



PARECER Nº 157/2020/JULG ASJIN/ASJIN
PROCESSO Nº 00058.003427/2018-31
INTERESSADO: TÁXI AÉREO HÉRCULES LTDA

PROPOSTA DE DECISÃO EM SEGUNDA INSTÂNCIA

I - RELATÓRIO

1. Trata-se de recurso interposto por TÁXI AÉREO HÉRCULES LTDA., em face da decisão proferida no curso do processo administrativo em epígrafe, conforme registrado no Sistema Eletrônico de Informações - SEI desta Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, da qual restou aplicada sanção de multa, consubstanciada no crédito registrado no Sistema Integrado de Gestão de Créditos - SIGEC sob o número 665484183.

2. O Auto de Infração nº 003362/2018 (1481339), que deu origem ao presente processo, foi lavrado em 30/1/2018, capitulando a conduta do Interessado na alínea "e" do inciso III do art. 302 da Lei nº 7.565, de 1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica, c/c Capítulo 10 da IAC 3151, descrevendo o seguinte:

Descrição da ementa: No Diário de Bordo, permitir que se deixe de registrar voo ou operação

Histórico: A empresa permitiu que não fossem lançados 03 voos no Diário de Bordo da aeronave PT-RYQ conforme tabela abaixo:

Nº	AERONAVE	CANAC	AERÓDROMO DE PARTIDA	AERÓDROMO DESTINO	DATA DO VOO	HORA
01.	PT-RYQ	124382	SBBI	SBRD	27/01/16	09:00
02.	PT-RYQ	124382	SBDN	SBRD	27/01/16	12:00
03.	PT-RYQ	124382	SBMG	SBBI	28/01/16	17:40

3. No Relatório de Fiscalização 005182/2018 (1481398), a fiscalização registra que, durante inspeção periódica na sede operacional da empresa, verificou que a empresa permitiu que se deixasse de lançar 3 voos no DB da aeronave PT-RYQ. Tal informação foi obtida através do confronto das informações do DB, DCERTA, BIMTRA, plano de voo e MOV.

4. A fiscalização juntou aos autos:

- 4.1. Página nº 8731 do DB nº 025/PT-RYQ/16 (1481399);
- 4.2. Página nº 8732 do DB nº 025/PT-RYQ/2016 (1481401);
- 4.3. Página nº 8733 do DB nº 025/PT-RYQ/2016 (1481402);
- 4.4. Página nº 8792 do DB nº 025/PT-RYQ/2016 (1481404);
- 4.5. Página nº 8703 do DB nº 025/PT-RYQ/2016 (1481405);
- 4.6. Página nº 8704 do DB nº 025/PT-RYQ/2016 (1481406);
- 4.7. Página nº 8702 do DB nº 025/PT-RYQ/2016 (1481407);
- 4.8. Página nº 8703 do DB nº 025/PT-RYQ/2016 (1481408); e
- 4.9. Consulta decolagens com a aeronave PT-RYQ no período de 20/1/2016 a 10/2/2016 (1481409).

5. Notificado da lavratura do Auto de Infração em 23/2/2018 (1640174), o Autuado apresentou defesa em 16/3/2018 (1626029), na qual alega incompetência do autuante e erro na capitulação da conduta, pois esta não guardaria relação com a manutenção de aeronave. Argumenta que nem o RBHA 91 nem o RBAC 135 determinariam que o DB é documento requerido para operação de aeronaves civis no Brasil. Argumenta ainda que o CBA não especificaria o momento em que as informações devem ser registradas no DB e que esta responsabilidade caberia ao comandante, e não ao operador. Alega que teria enfrentado dificuldade para exercer seu direito à ampla defesa, por ausência de indicação da autoridade a quem o documento deveria ser dirigido. Requer aplicação do entendimento expresso na Nota Técnica nº 10/2016/ACPI/SPO, argumentando que os fatos deveriam ser tratados em conjunto, e não de forma individualizada.
6. Em 15/3/2018, foi produzido o Memorando nº 12/2018/CCPI/SPO (2219068), que conclui pela retomada do entendimento contido na Nota Técnica nº 13/2016/ACPI, de 29/8/2016, para dosimetria das sanções a condutas praticadas até 21/12/2017 (inclusive) por folha do DB, e não por operação, independentemente do dispositivo normativo infringido.
7. Em 3/10/2018, a autoridade competente, após apontar a presença de defesa, decidiu pela aplicação de multa, com atenuante previsto no inciso III do § 1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25, de 2008, e sem agravantes, no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais) para cada infração, totalizando R\$ 8.000,00 (oito mil reais) - 2103637 e 2219248.
8. O Interessado foi cientificado da decisão por meio da Notificação de Decisão - PAS 2368 (2307411) em 19/10/2018 (2403389) e, em 31/1/2019, foi certificado que a decisão de primeira instância transitou em julgado administrativamente em 1/11/2018 - Certidão ASJIN (2652633). Na mesma data, os autos foram encaminhados à Gerência Técnica de Planejamento e Orçamento para gestão do crédito constituído - Despacho ASJIN (2652685).
9. Em 25/2/2019, o devedor foi inscrito no CADIN - Despacho GTPO/SAF (2747967).
10. Em 10/3/2019, o Interessado apresentou pedido de devolução do prazo recursal (2782463), argumentando que não teria tido acesso aos autos, uma vez que estes estavam restritos no SEI.
11. Em 12/3/2019, a ASJIN solicitou à PF-ANAC a devolução dos autos - Despacho ASJIN (2787584).
12. Em 14/3/2019, determinou-se a retirada da restrição das peças que não se enquadrassem em hipóteses legais de restrição, cancelamento da inclusão no CADIN pela multa 665484183 e restituição do prazo recursal - Despacho CCPI (2795676).
13. Em 20/3/2019, a inscrição do crédito no CADIN foi cancelada - Despacho GTPO/SAF (2821593).
14. Cientificado da devolução do prazo recursal por meio do Ofício 1716 (2811357) em 25/3/2019 (2881674), o Interessado apresentou recurso em 3/4/2019 (2877435).
15. Em suas razões, o Interessado reitera a alegação de suposta incompetência do autuante. Alega ilegalidade da análise de primeira instância, por ter sido assinada por servidor incompetente para análise e assinatura do documento. Apresenta os mesmos argumentos contra a decisão de primeira instância. Argumenta também ilegalidade da notificação de decisão e do valor da multa. Invoca as Notas Técnicas nº 10/2016/ACPI/SPO e 13/2016/ACPI/SPO para requerer que infrações repetitivas sejam tratadas em conjunto. Alega ainda desproporcionalidade e irrazoabilidade do valor da multa.
16. Tempestividade do recurso aferida em 18/4/2019 – Despacho ASJIN (2936106).
17. Em 17/9/2019, foi proferida a Decisão Monocrática de Segunda Instância 1284 (3481206), determinando a notificação do Interessado ante a possibilidade de agravamento da sanção aplicada.
18. Cientificado da possibilidade de agravamento da sanção aplicada por meio do Ofício 8885 (3542849) em 1/10/2019 (3607223), o Interessado apresentou manifestação em 14/10/2019 (3613910), na qual alega que as normas legais citadas no enquadramento não informam se haverá cobrança de multa por anotação incorreta ou ausente em página do Diário de Bordo - DB. Argumenta que o alegado

agravamento da sanção aplicada seria, de fato, uma reclassificação da conduta em razão da modificação da forma de cálculo. Alega suposta ausência de fundamento jurídico para o agravamento da sanção. Alega ainda possível supressão de instância em caso de agravamento da sanção aplicada em decorrência de decisão de segunda instância.

É o relatório.

II - PRELIMINARMENTE

Da possibilidade de incidência do instituto da prescrição

19. Primeiramente, cabe notar que o prazo prescricional para o exercício de ação punitiva pela Administração Pública Federal, direta e indireta, é fixado pela Lei nº 9.873, de 1999, em seu art. 1º, a seguir *in verbis*:

Lei nº 9.873, de 1999

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.

20. Os marcos interruptivos da prescrição são elencados no art. 2º da Lei nº 9.873, de 1999:

Lei nº 9.873, de 1999

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)

21. No caso em tela, as infrações imputadas ocorreram no período de 27/1/2016 a 28/1/2016 (1481339), sendo o Auto de Infração lavrado em 30/1/2018. O Interessado foi notificado da lavratura do Auto de Infração em 23/2/2018 (1640174), apresentando defesa em 16/3/2018 (1626029). Em 3/10/2018, foi proferida decisão de primeira instância (2219248). Notificado da decisão de primeira instância em 25/3/2019 (2881674), o Interessado recorreu em 3/4/2019 (2877435).

22. Nota-se que em nenhum momento foi superado o prazo de cinco anos previsto no *caput* do art. 1º da Lei nº 9.873, de 1999. Igualmente, em nenhum momento o processo permaneceu por mais de três anos pendente de julgamento ou despacho. Desta forma, não se vislumbram indícios de prescrição nos autos.

Da alegação de incompetência do autuante

23. Sobre tal arguição, aponto que a Resolução ANAC nº 25, de 2008, que dispunha sobre o processo administrativo para a apuração de infrações e aplicação de penalidades no âmbito da competência da ANAC, apresentava em seus artigos 2º, 5º e 8º a seguinte redação:

Res. ANAC nº 25/08

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 nº 7.565, de 19 de

dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA, legislação complementar e demais normas de competência da autoridade de aviação civil, sendo obrigatório o atendimento dos requisitos essenciais de validade previstos no art. 8º desta Resolução.

(...)

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

I - identificação do autuado;

II - descrição objetiva da infração;

III - disposição legal ou normativa infringida;

IV - indicação do prazo de vinte dias para a apresentação de defesa;

V - assinatura do autuante e indicação de seu cargo ou função;

VI - local, data e hora.

24. Não obstante, o Auto de Infração foi lavrado por Inspetor da Aviação Civil - INSPAC credenciado desta Agência, cujo nome é Luciano Predes Teixeira da Silva, especialidade OPS 1, conforme Portaria ANAC nº 2966/SPO, de 10/12/2014, publicada no Boletim de Pessoal e Serviço desta Agência - BPS V. 9 Nº 50 - 12 de dezembro de 2014, que designa o servidor como INSPAC por haver concluído de forma satisfatória a Capacitação de Treinamento em Serviço - OJT.

25. Observa-se, ainda, que a Instrução Normativa ANAC nº 6, de 20/3/2008, que regulava o credenciamento do Inspetor de Aviação, dispunha em seu art. 1º a seguinte redação:

IN ANAC nº 6/08

CAPÍTULO I DA FISCALIZAÇÃO

Art. 1º As atividades de fiscalização da aviação civil são realizadas pelo Especialista e pelo Técnico em Regulação de Aviação Civil dentro de suas respectivas áreas de atuação.

Parágrafo único. Enquanto não houver quantitativo suficiente de Especialistas e Técnicas em Regulação de Aviação Civil no quadro efetivo de servidores da ANAC, as atividades de fiscalização podem ser realizadas por pessoas credenciadas nos termos do art. 197 da Lei nº 7.565, de 1986, mediante a realização de teste de capacitação.

26. Em adição, o inciso III do § 2º do art. 1º da Lei nº 9.784, de 1999, dispõe que o fiscal de aviação civil, ao exercer 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.

27. Cabe ainda apontar a competência e a legalidade da decisão prolatada pelo setor competente de primeira instância administrativa, na medida em que consta a delegação de competência para Maicon Medeiros Ardirson - matrícula SIAPE 1549558 exarar decisão de primeira instância, conforme parágrafo único do art. 1º da Resolução ANAC nº 381, de 2016, e Portaria ANAC nº 706/SPO, de 25/3/2014.

28. Assim, afastar-se a alegação do Interessado quanto à incompetência do autuante ou qualquer descumprimento do art. 8º da Resolução ANAC nº 25, de 2008, na medida em que restou comprovado que o inspetor de aviação civil que lavrou o referido Auto de Infração (1481339) tem competência para o exercício do poder de polícia desta ANAC.

29. As portarias citadas acima são públicas e estão disponíveis no [endereço eletrônico da ANAC](#).

Da regularidade processual

30. O Interessado foi regularmente notificado quanto à infração imputada (1640174), apresentando defesa (1626029). Foi regularmente notificado quanto à decisão de primeira instância (2881674), apresentando seu tempestivo recurso (2877435), conforme Despacho ASJIN (2936106). Foi ainda regularmente notificado quanto à possibilidade de agravamento da sanção aplicada (3607223), manifestando-se nos autos (3613910).

31. Dessa forma, aponto a regularidade processual do presente processo, a qual preservou

todos os direitos constitucionais inerentes ao Interessado, bem como respeitou, também, aos princípios da Administração Pública, estando, assim, pronto para, agora, receber uma decisão de segunda instância administrativa por parte desta ASJIN.

III - FUNDAMENTAÇÃO

32. Diante da infração do processo administrativo em questão, a autuação foi realizada com fundamento na alínea "e" do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica, Lei nº 7.565, de 1986, 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;

33. Destaca-se que, com base na Resolução ANAC nº 25, de 2008, para pessoa jurídica, o valor da multa referente a este item poderá ser imputado em R\$ 4.000,00 (grau mínimo), R\$ 7.000,00 (grau médio) ou R\$ 10.000,00 (grau máximo).

34. Ainda no CBA, cumpre citar os arts. 20 e 172, que dispõem o seguinte *in verbis*:

CBA

Art. 20 Salvo permissão especial, nenhuma aeronave poderá voar no espaço aéreo brasileiro, aterrissar no território subjacente ou dele decolar, a não ser que tenha:

(...)

III - tripulação habilitada, licenciada e portadora dos respectivos certificados, do Diário de Bordo (artigo 84, parágrafo único) da lista de passageiros, manifesto de carga ou relação de mala postal que, eventualmente, transportar.

(...)

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 infraestrutura 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 responsável pelas anotações, aí também incluídos os totais de tempos de voo e de jornada.

35. A Instrução de Aviação Civil 3151 - IAC 3151, aprovada pela Portaria nº 350/STE, de 24/4/2002, e revogada pela Resolução Anac nº 457, de 20/12/2017, estabelecia e normatizava os procedimentos que visavam à padronização para confecção, emissão e orientação de preenchimento dos Diários de Bordo das aeronaves civis brasileiras. Esta IAC era aplicável a todas as aeronaves civis brasileiras, independente de sua categoria de homologação ou de registro.

36. Em seu capítulo 9, a IAC 3151 dispunha sobre o controle do DB:

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.

37. Desta forma, a norma é clara quanto à obrigatoriedade de que os registros de uma etapa de voo estejam assinados pelo comandante da aeronave antes da saída da tripulação da aeronave após o término do voo. Segundo os autos, o Interessado, a quem cabia o controle do Diário de Bordo, permitiu que os registros de 3 (três) voos realizados com a aeronave PT-RYQ no período de 27/1/2016 a 28/1/2016 não fossem devidamente registrados. Portanto, a infração imputada enquadra-se na norma acima.

38. Em defesa (1626029), o Interessado alega incompetência do autuante e erro na capitulação da conduta, pois esta não guardaria relação com a manutenção de aeronave. Argumenta que nem o RBHA 91 nem o RBAC 135 determinariam que o DB é documento requerido para operação de aeronaves civis no Brasil. Argumenta ainda que o CBA não especificaria o momento em que as informações devem ser registradas no DB e que esta responsabilidade caberia ao comandante, e não ao operador. Alega que teria enfrentado dificuldade para exercer seu direito à ampla defesa, por ausência de indicação da autoridade a quem o documento deveria ser dirigido. Requer aplicação do entendimento expresso na Nota Técnica nº 13/2016/ACPI/SPO, argumentando que os fatos deveriam ser tratados em conjunto, e não de forma individualizada.

39. Em sede recursal (2877435), o Interessado reitera a alegação de suposta incompetência do autuante. Alega ilegalidade da análise de primeira instância, por ter sido assinada por servidor incompetente para análise e assinatura do documento. Apresenta os mesmos argumentos contra a decisão de primeira instância. Argumenta também ilegalidade da notificação de decisão e do valor da multa. Invoca as Notas Técnicas nº 10/2016/ACPI/SPO e 13/2016/ACPI/SPO para requerer que infrações repetitivas sejam tratadas em conjunto. Alega ainda desproporcionalidade e irrazoabilidade do valor da multa.

40. Em manifestação ante a possibilidade de agravamento da sanção aplicada (3613910), o Interessado alega que as normas legais citadas no enquadramento não informam se haverá cobrança de multa por anotação incorreta ou ausente em página do Diário de Bordo - DB. Argumenta que o alegado agravamento da sanção aplicada seria, de fato, uma reclassificação da conduta em razão da modificação da forma de cálculo. Alega suposta ausência de fundamento jurídico para o agravamento da sanção. Alega ainda possível supressão de instância em caso de agravamento da sanção aplicada em decorrência de decisão de segunda instância.

41. A respeito da alegação de erro na capitulação da conduta, aponta-se que a alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA faz referência a infrações relativas à manutenção e operação de aeronaves. No caso em tela, a infração está relacionada à operação de aeronave; logo, entende-se que o enquadramento está adequado.

42. Quanto ao momento em que as informações sobre um voo devem ser registradas no DB, tal definição está expressa na IAC 3151, em seu item 9.3:

IAC 3151

CAPÍTULO 9 - INSTRUÇÕES PARA ASSINATURAS E PREENCHIMENTO DO DIÁRIO DE BORDO

(...)

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.

43. Por este motivo, esta ASJIN entende que a norma é clara no sentido de que, toda vez que a tripulação sai de uma aeronave após o término do voo sem que todos os dados do voo estejam preenchidos e assinados pelo comandante, está configurada a infração. É por este motivo, ainda, que esta ASJIN entende ser inevitável a conclusão de que cada voo não registrado configura infração autônoma, não havendo que se falar em infração por página do DB com preenchimento inadequado. Além disso, faz-se necessário frisar que a aplicação de uma sanção de multa por cada página do DB carece de proporcionalidade entre conduta e sanção, uma vez que cada página pode conter número variável de voos. Assim, tendo em vista que a Nota Técnica nº 13/2016/ACPI, de 29/8/2016, não tem valor de normativo e que a aplicação de uma multa por cada voo registrado incorretamente ou não registrado em DB encontra pleno respaldo na IAC 3151, esta ASJIN entende ser cabível e pertinente a aplicação de uma multa por cada um dos 3 (três) voos não registrados no DB da aeronave PT-RYQ.

44. Por fim, com relação à alegada supressão de instância em decorrência do agravamento em segunda instância da sanção aplicada, cabe destacar que não houve qualquer alteração nos fatos em

apuração e julgamento desde a lavratura do Auto de Infração nº 003362/2018 (1481339), nem mesmo na capitulação empregada. O que ocorreu foi apenas uma divergência quanto à dosimetria da sanção a ser aplicada e o Interessado teve respeitado seu direito de recorrer da sanção aplicada. Não é viável, a cada divergência entre primeira e segunda instâncias, que o processo retorne à fase inicial, sob pena de eternização do processo ou de incidência da prescrição. Frisa-se que a alteração do valor de multa em segunda instância não prejudica o Interessado, estando expressamente prevista tanto na Resolução ANAC nº 25, de 2008, quanto na Lei nº 9.784, de 1999.

45. Diante do exposto, o Autuado não apresenta qualquer excludente de sua responsabilidade, cabendo destacar que o mesmo não trouxe aos autos qualquer prova de que, de fato, não descumpriu a legislação vigente.

46. Ademais, a Lei nº 9.784, de 1999, 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.

47. Por fim, as alegações do Interessado não podem servir para afastar a aplicação da sanção administrativa quanto ao ato infracional imputado.

IV - DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

48. Primeiramente, cabe observar que o CBA dispõe, em seu art. 295, que a multa será imposta de acordo com a gravidade da infração. A Resolução ANAC nº 25, de 2008, estabelece providências administrativas decorrentes do exercício das atividades de fiscalização sob competência da ANAC.

49. A referida Resolução, em seu art. 22, indica que sejam consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes na dosimetria da aplicação de sanções. Ainda, de acordo com o art. 57 da Instrução Normativa ANAC nº 8, de 2008, a penalidade de multa será calculada a partir do valor médio constante das tabelas aprovadas em anexo à Resolução ANAC nº 25, de 2008.

50. Para o reconhecimento da circunstância atenuante prevista no inciso I do § 1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25, de 2008 ("*o reconhecimento da prática da infração*"), entende-se, conforme determinado pela Diretoria Colegiada na Súmula Administrativa nº 001/2019, publicada no Diário Oficial da União de 30/5/2019, que tal atenuante é compatível somente com a apresentação de explicações do contexto fático ou arguição de questões meramente processuais e incompatível com a apresentação de argumentos contraditórios. No caso em tela, identificou-se que o Interessado apresentou argumentos contraditórios. Portanto, tal atenuante é inaplicável.

51. Da mesma forma, entende-se que o Interessado não demonstrou, nos autos, ter adotado voluntariamente qualquer providência eficaz para amenizar as consequências da infração. Repare-se que nenhuma medida que configure um dever pode ser fundamento para a aplicação dessa atenuante, prevista no inciso II do § 1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25, de 2008.

52. Para a análise da circunstância atenuante prevista no inciso III do § 1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25, de 2008 ("*a inexistência de aplicação de penalidades no último ano*"), é necessária pesquisa para identificar a eventual existência de sanção aplicada ao ente regulado no período de um ano encerrado antes da data das infrações ora analisadas. No Anexo SIGEC (3481194), ficou demonstrado que não há penalidade anteriormente aplicada ao Autuado nessa situação. Deve ser aplicada, assim, essa circunstância atenuante como causa de diminuição do valor da sanção.

53. Quanto à existência de circunstância agravante, não se vê, nos autos, qualquer elemento que configure hipótese prevista no § 2º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25, de 2008, incluindo a interpretação fixada pela Diretoria Colegiada da ANAC na Súmula Administrativa nº 002/2019, publicada no Diário Oficial da União de 30/5/2019.

54. Dada a presença de atenuante e ausência de agravantes aplicáveis ao caso, sugere-se que a

penalidade a ser aplicada seja quantificada em R\$ 4.000,00 (quatro mil reais), que é o valor mínimo previsto, à época dos fatos, para a hipótese do item NON da Tabela III do Anexo II da Resolução ANAC nº 25, de 2008, para cada infração, totalizando R\$ 12.000,00 (doze mil reais). Cumpre ressaltar que o valor de multa previsto para este item na Resolução ANAC nº 472, de 2018, é idêntico àquele fixado na Resolução ANAC nº 25, de 2008. Assim, ainda que o valor da multa fosse calculado com base na norma vigente atualmente e não na norma vigente à época dos fatos, não haveria alteração no valor da sanção a ser aplicada.

V - CONCLUSÃO

55. Pelo exposto, sugiro **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **AGRAVANDO** a sanção aplicada pelo setor de primeira instância administrativa para o valor de R\$ 12.000,00 (doze mil reais).

À consideração superior.



Documento assinado eletronicamente por **Mariana Correia Mourente Miguel, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 28/02/2020, às 20:00, 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 **4066784** e o código CRC **057ECBD2**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 132/2020

PROCESSO Nº 00058.003427/2018-31
INTERESSADO: Táxi Aéreo Hércules Ltda

Brasília, data conforme assinatura eletrônica.

1. Trata-se de recurso interposto por TÁXI AÉREO HÉRCULES LTDA. em face da decisão proferida no curso do processo administrativo em epígrafe, conforme registrado no Sistema Eletrônico de Informações - SEI desta Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, da qual restou aplicada sanção de multa, consubstanciada no crédito registrado no Sistema Integrado de Gestão de Créditos - SIGEC sob o número 665484183.

2. De acordo com o Parecer 157 (4066784), ratifico na integralidade os entendimentos da análise referenciada, adotando-os como meus e tornando-os parte integrante desta decisão, com respaldo nos termos do art. 50, § 1º da Lei nº 9.784, de 1999.

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

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

5. As alegações do Interessado não foram suficientes para desconstruir a ocorrência infracional à luz do art. 36 da Lei nº 9.784, de 1999.

6. Conforme estabelecido no item 9.3 e Capítulo 10 da IAC 3151, cabe ao operador da aeronave o controle do Diário de Bordo. Face o exposto, fica caracterizada a infração ao requisito descrito no referido Auto de Infração, uma vez que o Autuado **permitiu o não preenchimento de dados de 3 (três) voos com a aeronave PT-RYQ de 27/1/2016 a 28/1/2016.**

7. A decisão recorrida deve ser mantida.

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

9. Consideradas as atribuições a mim conferidas pela Portaria nº 3.403, de 17/11/2016, e Portaria nº 2.829, de 20/10/2016, e com lastro **no art. 42, inciso I da Resolução ANAC nº 472, de 2018** e competências ditas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381, de 2016, tratando-se de ser matéria de saneamento da dosimetria aplicada em primeira instância, **DECIDO:**

- **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **AGRAVANDO** a multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa para 3 (três) vezes o valor mínimo de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais), totalizando **R\$ 12.000,00 (doze mil reais)**, em desfavor de **TÁXI AÉREO HÉRCULES LTDA.**, por permitir o não preenchimento de 3 (três) voos no Diário de Bordo da aeronave PT-RYQ de 27/1/2016 a 28/1/2016, em afronta ao art. 302, inciso III, alínea "e" da Lei nº 7.565, de 1986, c/c Capítulo 10 da IAC 3151.

10. À Secretaria.

11. Publique-se.

12. Notifique-se.

BRUNO KRUCHAK BARROS

SIAPE 1629380

Presidente Turma Recursal – BSB

Assessor de Julgamento de Autos em Segunda Instância – Substituto



Documento assinado eletronicamente por **Bruno Kruchak Barros, Presidente de Turma**, em 02/03/2020, às 17:54, 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 **4068322** e o código CRC **783ADE22**.

Referência: Processo nº 00058.003427/2018-31

SEI nº 4068322