando que 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*".

Dito isto, com fundamento no artigo 42, inciso I da Resolução ANAC nº 472/2018 e competências dadas pelo artigo 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381/2016, **DECIDO**:

I - **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO** a multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa no patamar mínimo de R\$ 2.400,00 (dois mil e quatrocentos reais), em desfavor de **JOSÉ ROBERTO LUCA DE OLIVEIRA**, por por "*não preencher as horas de voo em condição visual dos voos realizados em 21/02/2016 e 07/08/2017, respectivamente nos trechos SSOK/SSOK e SSKM/SSOK*", em descumprimento ao previsto no artigo 302, inciso II, alínea "a", da Lei nº 7.565/1986 c/c Item 9.3 da IAC 3151;

II - **MANTER** o crédito de multa 667832197, originado a partir do Auto de Infração nº 005489/2018.

À Secretaria.

Publique-se.

Notifique-se.

BRUNO KRUCHAK BARROS

SIAPE 1629380

Presidente Turma Recursal – Brasília



Documento assinado eletronicamente por **Bruno Kruchak Barros, Presidente de Turma**, em 11/10/2019, às 19:23, 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 **3601373** e o código CRC **A4BCC812**.

Referência: Processo nº 00065.038145/2018-66

SEI nº 3601373