



PARECER Nº 426/2020/JULG ASJIN/ASJIN
PROCESSO Nº 00068.500334/2016-70
INTERESSADO: GOLDEN AIR - AEROTAXI LIMITADA

PROPOSTA DE DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA – ASJIN

Auto de Infração: 004825/2016 **Lavratura do Auto de Infração:** 09/09/2016

Crédito de Multa (SIGEC): 661.993/17-2

Infração: Permitir não preenchimento ou preenchimento inadequado referente aos dados de uma etapa do voo antes da saída da tripulação da aeronave após o término do voo

Enquadramento: alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA c/c art. 172 do CBA c/c item 9.3 e capítulo 10 da IAC 3151/2002

Data da infração: conforme tabela anexada ao AI (25/08/2014)

Proponente: Renata de Albuquerque de Azevedo – SIAPE 1766164

1. RELATÓRIO

1.1. *Introdução*

Trata-se de recurso interposto por GOLDEN AIR - AEROTAXI LIMITADA em face da decisão proferida no curso do Processo Administrativo nº 00068.500334/2016-70, conforme registrado no Sistema Eletrônico de Informações (SEI) desta Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, da qual restou aplicada pena de multa, consubstanciada essa no crédito registrado no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC sob o número 661.993/17-2.

O Auto de Infração nº 004825/2016, que deu origem ao presente processo, foi lavrado em 09/09/2016, capitulando a conduta do Interessado na alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA – Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº 7.565, de 19/12/1986) c/c art. 172 do CBA c/c item 9.3 e capítulo 10 da IAC 3151/2002, descrevendo-se o seguinte (SEI nº 0104514 e 0108880):

CÓDIGO DA EMENTA

00.0007565.034

DESCRIÇÃO DA EMENTA

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

HISTÓRICO

Foi constatado, após análise das evidências colhidas durante a auditoria especial na Base Principal de Operações da GOLDEN AIR AEROTAXI LTDA realizada no seu hangar (SBFL), no dia 02.06.2016, que a referida sociedade empresária permitiu, no trecho informado na tabela em anexa, que o Sr. JAIRO ROBERTO STOCCO, CANAC 519199, lançasse de forma inexata os dados a serem preenchidos, mormente, no que tange ao nome do Comandante e do segundo em comando, ou melhor, não preenchendo devidamente o Diário de Bordo, não atendendo, portanto, o item 9.3 da IAC 3151/02 c/c art. 165, parágrafo único, da Lei 7.565/86. Vale dizer, apenas a

título exemplificativo, que a primeira ocorrência foi apostada nos dados complementares abaixo.
(...)

DADOS COMPLEMENTARES

Nome do tripulante: JAIRO ROBERTO STOCCO CANAC tripulante: 519199 - Folha do Diário de Bordo: 15 - Data da Ocorrência: 25/08/2014

Em anexo ao Auto de Infração, é apresentada a Tabela com as informações da irregularidade constatada, conforme reprodução a seguir:

| Nº de irregularidades | Data da ocorrência | Origem / Destino |
|-----------------------|--------------------|------------------|
| 1 | 25/08/2014 | SBPA / SBFL |

1.2. *Relatório de Fiscalização*

Consta nos autos o 'Relatório de Fiscalização', no qual é apontada a irregularidade constatada – SEI nº 0146841.

Em adição, são apresentadas as cópias dos seguintes documentos probatórios (SEI nº 0146913):

- Páginas nº 15 do Diário de Bordo nº 012/PT-LDM/2014;
- Ofício nº 353/2016/GOAG-PA (SPO), de 07/07/2016, na qual a fiscalização desta ANAC solicita informações à GOLDEN AIR - AEROTAXI LIMITADA para apuração de supostas irregularidades;
- Cartas emitidas em 20/07/2016 pela GOLDEN AIR - AEROTAXI LIMITADA e assinadas pelo Diretor de Operações, Sr. JAIRO ROBERTO STOCCO, em resposta ao Ofício nº 353/2016/GOAG-PA/SPO e a cópia da página nº 15 do Diário de Bordo nº 012/PT-LDM/2014 com preenchimento dos dados ausentes.

1.3. *Defesa do Interessado*

Notificado da lavratura do Auto de Infração em 16/11/2016 (SEI nº 0224382), o Autuado apresentou defesa em 07/12/2016 (SEI nº 0246433).

No documento, o Autuado apresenta, resumidamente, as seguintes alegações:

- Indica que o “auto de infração refere-se pelo suposto descumprimento do disposto no artigo 302 da Lei 7.565”. Menciona o art. 291 do CBA e art. 4º da Resolução ANAC nº 25/2008.
- Alega que agiu dentro da legalidade, não cometendo a infração declinada no auto. Justifica que “os diários de bordo são preenchidos por carbono a partir da segunda via, e por conta de alguma falha na folha de carbono não transladada a totalidade da informação”. Declara que, conforme a cópia do original do diário de bordo, a informação encontra-se postada. Ao final, requer impugnação do auto de infração.
- Menciona o Parecer nº 2/2014/SPO/ANAC e Despacho nº 30/2014/SPO/ANAC, sobre o entendimento fincado na SPO que trata de orientações para tratamento de matéria com base na autuação de comissário de voo diante do descumprimento do art. 30 da Lei nº 7.183/84. O Interessado requer a observância de forma subsidiária desse entendimento, que sustentaria, segundo o administrado, a anulação da infração.
- Aduz que deve ser levado em conta o princípio *non bis in idem*, apresentando seus argumentos de terem sido lavrados autos de infração para a empresa e para o tripulante pelo mesmo motivo. Indica ausência de norma prevendo dupla punição pelo mesmo fato e requer a insubsistência do presente

auto.

- O Interessado requer que seja considerada “a inexistência de auto de infração em período de um ano anterior ao presente” e indica que o “requerimento é realizado de forma acessória a presente defesa, caso a mesma não seja aceita”. Menciona o art. 22, §1º, da Resolução ANAC nº 25/2008. Afirma que deve ser levado em conta que a empresa “realizou treinamento com os comandantes afim de regularizar o suposto fato contido no auto” e declara que “após tal reunião foi implementado novos documentos, justamente para que não houvesse qualquer outra interpretação que pudesse gerar o presente auto.” Caso não seja considerado insubsistente o presente auto, requer que seja considerada a atenuante.
- O Autuado requer que seja provido o recurso, devendo ser declarado prescrito o presente processo. Alternativamente, que sejam canceladas as multas aplicadas pelas razões expostas em sua defesa. Caso não haja a improcedência do processo, o fornecimento do prazo requerido. Ao final, pede deferimento.

1.4. ***Decisão de Primeira Instância***

Em 27/09/2017, a autoridade competente, após apontar a presença de defesa, decidiu pela aplicação, com atenuante baseada no inciso III do §1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008 ("a inexistência de aplicação de penalidades no último ano") e sem agravante, de penalidade de multa no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais) – SEI nº 0965202 e 0965236.

Consta nos autos a Notificação de Decisão – PAS nº 2290(SEI)/2017/CCPI/SPO-ANAC, documento assinado eletronicamente em 28/11/2017 (SEI nº 1294649), informando o Interessado acerca da aplicação de penalidade de multa, abrindo prazo para interposição de recurso.

1.5. ***Recurso do Interessado***

Tendo tomado conhecimento da decisão em 08/12/2017 (SEI nº 1379360), o Interessado postou recurso em 19/12/2017 (processo anexado nº 00065.574866/2017-54, SEI nº 1392832).

Em suas razões, o Interessado recorre reiterando suas alegações apresentadas em defesa e acrescenta as seguintes alegações:

- No mérito, reafirma que agiu dentro da legalidade e alega que o diário foi corretamente preenchido, havendo uma falha por conta do transpasse de informações via "carbono".
- Requer a oitava do Sr. Fiscal para que “informe se informação colhida foi diretamente do diário de bordo ou de cópia do mesmo”. Reitera suas justificativas quanto à falha na folha de carbono no preenchimento do diário de bordo. Salaria que esse foi corretamente preenchido e entende que a multa não deve prosperar. Ao final, requer a impugnação do auto de infração.
- Reafirma suas observâncias quanto ao Parecer nº 2/2014/SPO/ANAC e Despacho nº 30/2014/SPO/ANAC. Reitera suas alegações de ocorrência de *bis in idem* e que sejam consideradas as circunstâncias atenuantes.
- Ao final, solicita que seja provido o presente recurso, devendo ser declarado prescrito o presente processo. Alternativamente, que seja cancelada a multa aplicada pelas razões expostas no documento. Caso não haja a improcedência do processo, o fornecimento do prazo requerido. Ao final, pede deferimento.

Tempestividade do recurso certificada em 25/01/2018 – SEI nº 1460690.

1.6. ***Documento “Adendo” ao Recurso***

Em 18/01/2018, o Interessado postou o “Adendo ao Recurso ao Auto de Infração” (processo anexado nº

No referido Adendo, o Interessado apresenta as seguintes alegações:

- Aduz quanto à suposta incompetência do autuante. Menciona o art. 42 do Regimento Interno da ANAC (Resolução ANAC nº 381/2016), sustentando que somente as Superintendências e os titulares dos órgãos de assistência direta e imediata vinculados diretamente à Diretoria têm competência legal para aplicar penalidades resultantes do descumprimento da legislação aeronáutica. Entende que “a pessoa que apreciou o recurso não tem competência para tanto”, sendo esse motivo para anulação do auto de infração. Alega também que o auto de infração é nulo por não demonstrar que o ato foi praticado por servidor público competente. Aponta que é impossível determinar se quem aplicou o auto de infração tinha as condições de legalidade e legitimidade para tal, tendo em vista que não há nenhuma informação no auto de infração, ou mesmo publicação em Diário Oficial da União, de qualquer ato de delegação de competência para autuante. Apresenta seu entendimento que, caso haja delegação, esta fere o que determina o art. 11 da Lei nº 9.784/99, a qual indica que a competência é irrenunciável e se exerce pelos órgãos administrativos a que foi atribuída como própria, salvo os casos de delegação de competência e avocação legalmente admitidas. Reclama que não pode exercer seu amplo direito de defesa, justificando que não consta no auto de infração a indicação da autoridade competente, nem mesmo um endereço de correspondência, para a qual deveria apresentar sua defesa.
- No mérito, o Recorrente alega que “não pode desenvolver sua ampla defesa, tendo em vista não saber se o autuante tem competência legal, dentro de sua formação, para praticar tal procedimento e não há indicação da autoridade a qual deva ser dirigido a defesa”.
- Cita a Nota Técnica nº 10/2016/ACPI/SPO e pugna pela aplicação do princípio de razoabilidade nos casos de infrações repetitivas que englobem o mesmo conjunto probatório, sustentando que essas não devem ser individualizadas, e sim tratadas em conjunto.
- Ao final, reitera sua solicitação para que seja provido o recurso, devendo ser declarado prescrito o presente processo. Alternativamente, requer que seja cancelada a multa aplicada pelas razões expostas na defesa. Caso não haja a improcedência do processo, o fornecimento do prazo requerido. Ao final, pede deferimento.

1.7. *Manifestação do Interessado*

Em 10/10/2018, o interessado protocolou nova manifestação (SEI nº 2316013, conforme recibo eletrônico de protocolo SEI nº 2316015).

No documento, o Interessado alega que “no presente processo existem diversas circunstâncias relevantes que demonstram estar o processo eivado de vícios insanáveis (...)”. Afirma que a empresa foi surpreendida com a notificação da decisão de primeira instância “sem que pudesse exercer seu direito constitucional a ampla defesa e o contraditório (...)” e que nessa notificação não existe “qualquer informação sobre a tipificação das supostas infrações ou o seu fundamento jurídico (...)”. Aduz que a conduta desta ANAC afronta a lei, tornando a infração nula de pleno direito.

O Recorrente apresenta, resumidamente, as seguintes alegações:

- Reitera seus argumentos de incompetência do autuante. Acrescenta que a publicação em Boletim de Pessoal de Serviço (BPS) não tem valor legal e, ainda, não há previsão no Regimento Interno da ANAC a publicação de qualquer boletim que atribua o caráter de publicidade que os atos administrativos requerem. Conclui que o “Boletim de Pessoal de Serviço não é meio oficial de publicidade de atos administrativos”.
- Apresenta seus argumentos quanto à ilegalidade da decisão de primeira instância. Afirma que a decisão é “ilegal e não tem valor jurídico algum” e justifica que essa foi produzida por “servidor incompetente para a análise, decisão e assinatura do mesmo”, que possui cargo de Técnico em

Regulação de Aviação Civil. Segundo seu entendimento, não compete a esse cargo “a decisão final, de mérito, em processos administrativos, muito menos proporem multas ou estipularem os seus valores”. Afirmar que a função de técnico “tem sua competência de atuação delimitada pela Lei n.º 11.292/06, cujas atribuições são apenas de suporte e apoio às atividades de regulação”. Sustenta ainda que a decisão em processos administrativos não pode ser delegada.

- Aduz a ocorrência de cerceamento de defesa, dispondo que “não pôde desenvolver uma ampla defesa e o contraditório, tendo em vista que a notificação de decisão não apresenta os motivos pelos quais a empresa sendo multada e não ter acesso a qualquer documento produzido, que deveriam fazer parte integrante da Notificação de Decisão, conforme prevê o art. 26, §1º, VI da Lei nº 9.784/99.”
- Argumenta sobre a falta de motivação, descrevendo que a Notificação de Decisão informa apenas que foi aplicada a penalidade de multa no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais). Alega que não há qualquer indício, no ofício de notificação da Decisão, sobre que fato ou conduta executada pela Recorrente, que fosse considerada como infracional, entendendo que a sanção imposta não atende ao disposto no art. 50, inciso II, §1º da Lei 9.784/99.
- Alega ilegalidade da notificação de decisão, afirmando que essa não atende ao que determina o art. 26, inciso VI da Lei nº 9.784/99. Considera que “não há na Notificação de Decisão quaisquer fatos ou fundamentos jurídicos que indiquem as razões pelas quais a Anac decidiu por multar a empresa”. Conclui que o processo é absolutamente nulo. O Recorrente aduz que a notificação é assinada por agente administrativo, que segundo entende, não teria competência atribuída em lei para expedir tal notificação, o que a tornaria absolutamente ilegal.
- Aborda o conceito de competência. Afirmar que a competência é impessoal, sendo a mesma para todos os agentes investidos no mesmo cargo, ela existe antes da nomeação e continua a existir depois, nas hipóteses de vacância. Acrescenta que a competência é o primeiro requisito de validade do ato administrativo.
- Aduz sobre ilegalidade do valor da multa, apresentando seu entendimento que a Lei nº 11.182/2005, que cria a Agência Nacional de Aviação Civil, e o Regimento Interno da Agência não a autorizam majorar ou mesmo atualizar os valores das multas, “que somente poderão ser alterados mediante nova lei ordinária”. Afirmar “Mesmo que as normas utilizadas autorizassem expressamente a majoração ou atualização, ainda assim, seriam manifestamente ilegais, pois, estariam contrárias ao próprio Código Brasileiro de Aeronáutica, lei ordinária, que somente pode ser revogada por outra lei ordinária que dê tratamento diverso aos valores atualmente estipulados”. Acrescenta que o valor imputado à Recorrente fere os princípios da proporcionalidade e da razoabilidade. Também entende que o cálculo do valor da multa ser amparado em resolução é absolutamente ilegal e que “o agente que apresentou a proposta de decisão, não tem competência legal para atribuir, dentro da escala ilegal e absurda, a dosimetria de valores, determinando o valor estipulado como sendo razoável ao caso”.
- Discorre sobre a desproporcionalidade e a irrazoabilidade do valor da multa. Declara que “as multas administrativas são tipo de penalidade pecuniária que buscam compensar o possível dano causado pelo contribuinte ao Estado com a prática da infração”. Contudo, alega que, se a multa é fixada em valor excessivo, suficiente para inviabilizar a vida financeira do Recorrente, tal penalidade toma caráter de ato confiscatório e se desvia da sua finalidade, impondo-se a sua anulação judicial. Afirmar que “é absolutamente desproporcional atribuir um valor tão alto por uma infração que sequer sabe se existiu, já que não sabemos qual foi a fundamentação para aplicá-la”.
- Dispõe sobre a revogação do ato administrativo. Afirmar que a Administração Pública pode anular seus próprios atos, quando eivados de vícios que os tornam ilegais, porque deles não se originam direitos; ou revogá-los, por motivo de conveniência ou oportunidade, respeitados os direitos adquiridos, e ressalvada, em todos os casos, a apreciação judicial. Considera que, embora a ANAC argumente que os atos da administração gozem de presunção de legalidade e legitimidade, esta presunção persiste enquanto perdurar o estado de legalidade sem que haja impugnação. E que apontada a ilegalidade o órgão tem o dever de anular quando estes atos são manifestamente ilegais.

Entende que nestes casos não cabe alternativa ao órgão senão anular o referido ato, como afirma ser o caso em tela. Contrapõe que “se a presunção de legalidade e legitimidade pudesse persistir mesmo quando há impugnação e a constatação de que o ato é realmente ilegal, estaríamos a mercê de um estado arbitrário e o princípio da legalidade não precisaria existir”. Cita Súmula 473 do Supremo Tribunal Federal.

- A respeito da representação esclarece que conforme estabelece o art. 37 da Lei nº 9.784/99, quando o interessado declarar que fatos e dados estão registrados em documentos existentes na própria Administração responsável pelo processo ou em outro órgão administrativo, o órgão competente para a instrução proverá, de ofício, à obtenção dos documentos ou das respectivas cópias. Informa que o contrato social, comprobatório dos poderes de representação da sociedade, e da assinatura da procuração ao patrono da causa estão devidamente arquivados na Agência Nacional de Aviação Civil.
- No mérito, alega que “a empresa não teve seus direitos respeitados e não pode desenvolver uma ampla defesa e o contraditório, via recurso, tendo em vista todos os vícios apresentados”.
- Em seus pedidos, considera que demonstrada a nulidade do Auto de Infração, pela constatação de vícios insanáveis na autuação, consubstanciados no desrespeito aos princípios constitucionais da legalidade, contraditório e ampla defesa, requer que seja demonstrada a improcedência da sanção imposta, face os vícios materiais e formais apresentados. Ao final, requer nulidade do auto de infração e extinção do presente processo administrativo.

1.8. ***Outros Atos Processuais e Documentos***

Comprovante de Inscrição e de Situação Cadastral emitido pela Receita Federal (SEI nº 1294638).

Consta aos autos o Despacho da Secretaria da ASJIN, documento assinado eletronicamente em 18/06/2018 (SEI nº 1913665), encaminhando o processo para análise e deliberação.

Consta nos autos o Requerimento de Pedido de alteração de endereço (SEI nº 2020569), apresentado por meio do Recibo Eletrônico de Protocolo SEI nº 2020570, de 16/07/2018.

Anexados aos autos os Extratos de Lançamento do Sistema SIGEC (SEI nº 0965234, 1294645 e 4361255).

É o relatório.

2. **PRELIMINARES**

2.1. ***Da Alegação da Ocorrência de Prescrição***

Em suas alegações, o Interessado requer que seja provido o recurso, devendo ser declarado prescrito o presente processo.

Primeiramente, ressalta-se que a Lei nº 9.873, de 23/11/1999 estabelece prazo de prescrição para o exercício de ação punitiva pela Administração Pública Federal, direta e indireta, e dá outras providências, apresentando, seu artigo 1º, conforme disposto *in verbis*:

Lei nº 9.873/99

Art. 1º 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.

§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.

(...)

Cabe mencionar que o art. 2º do mesmo diploma normativo prevê como marcos interruptivos do prazo prescricional a citação ou notificação do infrator, qualquer ato inequívoco que importe apuração do fato e a decisão condenatória recorrível. Vale notar, ainda, que a interrupção importa em reinício da contagem do prazo.

Lei nº 9.873/99

Art. 2º Interrompe-se a prescrição da ação punitiva: (Redação dada pela Lei nº 11.941, de 2009)

I – pela notificação ou citação do indiciado ou acusado, inclusive por meio de edital; (Redação dada pela Lei nº 11.941, de 2009)

II – por qualquer ato inequívoco, que importe apuração do fato;

III – pela decisão condenatória recorrível.

IV – por qualquer ato inequívoco que importe em manifestação expressa de tentativa de solução conciliatória no âmbito interno da administração pública federal. (Incluído pela Lei nº 11.941, de 2009)

(grifo nosso)

Por fim, o artigo 8º da Lei revoga as disposições em contrário, “ainda que constantes de lei especial”:

Lei nº 9.873/99

Art. 8º Ficam revogados o art. 33 da Lei nº 6.385, de 1976, com a redação dada pela Lei nº 9.457, de 1997, o art. 28 da Lei nº 8.884, de 1994, e demais disposições em contrário, ainda que constantes de lei especial.

Ainda, frisa-se que o tema já foi exaustivamente analisado pela Procuradoria Federal junto à ANAC nos Pareceres nº 0158/2015/DDA/PFANAC/PGF/AGU, 0347/2016/PROT/PFANAC/PGF/AGU e 01/2015/PROT/PFANAC/PGF/AGU. Assim, com base na referida Lei e nesses Pareceres, pode-se afirmar o seguinte:

No caso em tela, a infração imputada ocorreu em 25/08/2014, sendo o auto de infração lavrado em **09/09/2016** (SEI nº 0104514 e 0108880). O Autuado foi notificado da infração em **16/11/2016** (SEI nº 0224382). Verifica-se, ainda, que a decisão de primeira instância é datada de **27/09/2017** (SEI nº 0965202 e 0965236).

Conforme o art. 2º da Lei nº 9.873/99, a prescrição da ação punitiva é **interrompida** conforme disposto em seus incisos, reiniciando, assim, a contagem do prazo. Ou seja, verifica-se que houve marco interruptivo do prazo prescricional, o que nos leva a concluir que se encontra dentro do lapso temporal disposto no *caput* do artigo 1º da Lei nº 9.873/99, afastando-se, portanto, a alegação do Interessado quanto à prescrição quinquenal.

Importante apontar que não houve a prescrição intercorrente, conforme estabelecida no §1º do art. 1º da Lei nº 9.873/99, conforme verificação dos autos, a qual segue:

- O fato gerador ocorreu em 25/08/2014, sendo lavrado o Auto de Infração com o início do presente processo administrativo em 09/09/2016 (SEI nº 0104514 e 0108880);
- O Interessado foi notificado da lavratura do Auto de Infração em 16/11/2016 (SEI nº 0224382), tendo apresentado sua defesa em 07/12/2016 (SEI nº 0246433);
- A decisão de primeira instância foi prolatada em 27/09/2017 (SEI nº 0965202 e 0965236);
- Notificado da decisão em 08/12/2017 (SEI nº 1379360), o interessado apresenta recurso em 19/12/2017 (SEI nº 1392832), sendo a tempestividade do recurso certificada em 25/01/2018 (SEI nº 1460690);

- O Interessado apresentou “adendo ao recurso” em 18/01/2018 (SEI nº 1456967) e nova manifestação em 10/10/2018 (SEI nº 2316013).

Diante do exposto, não houve interrupção em seu processamento em prazo igual ou superior a 3 (três) anos, não incidindo a prescrição intercorrente em nenhum momento, não cabendo, portanto, o requerido pelo interessado.

Dessa maneira afasta-se alegação de ocorrência de prescrição ou excesso do prazo de julgamento, visto que o presente processo foi analisado e julgado dentro dos prazos previstos na Lei nº 9.873/99.

2.2. *Da Regularidade Processual*

De acordo com o exposto no Relatório do presente Parecer, atentando-se para as datas dos trâmites e documentos, aponto a regularidade processual nos presentes autos visto que foram preservados os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitados os princípios da Administração Pública, em especial, o contraditório e a ampla defesa, estando, assim, pronto para, agora, receber uma decisão de segunda instância administrativa por parte desta Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância (ASJIN).

3. **FUNDAMENTAÇÃO - MÉRITO E ANÁLISE DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO**

3.1. *Da materialidade infracional*

Quanto ao presente fato, foi constatado pela fiscalização desta ANAC que a empresa aérea GOLDEN AIR - AEROTAXI LIMITADA permitiu que o Sr. JAIRO ROBERTO STOCCO, CANAC 519199, lançasse de forma inexata os dados a serem preenchidos no diário de bordo, mormente, no que tange ao nome do Comandante e do segundo em comando para operação da aeronave realizada em 25/08/2014, trecho SBPA/SBFL.

Diante da infração do processo administrativo em questão, a autuação foi realizada com fundamento na alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA, que dispõe o seguinte:

CBA

Art. 302. A multa será aplicada pela prática das seguintes infrações:

(...)

III - infrações imputáveis à concessionária ou permissionária de serviços aéreos:

(...)

e) não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves;

A obrigatoriedade do preenchimento do Diário de Bordo para cada voo realizado é expressa no CBA, conforme redação a seguir:

CBA

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.

Neste sentido, poderemos observar o RBAC 135, o qual assim dispõe *in verbis*:

RBAC 135

135.65 Livro(s) de registros da tripulação e da aeronave

(a) Cada empresa deve dispor de um livro de registros, a bordo de cada uma de suas aeronaves, para lançamento de informações sobre a tripulação, horas de voo, irregularidades de funcionamento observadas em cada voo e registro das ações corretivas tomadas ou postergamento de correção das mesmas. A critério da empresa o livro pode ser desmembrado em duas partes: registros da aeronave e registros da tripulação.

(...)

(d) Cada empresa deve estabelecer procedimentos para conservar o(s) livro(s) de registros requerido(s) por esta seção para cada aeronave em local de fácil acesso ao pessoal apropriado, e deve descrever tais procedimentos no manual requerido por 135.21.

Observa-se que a responsabilidade de se ter o Diário de Bordo é do operador ou da empresa (item “a”), bem como de estabelecer procedimentos para conservá-lo (item “d”).

O preenchimento do Diário de Bordo é também regulamentado pela Instrução de Aviação Civil – IAC 3151, que estabelece e normatiza os procedimentos que visam à padronização para confecção, emissão e orientação de preenchimento dos Diários de Bordo das aeronaves civis brasileiras. Esta IAC dispõe *in verbis*:

IAC 3151

1.1 OBJETIVO

Estabelecer os procedimentos e normas para confecção e emissão dos Diários de Bordo para utilização nas aeronaves civis brasileiras, com o objetivo de atender aos requisitos estabelecidos no CBA, RBHA e legislação complementar, conforme aplicáveis, como também padronizar a sistemática de sua utilização, assegurando, desta forma, que **todas as atividades e ocorrências relacionadas ao voo sejam registradas, visando a um maior controle das atividades dos tripulantes e das aeronaves.**

(...)

CAPÍTULO 3 – DEFINIÇÕES

3.1 DIÁRIO DE BORDO

É o livro de registro de vôo, jornada e ocorrências das aeronaves e de seus tripulantes, em conformidade com o estabelecido no CBA, confeccionado de acordo com as instruções contidas nesta IAC.

(...)

Capítulo 4 – Normas Gerais

4.1 Aplicabilidade do Diário de Bordo

4.1.1 O Diário de Bordo de aeronave de que trata esta IAC é aplicável a todas as aeronaves civis brasileiras que operam segundo os RBHA 91, 135 e 121.

(...)

4.2 Responsabilidade

Conforme estabelecido no CBA, o Diário de Bordo deverá ser assinado pelo comandante da aeronave, que também é o responsável pelas anotações nele constantes, incluindo os totais de tempos de voo e de jornada.

(...)

(grifo nosso)

O Capítulo 9 da IAC 3151 traz as “instruções para assinaturas e preenchimento do Diário de Bordo”, conforme a seguir:

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.

(grifo nosso)

Quanto ao controle, arquivamento e preservação, a IAC 3151, em seu Capítulo 10, estabelece:

IAC 3151

CAPÍTULO 10 – CONTROLE DO DIÁRIO DE BORDO

O controle, o arquivamento e a preservação do Diário de Bordo serão de responsabilidade do operador da aeronave, devendo ser mantido na sua totalidade, em função do seu controle numérico.

(grifo nosso)

A mesma IAC 3151 prevê, em seu item 5.4, quanto ao registro de voo no Diário de Bordo, sendo necessária informação quanto à tripulação, conforme redação que segue:

IAC 3151

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:

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 vôo – dia/mês/ano.
8. Local de pouso e decolagem.
9. Horário de pouso e decolagem.
10. Tempo de vôo diurno, noturno, IFR (real ou sob capota).
11. Horas de vôo por etapa/total.
12. Ciclos parciais e totais de vôo (quando aplicável).
13. Número de pousos parciais e totais.
14. Total de combustível para cada etapa de vôo.
15. Natureza do vôo.
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 vôo.

A IAC 3151 dispõe, em seu Capítulo 17, sobre as instruções de preenchimento do diário de bordo, conforme redação que segue:

Capítulo 17 - Instruções de preenchimento do Diário de Bordo

17.4 Anexos 4 e 5 - Parte I - Registros de Voo - Preencher de acordo com as seguintes orientações:

- a) Tripulante/hora/rubrica --> preencher com o nome e código DAC (João/4530), hora de

apresentação (hora local ou zulu conforme melhor aplicável) e rubrica. Quando utilizar a hora zulu acrescentar a letra Z, Ex: 07:00Z;

b) Diário de Bordo N --> preencher de acordo com o Capítulo 7 - Ex: 001/PTXYZ/02;

c) Data --> preencher com a data do voo (dd/mm/aa);

d) Marcas/Fabr/Mod/NS --> preencher de acordo com os dados do Termo de Abertura;

e) Cat.Reg: --> Preencher com a categoria de registro da aeronave;

f) Horas célula anterior/horas célula no dia/horas célula total: --> preencher com as horas de célula anterior, no dia e total, respectivamente;

g) Tripulação --> preencher com o nome e código DAC dos tripulantes (João/4530);

h) Trecho (de/para) --> preencher com o local de decolagem e pouso, respectivamente, utilizando os designativos aeronáuticos das localidades, de acordo com as normas da ICAO;

i) Horas partida e corte --> registrar a hora de partida e de corte dos motores;

j) Horas (dec/pouso) --> registrar a hora de decolagem e do pouso, devendo ser utilizada a hora ZULU ou LOCAL, conforme melhor aplicável. Quando utilizar a hora zulu acrescentar a letra Z, Ex: 07:00Z;

k) Horas (diu/not/IFR-R/IFR-C/tot) --> preencher com o tempo de voo realizado (diurno ou noturno), e tempo de voo em condições IFR-R (real) e IFR-C (sob capota); conforme aplicável. O tempo total de voo, na etapa, deverá ser lançado na coluna correspondente a TOT;

l) Combustível (comb-total) --> preencher com o total de combustível existente antes da decolagem;

m) Pax/carga --> preencher a quantidade de passageiros e a carga transportada naquele trecho;

n) P/C --> preencher com a quantidade de pouso e ciclos naquela etapa (1/1) - Se a aeronave usar somente um ou outro, optar pelo existente;

o) NAT (natureza do voo) --> preencher de acordo com a natureza do voo e conforme as seguintes siglas:

PV --> voo de caráter privado.

FR --> voo de fretamento.

TN --> voo de treinamento.

TR --> voo de traslado da aeronave.

CQ --> voo de exame prático (voo cheque ou recheque).

LR --> voo de linha regular.

SA --> voo de serviço aéreo especializado.

EX --> voo de experiência.

AE --> autorização especial de voo.

LX --> voo de linha não regular.

LS --> voo de linha suplementar.

IN --> voo de instrução para INSPAC.

p) Ass. CMT. --> para cada etapa de voo lançada, é obrigatória a assinatura do comandante da aeronave. Esta assinatura deverá ser realizada antes da tripulação deixar a aeronave naquela etapa;

q) Total --> preencher com os totais correspondentes ao dia;

r) Ocorrências --> preencher nos casos previstos no item 5.4 desta IAC.

Diante do exposto, identifica-se que a empresa de táxi aéreo, então Interessado no presente processo, cometeu a irregularidade constatada, diante o descumprimento da IAC 3151 quanto ao inadequado preenchimento, controle e arquivamento do Diário de Bordo, e infringindo, assim, a legislação aeronáutica.

3.2. ***Das Alegações do Interessado***

Diante das alegações e argumentos apresentados pelo Interessado, em defesa e recurso, cabe realizar as seguintes considerações e conclusões:

3.2.1. *Do requerimento de anulação do auto de infração*

Em defesa e recurso, o Interessado menciona o Parecer nº 2/2014/SPO/ANAC e Despacho nº 30/2014/SPO/ANAC, sobre o entendimento firmado na SPO que trata de orientações para tratamento de matéria com base na autuação de comissário de voo diante do descumprimento do art. 30 da Lei nº 7.183/84. O Interessado requer a observância de forma subsidiária desse entendimento, que sustentaria, segundo o mesmo, a anulação da infração.

Contudo, cabe destacar que os mencionados documentos pelo Interessado, que tratam de responsabilidades do comissário de voo no tocante aos limites de tempo de voo do tripulante no mês, trimestre e/ou ano, em nada se aplicam ao caso em tela. Importante ressaltar que a conduta ora analisada no presente processo trata de a empresa ter permitido o preenchimento inadequado do diário de bordo.

Dessa maneira, tais argumentos não podem ser utilizados de forma a sustentar a anulação do auto de infração.

3.2.2. *Das Alegações de Dupla Punição e das Infrações Repetitivas*

Em defesa e recurso, o Interessado requer que seja levado em conta o princípio *non bis in idem*, apresentando seus argumentos de terem sido lavrados autos de infração para a empresa aérea e para o tripulante pelo mesmo motivo. Ao final, requer a insubsistência do auto de infração e cancelamento da multa.

Quanto à alegação do Autuado de impossibilidade de reincidência da condenação, cabe esclarecer que o AI lavrado em nome da GOLDEN AIR - AEROTAXI LIMITADA que, como operador da aeronave, tem a responsabilidade pelo controle, o arquivamento e a preservação do Diário de Bordo conforme IAC 3151, e fora capitulado na alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA, a saber:

CBA

Art. 302. A multa será aplicada pela prática das seguintes infrações:

(...)

III - infrações imputáveis à concessionária ou permissionária de serviços aéreos:

(...)

e) não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves;

O Código Brasileiro de Aeronáutica é claro ao dispor a infração ao aeronauta ao ter preenchido com dados inexatos documentos exigidos pela fiscalização. Assim, para essa situação, o AI deveria ser lavrado em desfavor do tripulante por infração prevista na alínea "a" do inciso II do artigo 302 do CBA, conforme segue:

CBA

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;

Enfim, a infração apontada no AI lavrado em nome da empresa é para infração tipificada no art. 302, inciso III, alínea "e", do CBA e o AI lavrado em desfavor do tripulante, para infração enquadrada no art. 302, inciso II, alínea "a", do CBA. Portanto, as infrações são, assim, completamente distintas uma da outra.

Dessa maneira, afasta-se a alegação da Recorrente quanto à aplicação do princípio *non bis in idem*, verifica-se que a irregularidade descrita em face ao tripulante não representa o mesmo fato gerador (ainda

que de mesma natureza) em face a empresa aérea, devendo seu tripulante e empresa aérea serem responsabilizados, conforme as infrações e enquadramentos previstos no CBA.

Assim, não há que se falar em *non bis in idem* e não assiste razão ao autuado quanto à reincidência de condenação ou dupla punição.

Quanto à argumentação do Interessado que as infrações repetitivas devem ser tratadas em conjunto e não de forma individualizada, cabe dizer que, cada vez que a empresa permite o preenchimento inadequado do diário de bordo sem que todos os dados do referido voo fossem registrados no Diário de Bordo, dá ensejo a uma infração distinta. Ainda, é relevante indicar que o AI nº 004825/2016 descreve apenas uma única ocorrência de não conformidade em desfavor da GOLDEN AIR - AEROTAXI LIMITADA.

Quanto à citação da Nota Técnica nº 10/2016/ACPI/SPO, de 16/06/2016 (cópia do documento SEI nº 3239082), cabe dizer que tal nota trata da aplicação do princípio da razoabilidade para análise dos processos referentes ao descumprimento da legislação com fundamento na seção 135.63 (d) do RBAC 135, que versa sobre porte e conservação do manifesto. Ou seja, a referida Nota Técnica refere-se a matéria completamente diversa da ora analisada no presente processo.

Em adição, cumpre registrar que esta ASJIN entende que a referida Nota Técnica não tem valor de normativo, veja que a nota técnica é apenas um instrumento de manifestação de entendimento de quem a assina e não tem competência para suprimir um requisito legal. Conforme determinado na Instrução Normativa ANAC nº 23/2009, que estabelece a relação dos documentos oficiais e normativos da ANAC, a Nota Técnica é o documento de responsabilidade do servidor público cuja finalidade é expor, constatar e analisar tecnicamente e, quando for necessário, propor solução ou encaminhamento. Em adição, os atos normativos devem ser elaborados e aprovados em consonância com o Regimento Interno desta ANAC e seguir os procedimentos de divulgação de matérias, conforme estabelecidos na IN ANAC nº 001/2006. Desta forma, reforça-se o carácter não vinculante nem normativo.

Por todo o exposto, entende-se que não é possível acolher as alegações apresentadas pelo Interessado quanto à improcedência do auto de infração.

3.2.3. ***Da Alegação de Incompetência do Autuante***

No Adendo ao Recurso e manifestação posterior do Interessado, são apresentadas alegações de suposta incompetência do autuante e reclamação sobre amplo direito de defesa e contraditório.

Sobre tais alegações, cabe demonstrar que foram respeitadas todas as formalidades normativas para a autuação, conforme verifica-se nos artigos 2º, 5º e 8º da Resolução ANAC nº 25/2008, norma em vigor à época da lavratura do auto de infração:

Resolução ANAC nº 25/2008

Art. 2º. O agente da autoridade de aviação civil, conforme definido em normatização própria, que tiver ciência de infrações ou de indícios de sua prática, é obrigado a promover a sua apuração imediata, mediante a instauração de processo administrativo, assegurado o contraditório e a ampla defesa, em atenção ao devido processo legal.

(...)

Art. 5º. O AI será lavrado quando for constatada a prática da infração à Lei 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica - CBAer, 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.

Deve-se observar o disposto nos art. 2º e 6º da Instrução Normativa ANAC nº 101/2016:

IN ANAC nº 101/2016

Art. 2º A realização das atividades de fiscalização é inerente aos Especialistas em Regulação de Aviação Civil e Técnico em Regulação de Aviação Civil, aos ocupantes de cargos comissionados e aos servidores do Quadro de Pessoal Específico desta Agência, que tenham atribuição relacionada ao poder de polícia.

Parágrafo único. Os servidores não enquadrados no caput poderão compor equipes para execução de atividades acessórias à fiscalização.

(...)

Art. 6º Cabe às unidades organizacionais responsáveis por atividades de fiscalização definir os Programas de Capacitação Específicos dos servidores aptos a realizar as atividades de fiscalização, a fim de que possa ser comprovada, sempre que necessário, a proficiência na realização das atividades para as quais foram designadas.

O parágrafo primeiro, do artigo 31, do Regimento Interno da Agência Nacional da Aviação Civil - ANAC estabelece sobre a delegação:

Regimento Interno ANAC

Art. 31. Compete às Superintendências planejar, organizar, executar, controlar, coordenar e avaliar os processos organizacionais e operacionais da ANAC no âmbito das competências, e, especialmente:

(...)

II - apurar, autuar e decidir em primeira instância os processos administrativos relativos a apuração e aplicação de penalidades no âmbito da ANAC, observadas as atribuições dispostas neste Regimento Interno, de acordo com a respectiva área de competência;

(...)

§ 2º A competência atribuída aos Superintendentes nos termos do inciso II poderá ser objeto de delegação.

(grifo nosso)

Soma-se ao exposto, o que versa no art. 197 do Código Brasileiro de Aeronáutica, Lei 7.565/86:

CBA

Art. 197. A fiscalização será exercida pelo pessoal que a autoridade aeronáutica credenciar.

Ainda nessa esteira é oportuno mencionar o inciso III do §2º do artigo 1º da Lei nº 9.784/99, na medida em que o fiscal de aviação civil, ao exercer a sua atividade fiscalizatória, representa a autoridade de aviação civil naquele momento, com o poder de decisão de aplicar ou não as providências administrativas previstas, em conformidade com a lei, a norma e a situação fática.

Ressalta-se que o Auto de Infração está identificado e assinado pelo agente autuante Sr. Cesar Rosito, registrado no Sistema Integrado de Administração de Recursos Humanos - SIAPE sob a matrícula nº 1765350. De acordo com o registro no Portal de Transparência do Governo Federal, endereço eletrônico <http://www.portaltransparencia.gov.br/servidores/>, ocupa o cargo de Especialista em Regulação de Aviação Civil nesta Agência.

Ainda, observa-se que o referido servidor estava devidamente capacitado para exercer as atividades de fiscalização, conforme Portarias nº 2.369, de 13/09/2013, publicada no Boletim Pessoal de Serviço V. 8, n.º 37, de 13/09/2013, assinada pelo Superintendente de Segurança Operacional - SSO, atual Superintendente de Padrões Operacionais - SPO, disponível para consulta no seguinte endereço eletrônico: <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/boletim-de-pessoal/2013/37/bps-v-8->

[n-37-13-09-2013.](#)

Frisa-se que os autos do presente processo sempre estiveram disponíveis nesta Agência para vistas e cópias, tendo, portanto, o Interessado a oportunidade de sanar quaisquer dúvidas relativas à identificação do autuante.

Pelo exposto, afasta-se a alegação do interessado quanto à incompetência do autuante ou qualquer descumprimento do art. 8º da Resolução ANAC nº 25/2008, na medida em que restou comprovado que o servido público que lavrou o referido auto de infração tem competência para o exercício do poder de polícia desta Agência.

Cabe ainda esclarecer que o "Boletim de Pessoal e Serviço - BPS" foi instituído pela Instrução Normativa nº 001/2006, que estabelece procedimentos para a divulgação de matérias no âmbito da ANAC, e dá outras providências, e apresenta, em seus artigos 24 e 25, a seguinte redação:

IN ANAC nº 001/2006

Boletim de Pessoal e Serviço – BPS

Art. 24 O Boletim de Pessoal e Serviço (BPS) é o instrumento destinado à publicação de atos administrativos, inclusive os normativos, que venham a ter conseqüências pecuniárias e que, nos termos da legislação em vigor, não são publicados no D. O. U..

Matéria

Art. 25 Para efeito deste Título, são considerados como matérias os atos administrativos, não publicados no D. O. U., praticados pela Diretoria e pelos demais dirigentes das unidades organizacionais integrantes da estrutura básica da ANAC, como segue:

(...)

g) portarias de delegação de competência.

(...)

Assim, verifica-se que o Boletim de Pessoal e Serviço é o instrumento destinado à publicação de atos administrativos da ANAC e serve para a publicidade de portarias de delegação de competência.

Frisa-se que os autos do presente processo sempre estiveram disponíveis nesta Agência para vistas e cópias, tendo, portanto, o Interessado a oportunidade de sanar quaisquer dúvidas relativas à identificação do autuante.

Pelo exposto, afasta-se a alegação do interessado quanto à incompetência do autuante ou qualquer descumprimento do art. 8º da Resolução ANAC nº 25/2008, na medida em que restou comprovado que o servido público que lavrou o referido auto de infração tem competência para o exercício do poder de polícia desta Agência.

3.2.4. ***Da Alegação de Ilegalidade da Decisão de Primeira Instância***

Quanto às alegações do Recorrente sobre a decisão de primeira instância não ter valor jurídico algum, pelo fato de ter sido elaborada por servidor que é Técnico em Regulação de Aviação Civil, cargo a quem no seu entendimento não compete a decisão final de processos administrativos, registre-se que embora o servidor seja Técnico em Regulação de Aviação Civil, o mesmo possui delegação de competência, atribuída pelo Superintendente de Padrões Operacionais através da Portaria nº 706/SPO, de 25/03/2014, publicada no Boletim de Pessoal e Serviço - BPS desta Agência (V.9 Nº 13, de 28 de março de 2014), disponível no endereço eletrônico <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/boletim-de-pessoal/2014/13/bps-v-9-n-13-28-03-2014>.

Assim, reitera-se que o Boletim de Pessoal e Serviço é o instrumento destinado à publicação de atos administrativos da ANAC e serve para a publicidade de portarias de delegação de competência, não merecendo prosperar as alegações do interessado, eis que o decisor de primeira instância tinha competência delegada pelo Superintendente de Padrões Operacionais para decidir o feito.

3.2.5. ***Das Alegações de Ilegalidade da Notificação de Decisão, Falta de Motivação e***

Cerceamento de Defesa

Em manifestação apresentada após o recurso e seu adendo, o Interessado alega cerceamento de defesa e do direito ao contraditório, afirmando que foi surpreendido com a Notificação de Decisão que não apresenta qualquer informação sobre a tipificação da suposta infração, os fatos ou qualquer outra informação que possa indicar os motivos da sanção. Aponta ainda suposta falta de motivação e ilegalidade da Notificação de Decisão, tendo disposto a recorrente que não há qualquer indício sobre que fato ou conduta executada pelo Recorrente foi considerada infracional, entendendo que a sanção imposta não atende ao disposto no art. 50, II, §1º da Lei 9.784/99.

Contudo, cabe ressaltar que o Interessado foi comunicado de todos os atos processuais em observância ao art. 26 da Lei nº 9.784/1999, Resolução ANAC nº 25/2008 e Instrução Normativa nº 08/2008 (normas da ANAC vigentes à época).

Conforme se verifica nos autos, o interessado foi regularmente notificado quanto à infração imputada em 16/11/2016 (SEI nº 0224382), dispondo o Auto de Infração (SEI nº 0104514 e 0108880), expressamente, o ato infracional praticado, a descrição da infração e a capitulação da mesma, bem como concedendo-lhe o prazo de 20 (vinte) dias para, querendo, apresentar defesa.

O Autuado apresenta sua defesa em 07/12/2016 (SEI nº 0246433). Após decisão de primeira instância, o autuado foi notificado quanto à decisão de primeira instância referente ao AI nº 004825/2016, apresentando o seu tempestivo Recurso em 19/12/2017 (SEI nº 1392832), conforme Despacho SEI nº 1460690. Ainda apresentou adendo ao recurso em 18/01/2018 (SEI nº 1456967) e nova manifestação em 10/10/2018 (SEI nº 2316013).

Cabe mencionar que a Notificação de Decisão - PAS nº 2290(SEI)/2017/CCPI/SPO-ANAC, emitida regularmente em 28/11/2017 (SEI nº 1294649), por servidor público competente desta ANAC (vide Portal da Transparência, endereço <http://www.portaltransparencia.gov.br/servidores/>), apresenta as informações do Interessado, número do processo administrativo, número do Auto de Infração, número do crédito de multa e valor da multa aplicada, cumprindo, portanto, com o disposto no art. 26 da Lei 9.784/1999, com o parágrafo único do art. 15 da Resolução ANAC nº 25/2008 e com o modelo de notificação apresentado na Instrução Normativa ANAC nº 08/2008, ambos normativos em vigor à época. Ainda, ressalta-se que, conforme documento SEI nº 1294649, a cópia da decisão de primeira instância foi encaminhada em anexo à referida Notificação para o Interessado.

Verifica-se, ainda, que tal notificação atingiu o seu objetivo, na medida em que o Interessado foi notificado da decisão proferida pelo setor de decisão de primeira instância, apresentando, inclusive, o seu tempestivo recurso.

Cabe reiterar que o Interessado ou seu representante poderia ter diligenciado nesta ANAC e ter tido ciência de inteiro teor do processo, tendo em vista que o processo administrativo se encontra disponível em meio eletrônico no Sistema Eletrônico de Informações – SEI! desta Agência.

Diante do exposto, não se prospera a alegação da parte interessada quanto à ilegalidade da notificação da decisão de primeira instância e falta de motivação, afastando-se as alegações quanto à inobservância de seu direito à ampla defesa e contraditório ou qualquer ocorrência de cerceamento de defesa.

3.2.6. Da Alegação de Incompetência quanto à Apreciação do Recurso

Em adendo ao recurso, o Interessado afirma que "a pessoa que apreciou o recurso não tem competência para tanto, ou seja, novo motivo para anulação do auto de infração".

Quanto à competência em analisar os recursos de processos sancionadores, cabe mencionar o disposto na Seção XI do Regimento Interno desta ANAC, aprovado pela Resolução ANAC nº 381, de 14 de junho de 2016:

Regimento Interno ANAC

Seção XI

Da Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância

Art. 30. À Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância compete:

I - julgar, em segunda instância administrativa, os recursos às penalidades interpostas por inobservância ou descumprimento dos dispositivos legais disciplinadores da atividade de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, observadas as normas em vigor, bem como, subsidiariamente, a Lei nº. 9.784, de 1999, sem prejuízo dos recursos de competência da Diretoria;

II - (Revogado pela Resolução nº 502, de 30.01.2019);

III - fazer o juízo de admissibilidade dos seguintes atos processuais: (Redação dada pela Resolução nº 502, de 30.01.2019)

a) pedidos de revisão ou recursos apresentados em decorrência de decisões em segunda instância proferidas por essa unidade; e (Incluído pela Resolução nº 502, de 30.01.2019)

b) pedidos de revisão ou recursos apresentados em decorrência de decisões em primeira instância que impliquem, exclusivamente, em sanções pecuniárias. (Incluído pela Resolução nº 502, de 30.01.2019)

IV - (Revogado pela Resolução nº 502, de 30.01.2019);

V - exercer a função de secretaria administrativa dos processos sancionadores de qualquer instância da Agência, ressalvadas competências regimentais específicas; e (Redação dada pela Resolução nº 502, de 30.01.2019)

VI - exercer outras atividades que lhe forem atribuídas pela Diretoria.

§ 1º (Revogado pela Resolução 448, de 20.09.2017)

§ 2º (Revogado pela Resolução 448, de 20.09.2017)

§ 3º (Revogado pela Resolução 448, de 20.09.2017)

(grifo nosso)

A Resolução ANAC nº 472/2018 estabelece que os processos envolvendo decisões recorridas resultantes exclusivamente de aplicação de multa em valor igual ou inferior a R\$ 10.000,00 (dez mil reais), terão suas decisões em segunda instância conduzidas monocraticamente.

Resolução ANAC nº 472/2018

Seção X

Do Recurso à Segunda Instância

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 autuado, no endereço físico ou eletrônico indicado.

(...)

(Art. 42. Cabe decisão monocrática na incidência de ao menos um dos seguintes casos, de forma independente:

I - se a decisão recorrida resultou exclusivamente em aplicação de multa em valor igual ou inferior a R\$ 10.000,00 (dez mil reais), independentemente do número de multas tratadas no processo;

II - quando a análise tratar de questões exclusivamente processuais;

III - em decisão de recurso de indeferimento de alegação de suspeição;

IV - quando a decisão de primeira instância coincidir com orientação da Diretoria da ANAC, consolidada em súmula administrativa, independentemente da sanção aplicada; ou

V - quando forem detectadas as seguintes hipóteses:

a) prescrição da pretensão punitiva;

b) pagamento do crédito de multa discutido no processo (perda superveniente do objeto por cumprimento voluntário da obrigação);

c) pedido de desistência recursal; ou

d) falecimento do autuado.

Art. 43. As decisões seguirão rito colegiado quando não abrangidas pelos incisos do art. 42 desta Resolução e serão tomadas por maioria de votos, com a presença de 3 (três) membros, cabendo a cada um deles voto único.

(grifo nosso)

Cumpra observar que, no presente caso, a multa imposta para cada infração foi de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais), dessa maneira, seguindo as orientações desta Assessoria, o presente processo em análise deverá seguir o rito monocrático.

A Portaria nº 1.244/ASJIN, de 23 de abril de 2019, que dispõe sobre a estrutura e organização dos trabalhos exercidos no âmbito da Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância – ASJIN, apresenta, em seu art. 5º, as competências das Coordenadorias de Julgamento de Infrações em Segunda Instância:

Portaria nº 1.244/ASJIN/2019

Das Competências das Coordenadorias de Julgamento de Infrações em Segunda Instância

Art. 5º Compete às Coordenadorias de Julgamento de Infrações em Segunda Instância:

I - julgar, em segunda instância administrativa, os recursos às penalidades interpostas em decorrência de decisões em primeira instância que impliquem, exclusivamente, em sanções pecuniárias, por inobservância ou descumprimento dos dispositivos legais disciplinadores da atividade de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, observadas as normas em vigor, bem como, subsidiariamente, a Lei nº. 9.784, de 1999, sem prejuízo dos recursos de competência da Diretoria; e

II - analisar os pedidos de revisão ou recursos apresentados em decorrência de decisões em segunda instância proferidas pela ASJIN.

A mesma Portaria apresenta as atribuições do Presidente da Turma, devendo esse decidir os processos que se enquadrem no rito monocrático, conforme estabelece seu art. 7º, Inciso V:

Portaria nº 1.244/ASJIN/2019

Seção II

Das Atribuições do Presidente da Turma

Art. 7º São atribuições do Presidente da Turma:

I - presidir as sessões de julgamento e delas participar, com exercício de voto;

II - manter a ordem nas sessões de julgamento, adotando, para tanto, as providências que se fizerem indispensáveis;

III - submeter as questões de ordem à apreciação dos Membros;

IV - indicar ao chefe da ASJIN os processos para que se manifeste, monocraticamente, em questões de ordem pública; e

V - decidir processos que se enquadrem no rito monocrático, observadas as normas específicas editadas pela ANAC. (Incluído pela Portaria nº 2.780/ASJIN, de 05.09.2019)

(grifo nosso)

Quanto ao decisor em segunda instância administrativa, cumpre mencionar as atribuições conferidas ao servidor Cássio Castro Dias da Silva pelas designações que constam nas Portarias ANAC nº 751, de 07/03/2017, publicada no Boletim de Pessoal e Serviço (ANAC) – BPS v.12, nº 11, de 17 de março de 2017. p. 01 (<https://pergamum.anac.gov.br/arquivos/PA2017-0751.PDF>), e Portaria nº 1.518, de 14/05/2018, publicada no Boletim de Pessoal e Serviço (ANAC) – BPS v.13, nº 20, de 18 de maio de 2018. p. 07 (<https://pergamum.anac.gov.br/arquivos/PA2018-1518.PDF>).

Por fim, cabe citar o inciso VIII do art. 8º da Portaria nº 1.244/ASJIN, que indica a atribuição do membro julgador em emitir parecer contendo análise e subsídios para a tomada de decisão em processos que se enquadrem no rito monocrático, conforme redação a seguir:

Portaria nº 1.244/ASJIN

Das Atribuições dos Membros Julgadores

Art. 8º Compete aos Membros Julgadores:

I - ordenar, analisar, dirigir e dar encaminhamento aos processos a ele distribuídos;

III - participar das sessões de julgamento, proferindo, obrigatoriamente seu voto, após o voto do Relator do processo;

IV - relatar em sessão de julgamento o processo sob sua apreciação, proferindo obrigatoriamente

seu voto ao final das considerações orais do interessado, caso houver; V - requerer, em sessão de julgamento, vista aos autos, por 30 (trinta) dias corridos, podendo prorrogar este prazo por uma única vez por igual período desde que devidamente motivado;

VI - solicitar a juntada de petições e documentos ao processo administrativo, observando a ordem cronológica de sua entrada no protocolo, desde que pertinentes, bem como requerer a extração daqueles estranhos ao mesmo; e

VII - requerer, por diligência, esclarecimentos aos diversos setores da ANAC.

VIII - emitir parecer contendo análise e subsídios para a tomada de decisão em processos que se enquadrem no rito monocrático, observadas as normas específicas editadas pela ANAC; e (Incluído pela Portaria nº 2.780/ASJIN, de 05.09.2019)

IX - (Revogado pela Portaria nº 3.116/ASJIN, de 07.10.2019)

(grifo nosso)

Note-se que a presente proponente, servidora pública com cargo de Especialista em Regulação de Aviação Civil desta ANAC, matrícula SIAPE 1766164, possui designação como membro julgador, conforme Portaria nº 626, de 27 de abril de 2010, publicada no boletim de pessoal e serviço – BPS, v.5, n.17, de 30 de abril de 2010, endereço: <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/boletim-de-pessoal/2010/17/bps-v-5-n-17-30-04-2010>.

Portanto, não se verifica qualquer incompetência quanto à apreciação do recurso, adendo e manifestação posterior apresentada pelo Interessado e/ou seus representantes, nem quanto à decisão a ser proferida pelo Presidente da Turma Recursal.

3.2.7. *Da Alegação de ilegalidade do valor da multa, desproporcionalidade e irrazoabilidade*

O Recorrente alega desproporcionalidade, irrazoabilidade e ilegalidade do valor da multa aplicada em sede de primeira instância administrativa, afirmando que o disposto no art. 299 da Lei nº 7.565/1986 não pode ser alterado por resolução, além de questionar a competência legal, os parâmetros e estudos para que a ANAC pudesse atualizar os valores das multas.

Contudo, deve-se esclarecer que não há o que se falar em ilegalidade com a edição da Resolução ANAC nº 25/2008, e alterações.

Cabe ressaltar que compete à União, por intermédio da ANAC, regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, em conformidade com o disposto no artigo 2º da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005 – Lei da ANAC.

Conforme o art. 5º da Lei nº 11.182/2005, a ANAC atua como autoridade de aviação civil, sendo asseguradas as prerrogativas necessárias ao exercício adequado de sua competência.

Lei nº 11.182/2005

Art. 5º A ANAC atuará como autoridade de aviação civil, assegurando-se-lhe, nos termos desta Lei, as prerrogativas necessárias ao exercício adequado de sua competência.

Assim, conforme a Lei nº 11.182/2005, foi criada a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, autarquia federal submetida a regime especial, à qual foram atribuídos poderes regulatório/normativo e fiscalizador sobre as atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária (art. 2º), restando tais competências delineadas nos termos do artigo 8º do referido diploma legal.

Lei nº 11.182/2005

Art. 8º Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:

(...)

X – regular e fiscalizar os serviços aéreos, os produtos e processos aeronáuticos, a formação e o treinamento de pessoal especializado, os serviços auxiliares, a segurança da aviação civil, a facilitação do transporte aéreo, a habilitação de tripulantes, as emissões de poluentes e o ruído aeronáutico, os sistemas de reservas, a movimentação de passageiros e carga e as demais

atividades de aviação civil;

XI – expedir regras sobre segurança em área aeroportuária e a bordo de aeronaves civis, porte e transporte de cargas perigosas, inclusive o porte ou transporte de armamento, explosivos, material bélico ou de quaisquer outros produtos, substâncias ou objetos que possam pôr em risco os tripulantes ou passageiros, ou a própria aeronave ou, ainda, que sejam nocivos à saúde;

(...)

XXI – regular e fiscalizar a infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, com exceção das atividades e procedimentos relacionados com o sistema de controle do espaço aéreo e com o sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos;

(...)

XXVIII - fiscalizar a observância dos requisitos técnicos na construção, reforma e ampliação de aeródromos e aprovar sua abertura ao tráfego;

(...)

XXX – expedir normas e estabelecer padrões mínimos de segurança de voo, de desempenho e eficiência, a serem cumpridos pelas prestadoras de serviços aéreos e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, inclusive quanto a equipamentos, materiais, produtos e processos que utilizarem e serviços que prestarem;

(...)

XXXV – reprimir infrações à legislação, inclusive quanto aos direitos dos usuários, e aplicar as sanções cabíveis;

(...)

De acordo com o aludido dispositivo e seus incisos, cumpre à mencionada autarquia federal, portanto, regular e fiscalizar, competindo-lhe conseqüentemente editar normas que regrem o setor de aviação civil e zelar pelo seu devido atendimento.

Assim, cabe à entidade autárquica atuar de modo a garantir a observância do marco regulatório, o que lhe impõe a adoção de medidas repressivas, corretivas e punitivas em desfavor daqueles que infringem as normas de regência da atividade.

Importante mencionar que, não obstante o poder regulatório legalmente atribuído à Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC já lhe permita não apenas editar regras de conduta para os regulados, como também estabelecer sanções administrativas para o eventual caso de descumprimento daquelas, objetivando assegurar a sua efetividade, a imposição de penalidade pecuniária.

A lei de criação da ANAC, além de estabelecer expressamente sua competência para reprimir infrações à legislação, inclusive quanto aos direitos dos usuários, e aplicar as sanções cabíveis, lhe assegura, na qualidade de autoridade de aviação civil, as prerrogativas necessárias ao exercício adequado de sua competência, conforme exposto anteriormente.

Assim, com a promulgação da Lei nº 11.182/2005, a ANAC tão somente substituiu o parâmetro de multiplicação do valor de referência para um valor fixo em moeda corrente, sem agravamento da sanção ou indevida inovação na ordem jurídica. É inclusive o entendimento já pacificado na jurisprudência:

TRF-2 - AC APELAÇÃO CIVEL AC 201051015247810 (TRF-2)

Data de publicação: 11/02/2014

Ementa: ADMINISTRATIVO - EMBARGOS À EXECUÇÃO FISCAL - MULTA - COMPANHIA AÉREA - EXTRAVIO DE BAGAGEM - LEGALIDADE - RECURSO DESPROVIDO. 1 - A hipótese é de apelação interposta por TAP - TRANSPORTES AÉREOS PORTUGUESES S.A. em face de sentença proferida pelo Juízo da 3ª Vara Federal de Execução Fiscal do Rio de Janeiro que julgou improcedentes os embargos à execução, nos termos do art. 269, do CPC, determinando o prosseguimento da execução promovida pela Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, com fulcro na Certidão da Dívida Ativa lastreada por auto de infração lavrado em virtude de extravio de bagagens. 2 - A multa aplicada tem como fundamento o art. 302, III, u, da Lei nº 7.565/86, regulamentado pela Portaria nº 676/GC-05/2000, que especifica as chamadas - condições gerais de transporte - e as obrigações das companhias aéreas diante de atrasos e cancelamentos de voo. 3 - **O Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº 7.565/86), base legal para a sanção questionada, previa a imposição de multa com base em multiplicador de valor de referência (até mil vezes esse valor - art. 299). A ANAC, no uso de suas atribuições legais e**

do poder regulamentar que lhe foram conferidos pela Lei nº 11.182 /2005, apenas substituiu tal parâmetro por valor fixo em moeda corrente, nos termos da Resolução nº 25/2008 e respectivos anexos. 4 - A infração se configura com o simples extravio da bagagem, independentemente da causa do extravio ou das providências adotadas para a localização e entrega da bagagem. Assim, incumbe à infratora comprovar que não ocorreu o extravio, ou eventual excludente de sua responsabilidade. 5 - Recurso desprovido. Sentença confirmada.

(grifo nosso)

Além disso, no processo administrativo sancionatório impera o livre convencimento do Fiscal-Regulador dentro da discricionariedade motivada e cotejo para com a finalidade específica a ser atingida com a eventual sanção a ser aplicada caso-a-caso.

Esta finalidade, por sua vez, posta-se adstrita aos patamares firmados por norma de aplicação cogente e *erga omnes*, qual seja, à época a tabela de valores dos Anexos da Resolução ANAC nº 25/2008. Dispõe o Anexo II, Tabela III, código NON, da Resolução ANAC nº 25/2008, os valores da multa à pessoa jurídica no tocante ao ato de infringir as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves (infração capitulada na alínea "e" do Inciso III do art. 302 do CBA).

É incoerente, portanto, falar em desproporcionalidade ou falta de fundamentação do quantum da fixação da base da sanção, uma vez que o próprio fundamento para a aplicação da sanção foi a própria prática, por parte do autuado, de atos infracionais previstos na legislação (devidamente constatados/apurados no caso, como bem mostram os autos). A partir disso, a dosimetria pode ser entendida como ato vinculado aos valores e patamares estabelecidos no anexo da Resolução ANAC nº 25/2008 e dali a Administração não pode extrapolar, vez que subjugada ao princípio constitucional da estrita legalidade. É dizer que em razão da taxatividade da norma e pelo fato de a Administração Pública pautar-se pelo princípio da legalidade, impossível que a Agência determine o valor da sanção de forma arbitrária, já que deve o autuado se adequar aos requisitos da norma.

Ainda cabe dizer que a atividade sancionadora cumpre a relevante função de desestimular condutas nocivas ao interesse público, revestindo-se do caráter de atividade vinculada. Em outras palavras, ante a constatação do descumprimento de um dever imposto por norma vigente, surge para a ANAC o dever de apurar a conduta e aplicar a sanção cabível, isto é, aquela prevista na norma.

Assim, como o ato administrativo deve seguir o princípio da legalidade, deve ser observado pelos administrados e, principalmente, por seus agentes no exercício de suas competências, assim, na qualidade de servidor público desta ANAC, o cumprimento das leis, normas e regulamentos desta Agência.

Conclui-se, portanto, que não deve prosperar a argumentação de desproporcionalidade, irrazoabilidade e ilegalidade nos critérios de aplicação da multa pelo competente decisor em primeira instância administrativa, uma vez que a determinação dos valores das sanções está estritamente vinculada ao normativo previsto na Resolução ANAC nº 25/2008, em vigor à época do ato infracional.

3.2.8. ***Da Alegação de Mérito***

Em defesa, o Autuado alega que agiu dentro da legalidade, não cometendo a infração imputada no auto de infração. Justifica que “os diários de bordo são preenchidos por carbono a partir da segunda via, e por conta de alguma falha na folha de carbono não transladada a totalidade da informação”. Declara que, conforme a cópia do original do diário de bordo, a informação encontra-se postada. Ao final, requer impugnação do auto de infração.

Diante das alegações apresentadas, verifica-se que o setor competente em primeira instância considerou a legislação vigente à época dos fatos, fazendo menção corretamente da irregularidade imputada e sua fundamentação e, ainda, rebatendo as alegações apresentadas pelo Interessado em defesa.

Tendo em vista as conclusivas informações trazidas na proposta de decisão pela Superintendência de Padrões Operacionais – SPO, apostas SEI nº 0965202 e 0965236, reporto-me ao disposto pelo §1º do artigo 50 da Lei nº 9.784/99, o qual dispõe que a motivação do ato administrativo, que venha a decidir recursos administrativos (inciso V deste mesmo artigo), pode “consistir em declaração de concordância

com fundamentos de anteriores pareceres, informações ou propostas, que neste caso, serão parte integrante do ato”. Assim, declaro, expressamente, concordar com as fundamentações apresentadas em decisão de primeira instância pela Superintendência de Padrões Operacionais – SPO, as quais, neste ato, passam a fazer parte das razões desta proposta.

Em recurso, o Interessado reitera as alegações sobre a falha por conta do transpasse de informações via "carbono". Requer a oitava do Sr. Fiscal para que “informe se informação colhida foi diretamente do diário de bordo ou de cópia do mesmo”. Reitera suas justificativas quanto à falha na folha de carbono no preenchimento do diário de bordo. Salienta que esse foi corretamente preenchido e entende que a multa não deve prosperar. Ao final, requer a impugnação do auto de infração.

Cumprido ressaltar que são as informações registradas nas páginas do diário de bordo da aeronave e apresentadas pelo Interessado no ato da fiscalização aos agentes dessa ANAC que servem para análise das irregularidades pelos setores competentes desta Agência, até porque são esses os documentos previstos em legislação e reconhecidos pela ANAC para aferição e acompanhamento, em diversos casos, do cumprimento da Lei.

No presente caso, cabe frisar que, em Relatório (SEI nº 0146841), a fiscalização desta ANAC indica que as evidências foram colhidas durante a auditoria especial na Base Principal de Operações da GOLDEN AIR AEROTÁXI LTDA e confirma que a empresa permitiu que fosse lançado de forma inexata os dados obrigatórios do voo de 25/08/2014, trecho SBPA/SBFL, no Diário de Bordo. Portanto, não se prospera o requerimento de oitava do Fiscal, tendo em vista que o documento probatório foi obtido *in loco* pela fiscalização desta ANAC e apresenta a ausência de preenchimento conforme descrição do auto de infração.

Em adição, a fiscalização reporta que os dados ausentes na página 15 do Diário de Bordo nº 012/PT-LDM/2014 foram apresentadas para os agentes da ANAC pela empresa aérea apenas quando solicitadas por meio do Ofício nº 353/2016/GOAG-PA/SPO, conforme redação no Relatório de Fiscalização a seguir:

Considerando, frise-se, que no aludido trecho (tabela em anexo) não foi sequer apostado o nome do comandante do voo, foi, então, encaminhado o Ofício no 353/2016/GOAG-PA/SPO, solicitando informações pertinentes.

Ocorre que o operador, em sua resposta (carta, datada do dia 20 de julho de 2016), ao invés de se limitar a declarar quem era o primeiro e o segundo em comando; a sociedade empresária encaminhou preenchidos os Diários de Bordo, ou seja, encaminhou cópia de um documento que não foi o coletado durante a auditoria. Ou ainda, completou os campos em branco, ato que não afasta, ao que tudo indica, a irregularidade perpetrada.

Portanto, a simples afirmação de um fato pelo Interessado, ou negação dele, desprovida de qualquer documentação ou outro tipo de registro que o comprove ou, minimamente, o sustente, não tem o condão de descontinuar o que foi apurado pela fiscalização.

Ademais, a Lei nº 9.784/99, que regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal, em seu art. 36, dispõe a redação que segue:

Lei nº 9.784/99

Art. 36 Cabe ao interessado a prova dos fatos que tenha alegado, sem prejuízo do dever atribuído ao órgão competente para instrução e do disposto no art. 37 desta Lei.

Pelo exposto, conforme a página do diário de bordo anexada aos autos pela fiscalização desta ANAC, essa obtida no ato da fiscalização, fica evidenciada a ausência de preenchimento de dados obrigatórios no diário de bordo para o voo. Portanto, diante da irregularidade, fica a empresa aérea responsabilizada tendo em vista o disposto no art. 172 do CBA c/c item 9.3 e capítulo 10 da IAC 3151/2002. Portanto, entende-se não ser cabível o acolhimento das alegações de nulidade apresentadas pelo Interessado.

Assim, no presente caso, entende-se não ser cabível aceitar as alegações do Interessado para impugnação do auto de infração, uma vez que não foram acostados aos autos qualquer documento comprobatório passível a afastar as irregularidades imputadas ao Interessado.

Ao fazer referência ao mérito, no adendo ao recurso e em manifestação posterior, o Recorrente alega que “não pode desenvolver sua ampla defesa, tendo em vista não saber se o autuante tem competência legal, dentro de sua formação, para praticar tal procedimento e não há indicação da autoridade a qual deva ser dirigido a defesa” e que “a empresa não teve seus direitos respeitados e não pode desenvolver uma ampla defesa e o contraditório, via recurso, tendo em vista todos os vícios apresentados”.

Contudo, conforme já exposto nesta proposta, entende-se que o presente processo não apresenta qualquer vício de competência ou de legalidade que importe na anulação do auto de infração, cancelamento de multa e arquivamento dos autos.

Importante observar que o Interessado teve oportunidade de se manifestar nos autos, garantindo, portanto, seu direito ao contraditório e ampla defesa. Verifica-se que as alegações do Interessado não têm o condão de afastar o ato infracional praticado, tendo em vista que o Recorrente não trouxe aos autos qualquer prova de que, de fato, não descumpriu a legislação vigente.

Diante das evidências e dos documentos probatórios apresentados aos autos (Relatório de Fiscalização, página do Diário de Bordo, Ofício emitido pela fiscalização e resposta do Interessado – SEI nº 0146841 e 0146913), verifica-se que, de fato, a GOLDEN AIR - AEROTAXI LIMITADA descumpriu a legislação vigente, quando constatado que a empresa permitiu o preenchimento inadequado diante ausência de dados obrigatório referente ao registro do voo de 25/08/2014, no trecho SBPA/SBFL, na página 15 do Diário de Bordo nº 012/PT-LDM/2014, restando, portanto, configurado o ato infracional pelo descumprimento da art. 172 do CBA c/c item 9.3 e capítulo 10 da IAC 3151/2002.

Cabe mencionar que as alegações de aplicação das circunstâncias atenuantes com base nos incisos do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472, de 06 de junho de 2018 (anteriormente art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008) serão abordadas em dosimetria da pena nesta proposta.

Isto posto, diante a comprovação do ato infracional pelo descumprimento da legislação vigente à época dos fatos, restou configurada a irregularidade apontada no AI nº 004825/2016, de 09/09/2016, ficando o Interessado sujeito a aplicação de sanção administrativa.

4. DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

Pelo exposto, houve, de fato, violação à legislação, com a prática da infração fundamentada na alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA c/c art. 172 do CBA c/c item 9.3 e capítulo 10 da IAC 3151/2002, restando analisar a adequação do valor da multa aplicada como sanção administrativa.

Com relação à dosimetria da sanção, cabe observar que o Código Brasileiro de Aeronáutica dispõe, em seu art. 295, que a multa será imposta de acordo com a gravidade da infração.

Cumprir mencionar que, em 04/12/2018, entrou em vigor a Resolução ANAC nº 472, de 06 de junho de 2018, que estabelece providências administrativas decorrentes do exercício das atividades de fiscalização sob competência da ANAC. Essa Resolução atualizou as providências administrativas sob competência da ANAC e revogou a Resolução ANAC nº 25/2008 e a Instrução Normativa nº 08/2008.

Assim, a Resolução ANAC nº 472/2008 apresenta, em suas Seções VIII e IX, respectivamente, sobre as sanções aplicáveis e sua gradação. Conforme o disposto no art. 34 da Resolução ANAC nº 472/2018, a sanção de multa será expressa em moeda corrente e calculada a partir do valor intermediário constante das tabelas aprovadas em anexo a esta Resolução, salvo existência de previsão em legislação específica.

Quanto à gradação da sanção, a referida Resolução, em seu art. 36, indica que sejam consideradas as circunstâncias agravantes e atenuantes na dosimetria da aplicação de sanções. Ainda, de acordo com o §3º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018, quando inexistentes causas atenuantes ou agravantes ao caso ou quando elas se compensem deve ser aplicada a sanção no patamar médio da tabela anexa à Resolução.

Conforme entendimento sobre a dosimetria da sanção desta ASJIN e da Procuradoria junto à ANAC, a aplicação das sanções deve se dar de acordo com os valores da norma em vigência na data do cometimento do ato infracional, no entanto, os critérios de dosimetria a serem observados são os dispostos na Resolução ANAC nº 472/2018 atualmente em vigor.

No presente caso, deve ser aplicado o valor disposto para alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA no Anexo II, pessoa jurídica, da Resolução ANAC nº 25/2008 (norma em vigor à época dos fatos): R\$ 4.000 (grau mínimo), R\$ 7.000 (grau médio) ou R\$ 10.000 (grau máximo).

4.1. *Das Circunstâncias Atenuantes*

Quanto à circunstância atenuante prevista no art. 36, §1º, inciso I 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, ou seja, o Autuado deve manifestar expressamente que reconhece o cometimento da conduta infracional.

Segundo entendimento desta ASJIN, a apresentação de argumentos contraditórios ao reconhecimento da prática da infração, em qualquer fase do processo, como, por exemplo, excludente de responsabilidade pelo cometimento do ato infracional, ausência de razão para manutenção da penalidade aplicada, pedido de afastamento de penalidade, cancelamento da multa ou anulação do auto de infração, impossibilita a concessão da atenuante em questão.

Cumprir mencionar a Súmula Administrativa aprovada pela Diretoria desta Agência, conforme Decisão nº 73, de 24 de maio de 2019, e publicada no Diário Oficial da União em 30 de maio de 2019, Seção 1, p. 52, conforme redação que segue:

SÚMULA ADMINISTRATIVA ANAC Nº 001/2019

ENUNCIADO: A apresentação pelo autuado de argumentos contraditórios ao “reconhecimento da prática da infração” é incompatível com a aplicação da atenuante prevista no art. 22, § 1º, inciso I, da Resolução nº 25, de 25 de abril de 2008, e no art. 36, § 1º, inciso I, da Resolução nº 472, de 6 de junho de 2018, a menos que se trate de explanação do contexto fático no qual ocorreu a infração ou de questões preliminares processuais.

Cabe ressaltar que as alegações trazidas pelo Interessado, em defesa e recurso, são incompatíveis com o “reconhecimento da prática da infração”.

Dessa forma, entende-se que não consta nos autos qualquer evidência que justifique a aplicação da circunstância atenuante de “reconhecimento da prática da infração”, devendo, portanto, ser afastada a sua incidência.

Em defesa e recurso, o Interessado requer aplicação das circunstâncias atenuantes presentes no art. 22, §1º, da Resolução ANAC nº 25/2008, afirmando que deve ser levada em consideração “a inexistência de auto de infração em período de um ano anterior ao presente”. Acrescenta que a empresa “realizou treinamento com os comandantes de forma a regularizar o suposto fato contido no auto” e declara que “após tal reunião foi implementado novos documentos, justamente para que não houvesse qualquer outra interpretação que pudesse gerar o presente auto.”

Contudo, quanto à aplicação de atenuante “a adoção voluntária de providências eficazes para evitar ou amenizar as consequências da infração antes de proferida a decisão”, com fundamento no art. 36, §1º, inciso II da Resolução ANAC nº 472/2018 (anteriormente prevista no art. 22, §1º, inciso II da Resolução ANAC nº 25/2008, há o entendimento desta ASJIN que o cumprimento das obrigações previstas em legislação, por si só, mesmo que em momento posterior, não pode ser considerado como uma circunstância atenuante.

Também é requisito para concessão da referida atenuante que as providências tenham sido tomadas antes de proferida a decisão de primeira instância administrativa. Ainda, a aplicação da referida atenuante se faz somente quando há nos autos comprovação de que a adoção tomada pelo Interessado foi voluntária e eficaz para evitar ou amenizar as consequências da infração.

Assim, caberia ao Interessado, por iniciativa própria, adotar providências concretas e eficazes, não provenientes do cumprimento de obrigação normativa, comprovando-as de forma documental nos autos do processo.

Dessa maneira, diante dos documentos acostados aos autos, não é possível aplicar a circunstância atenuante disposta no inciso II do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018.

Para a análise da circunstância atenuante prevista no artigo 36, §1º, inciso III, da Resolução ANAC nº 472/2018 (“a inexistência de aplicação definitiva de sanções nos 12 (doze) meses anteriores à data do cometimento da infração em julgamento”), é necessária pesquisa no Sistema Integrado de Gestão de Crédito (SIGEC) para identificar existência de aplicação de penalidade ao ente regulado no período de um ano encerrado em 25/08/2014 – onde se apresenta a data da infração ora analisada.

Em consulta ao Sistema Integrado de Gestão de Crédito (SIGEC), conforme documento SEI nº 4361255, verifica-se que não existe penalidade aplicada em definitivo ao interessado no último ano contado da data do ato infracional (25/08/2014).

Portanto, verifica-se a possibilidade de aplicação somente da circunstância atenuante com base no inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018.

4.2. *Das Circunstâncias Agravantes*

No caso em tela, diante dos documentos acostados aos autos, entendo não ser possível aplicar quaisquer das circunstâncias agravantes dispostas nos incisos do §2º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018.

4.3. *Da Sanção a Ser Aplicada em Definitivo*

Assim, nos casos em que há mais atenuantes que agravantes, deve ser aplicado o valor mínimo da tabela em anexo à Resolução ANAC nº 25/2008 (norma vigente à época dos fatos).

Dessa forma, considerando nos autos as circunstâncias agravantes e atenuantes expostas acima e a confirmação da infração presente no processo administrativo, entendo que cabe a manutenção da multa em seu grau mínimo, no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais).

5. CONCLUSÃO

Pelo exposto, sugiro NEGAR PROVIMENTO ao recurso, MANTENDO-SE a multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais).

É a Proposta de Decisão. Submete-se ao crivo do decisor.

Rio de Janeiro, 22 de maio de 2020.

RENATA DE ALBUQUERQUE DE AZEVEDO

Especialista em Regulação de Aviação Civil

SIAPE 1766164



Documento assinado eletronicamente por **Renata de Albuquerque de Azevedo, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 22/05/2020, às 22:38, 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 <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **4361261** e o código CRC **052A76D1**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 414/2020

PROCESSO Nº 00068.500334/2016-70

INTERESSADO: GOLDEN AIR - AEROTAXI LIMITADA

Brasília, 22 de maio de 2020.

Trata-se de Recurso Administrativo interposto por GOLDEN AIR - AEROTAXI LIMITADA, CNPJ 95.764.668/0001-11, contra Decisão de 1ª Instância da Superintendência de Padrões Operacionais – SPO, proferida em 27/09/2017, que aplicou multa no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais), pelo cometimento da infração identificada no Auto de Infração nº 004825/2016, por ter permitido o preenchimento inadequado do diário de bordo, diante ausência de dados obrigatórios referentes ao registro do voo do dia 25/08/2014, no trecho SBPA/SBFL. A infração foi capitulada na alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA c/c art. 172 do CBA c/c item 9.3 e capítulo 10 da IAC 3151/2002.

Considerando que o Recorrente não apresentou nas razões recursais qualquer argumento ou prova capaz de desconstituir a infração imposta na decisão recorrida, 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 nº 426/2020/JULG ASJIN/ASJIN – SEI nº 4361261], ressaltando que embora a Resolução nº 472/2018 tenha revogado a Resolução ANAC nº 25/2008 e a IN ANAC nº 08, 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.

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.

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 e atribuições dispostas no artigo 7º da Portaria nº 1.244/ASJIN, DECIDO:

- por conhecer, NEGAR PROVIMENTO ao recurso interposto por GOLDEN AIR - AEROTAXI LIMITADA, CNPJ 95.764.668/0001-11, ao entendimento de que restou configurada a prática da infração, capitulada na alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA c/c art. 172 do CBA c/c item 9.3 e capítulo 10 da IAC 3151/2002, e por MANTER a penalidade de multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais), com reconhecimento da aplicabilidade de atenuante e inexistência de agravantes, referente ao Processo Administrativo Sancionador nº 00068.500334/2016-70 e ao Crédito de Multa nº 661.993/17-2.

Encaminhe-se à Secretaria da ASJIN para as providências de praxe.

Publique-se.

Notifique-se.

Cássio Castro Dias da Silva
SIAPE 1467237

Presidente Turma Recursal – RJ



Documento assinado eletronicamente por **Cássio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 26/05/2020, às 10:18, 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 <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **4361266** e o código CRC **AF5F0B57**.

