

PARECER Nº 290/2020/JULG ASJIN/ASJIN  
 PROCESSO Nº 00058.515437/2017-34  
 INTERESSADO: EDUARDO GREGORIS

AI: 000958/2017 (e demais de acordo com a tabela abaixo) Data da Lavratura: 22/05/2017

Crédito de Multa (SIGEC): 665875180 (e demais de acordo com a tabela abaixo)

**Infração:** 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.

**Enquadramento:** Artigo 302, inciso II, alínea "a", da Lei nº 7.565/86 c/c item 9.3 da IAC 3151.

**Data da infração:** NA. **Local:** NA

**Relator e Membro Julgador da ASJIN:** João Carlos Sardinha Junior – SIAPE 1580657 - Membro Julgador da ASJIN da ANAC - Portaria ANAC nº 3.626, de 31/10/2017

## INTRODUÇÃO

### Histórico

1. Trata-se de análise e emissão de proposta de decisão sobre o processo nº 00058.515412/2017-31, que trata de Auto de Infração e posterior decisão em primeira instância, emitida em desfavor de EDUARDO GREGORIS – CANAC 440339, conforme registrados no Sistema Eletrônico de Informações 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 665875180, no valor de R\$ 1.200,00 (mil e duzentos reais).

**O.B.S.: O autuado foi multado mais 12 (doze) vezes pelo mesmo motivo, sendo a única diferença entre as autuações, a data ou página do Diário de Bordo sem preenchimento ou com preenchimento incompleto. Nesse sentido todas as defesas, convalidações, manifestações, decisões e recursos restaram idênticos, tendo como única distinção o número do Auto de Infração e o número do crédito de multa SIGEC. Esse PARECER fará referência ao processo 00058.515412/2017-31, CONSIDERADO "RAIZ", para fins de efetividade na condução dos Processos Administrativos Sancionadores, mas servirá para todos os processos elencados na tabela abaixo. Também será emitida uma única proposta de decisão, que atenderá aos 13 processos (esse raiz, mais os doze da tabela abaixo).**

PROCESSO	AUTO DE INFRAÇÃO	CRÉDITO SIGEC
00058.515427/2017-07	000946/2017	665858180
00058.515439/2017-23	000956/2017	665909188
00058.515438/2017-89	000955/2017	665911180
00058.515428/2017-43	000948/2017	665918187
00058.515422/2017-76	000957/2017	665910181
00058.515430/2017-12	000949/2017	665920189
00058.515431/2017-67	000950/2017	665912188
00058.515433/2017-56	000951/2017	665919185
00058.515434/2017-09	000952/2017	665915182
00058.515436/2017-90	000953/2017	665908180
00058.515437/2017-34	000954/2017	665914184
00058.515441/2017-01	000927/2017	665888181

2. O Auto de Infração 000958/2017 (SEI 0695082), que deu origem ao processo acima mencionado, foi lavrado capitulando a conduta do Interessado no Artigo 302, inciso II, alínea "a", da Lei nº 7.565/86 c/c 9.3 da IAC 3151. Assim relatou o histórico do Auto:

*"O piloto, EDUARDO GREGORIS de código ANAC Nº 440339, comandante da aeronave de marcas PR-FJA, como registrado nas folhas de número 51, do Diário de Bordo nº 02/PR-FJA/2013, deixou de registrar as informações da Parte II da folha do diário de bordo, relativas aos registros dos campos: Horas de Célula para Intervenção de Manutenção, Tipo da Próxima Intervenção de Manutenção e Tipo de Última Intervenção de Manutenção. Contrariando ao que determina a IAC 3151 Item 5.5 subitens 1, 2 e 3." (sic)*

### Relatório de Fiscalização

3. O Relatório de Fiscalização nº 004044/2017 (SEI 0696201) e as cópias das páginas do Diário de Bordo, anexo (SEI 0704399), compuseram a autuação. O relatório de fiscalização aponta e, conseqüentemente subsidia, os demais processos acima elencados.

### Defesa do Interessado

4. O autuado foi devidamente notificado do Auto de Infração, em 30/05/2017 e em 16/06/2017, conforme AR (SEI 0756018 e SEI 0808032). Em 03/07/2017, o interessado teve sua defesa protocolada pela ANAC (SEI 0827687). Naquela oportunidade negou o cometimento infracional, indicando que não era o comandante da aeronave/voo referenciados no Auto de Infração. Em linhas gerais, seguiu defendendo que lhe fora negado acesso aos autos, a ocorrência da prescrição intercorrente, descumprimento dos prazos previstos na Lei 9.784/99, falta de competência do agente que lavrou o Auto de Infração. Defendeu também que não era obrigação do comandante do voo, preencher os campos identificados pela fiscalização e que isso caberia ao Diretor de Manutenção. Pediu a anulação do Auto de Infração e a oportunidade de oitivas e arrolamento de testemunhas.

5. Diante da afirmação, em defesa, de que o Diretor de Manutenção seria o responsável pelo preenchimento do Diário de Bordo, especificamente nos campos apontados pela fiscalização como incompletos/não-preenchidos; a CCPI emitiu, em 08/01/2018, despacho (SEI 1408826) à GTVC, questionando se aquela afirmação era verdadeira e, em caso afirmativo, quem seria então o responsável por tais preenchimentos no Diário de Bordo, e onde essa informação estaria devidamente registrada e reconhecida pela ANAC.

6. Em 31/01/2018, a GTVC respondeu à CCPI, encaminhado ao setor os Manual Geral de Manutenção e o Manual Geral de Operações da empresa operadora da aeronave envolvida (SEI 1487257 e SEI 1487259).

7. Em 07/03/2018 a CCPI convalidou o Auto de Infração, corrigindo a informação sobre a aeronave envolvida, que deveria constar como sendo a de matrícula PP-FJA (SEI 1590135). O interessado foi devidamente notificado da convalidação, via Notificação (SEI 1590524), em 13/04/2018, conforme AR (SEI 1816177) e informado ao interessado, via Notificação (SEI 2101067).

8. Constam dos autos referência a Nota Técnica sobre entendimento para autuação de infrações sobre preenchimento de diário de bordo e uma solicitação de Termo de Ajustamento de Conduta – TAC, negado pela SPO, conforme registrado no Despacho SPO (SEI 2079391).

9. Em 01/11/2018 a autoridade competente, após análise do conjunto probatório e da fundamentação jurídica, confirmou o ato infracional. Aquela instância esclareceu, indicando a legislação atinente, que as arguições do interessado não tinham condições de prosperar. Foi aplicada multa no valor de R\$ 1.200,00 (mil e duzentos reais). Transcrevo, abaixo, as contra argumentações feitas pela primeira instância, tendo em vista a relevância argumentativa, que poderá corroborar com este presente parecer.

*Inicialmente, se faz necessário lembrar que a aeronave cujas informações acerca do tempo entre manutenções foram erroneamente anotadas pelo tripulante responsável é a de marcas de nacionalidade e matrícula PP-FJA, conforme indicado por Despacho (1590135), e que, conseqüentemente, tornou improcedente a alegação de que o Atuado não teria exercido a função de Comandante do aparelho, uma vez que o Atuado tratou de aeronave diversa em sua defesa, no caso a de marcas de nacionalidade e matrícula PR-FJA.*

*Sobre a alegação de que o Direito à Ampla Defesa do Atuado teria sido violado por suposta recusa por parte da ANAC em lhe garantir vistas aos autos através da alegação de que atualmente os documentos são produzidos digitalmente, é válido lembrar que ao Atuado e seu representante devidamente outorgado é garantido o acesso irrestrito ao conteúdo do Processo Administrativo através da utilização do Sistema SEI desta Agência, a partir da consulta do número do presente Processo Administrativo, ou seja, não prospera a alegação de cerceamento de defesa por falta de acesso aos autos.*

*Ademais, independente da existência ou não do Sistema SEI, em nenhum momento o Atuado ou seu Procurador solicitaram vistas aos autos, em conformidade com a Instrução Normativa n.º 08/2008, da ANAC:*

*Art. 20. A defesa do atuado poderá ser feita pessoalmente ou por procurador, hipótese em que será obrigatória a apresentação do correspondente instrumento de mandato e cópia do contrato social.*

*§ 1º A parte interessada acompanhará o procedimento administrativo, podendo ter vistas dos autos, na repartição, bem como deles extrair cópias, mediante o pagamento da despesa correspondente.*

*§ 2º Os pedidos de vista ou de obtenção de cópias serão atendidos pela unidade organizacional responsável.*

*O Atuado acostou aos autos uma cópia de Solicitação de cópias dos Processos e prorrogação do prazo da defesa que, a princípio, foi protocolada nesta Agência (0827687); porém, o referido documento foi assinado por pessoa diversa do Atuado e sem a devida representação.*

*Acerca da alegação de que estaria prescrita a infração, o Parecer PROC/ANAC n.º 056/2009, aprovado em 12/02/2009 pelo Sr. Procurador-Geral, assim entende sobre a prescrição, no âmbito da Procuradoria Federal junto à Agência Nacional de Aviação Civil – PF/ANAC, que:*

*"(...) a ANAC tem cinco anos (art. 1º da Lei 9.783/99) para aplicar a multa e cinco anos (art. 1º do Decreto nº 20.910/32) para cobrá-la. Nos cinco anos destinados à aplicação da multa, a Agência não pode deixar o processo sem movimentação injustificada por mais de três anos, sob pena de ocorrer a prescrição intercorrente de que trata o § 1º, Art 1º, da Lei nº 9.873/99. Tais prazos para apurar infrações são interrompidos (recomeçam totalmente) pela citação do indiciado ou acusado, inclusive por meio de edital; por qualquer ato inequívoco, que importe apuração do fato; pela decisão condenatória recorrível (incisos I, II e III do art. 2º da Lei nº 9.873/94)." (g. n.)*

*O Processo Administrativo para apuração de infrações no âmbito da ANAC inicia-se com o Auto de Infração, conforme a Resolução ANAC n.º 25/2008:*

*Art. 4º O processo administrativo terá início com a lavratura do Auto de Infração – AI.*

*Parágrafo único. O AI, conforme modelo definido em regulamento, é o documento lavrado pelo agente da autoridade de aviação civil para descrever infração praticada por pessoa física ou jurídica.*

*Art. 5º O AI será lavrado quando for constatada a prática de infração à Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica - 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.*

*Assim, verifica-se a existência dos seguintes marcos interruptivos com o intuito de realizar a apuração dos fatos:*

- a) Data do fato: 23/10/2013;*
- b) Lavratura do Auto de Infração n.º 000958/2017 em 24/05/2017 (0695082);*
- c) Emissão do Relatório de Fiscalização n.º 004044/2017 em 24/05/2017 (0696201);*
- d) Ciência da existência do Auto de Infração pelo Atuado através de Avisos de Recebimento dos Correios em 30/05/2017 (0756018), e em 16/06/2017 (0808032);*
- e) Defesa protocolada em 03/07/2017 (0827687).*

*Deste modo, não há que se falar, portanto, em prescrição quinquenal ou até mesmo prescrição intercorrente.*

*O artigo 24 da Lei n.º 9.784/1.999 só pode ser aplicado ao trâmite entre órgãos ou de encaminhamento de autos, atendimento a despachos ou recebimento e juntada de documentos, o que não foi o caso. Novamente, aqui não merecem prosperar as alegações do Atuado, tendo em vista que os prazos estão rigorosamente cumpridos para o presente Auto de Infração.*

*O Atuado alegou a incompetência do Atuador, vez que apenas o Superintendente teria competência para a atuação em tela, e tal competência é irrenunciável. Por essa razão o Auto de Infração em referência seria nulo.*

*Não se verifica até aqui, a aplicação de qualquer penalidade, ou sanção, que seja, por parte do Atuador. O que se apresenta por hora, é a apreciação por este servidor, dos documentos constantes dos autos, para apuração da infração noticiada no presente Auto de Infração.*

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

*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. (g. n.)*

*Portanto, a delegação de competência está perfeitamente assistida pela legislação acima citada, onde fica confirmada a competência atribuída pela Superintendência ao servidor que elabora a presente Decisão.*

*Quanto à emissão do Auto de Infração verifica-se através da legislação, em especial a Instrução Normativa n.º 101/2016, da ANAC, que:*

*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 CBAer, em seu artigo 197, estabelece o seguinte:

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

Ressalta-se ainda que o Agente Público, Sr. PLÍNIO MARCOS ARAUJO DA SILVA, matrícula 1648604, estava devidamente capacitado, conforme Portaria n.º 695 de 14/03/2013, publicada no Boletim Pessoal de Serviço V. 8, n.º 11, de 15/03/2013, assinada pelo Superintendente de Segurança Operacional, Substituto, atualmente Superintendente de Padrões Operacionais - SPO, disponível para consulta no seguinte endereço eletrônico: <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/boletim-de-pessoal/2013/11/bps-v-8-n-11-15-03-2013>.

Cumprir ressaltar que o Sr. PLÍNIO MARCOS ARAUJO DA SILVA possui o cargo de Especialista em Regulação de Aviação Civil, conforme registros no endereço eletrônico <http://transparencia.gov.br/servidores/9501372>.

O inciso V, do artigo 8º, da Resolução n.º 25/2008 que dispõe sobre Processos Administrativos para a apuração de infrações e aplicação de penalidades, no âmbito da competência da ANAC, versa somente a assinatura e indicação do cargo e função, fato este comprovado no Auto de Infração em referência. A assinatura eletrônica, o nome do Atuador e o seu cargo estão apostas no Auto de Infração, como também a indicação "1648604", identificando o servidor.

Vê-se, portanto, que ao Atuado não favorece a razão.

Alegou também que a exigência do preenchimento dos dados cuja falta motivou a lavratura do Auto de Infração que inaugura o presente Processo Administrativo não teria embasamento legal pois somente as informações exigidas pelo artigo 172 do CBAer seriam obrigatórias, pois não há lei que disponha acerca de outras obrigações relativas ao preenchimento do Diário de Bordo e seria vedada a capitulação de infração administrativa em texto infralegal.

Acerca desta alegação é válido lembrar que o CBAer, no parágrafo terceiro, do artigo 1º e no artigo 12, dispõem o seguinte:

Art. 1º O Direito Aeronáutico é regulado pelos Tratados, Convenções e Atos Internacionais de que o Brasil seja parte, por este Código e pela legislação complementar.

(...)

§ 3º A legislação complementar é formada pela regulamentação prevista neste Código, pelas leis especiais, decretos e normas sobre matéria aeronáutica (artigo 12).

(...)

Art. 12. Ressalvadas as atribuições específicas, fixadas em lei, submetem-se às normas (artigo 1º, § 3º), orientação, coordenação, controle e fiscalização do Ministério da Aeronáutica:

I - a navegação aérea;

II - o tráfego aéreo;

III - a infra estrutura aeronáutica;

IV - a aeronave;

V - a tripulação;

VI - os serviços, direta ou indiretamente relacionados ao voo.

Ou seja, a previsão de que "normas sobre matéria aeronáutica" tal qual a IAC 3151 regulem as especificidades a serem cumpridas pela tripulação e pela aeronave, como é o caso das informações contidas em Diário de Bordo, é prevista pelo próprio CBAer, isto é, previsto em lei.

Foi citado, na Descrição do presente Auto de Infração, o item 5.5 e seus subitens 1, 2 e 3:

5.5 PARTE II – SITUAÇÃO TÉCNICA DA AERONAVE

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

1. Tipo da última intervenção de manutenção (exceto trânsito e diária).

2. Tipo da próxima intervenção de manutenção (exceto trânsito e diária).

3. Horas de célula previstas para a próxima intervenção de manutenção. (g. n.)

Não prospera, portanto, a alegação do Atuado de que o registro desta informação não seria exigido por lei.

Alegou que haveria procedimento aprovado pela ANAC contido no Manual Geral de Manutenção - MGM da empresa NEO TÁXI AÉREO LTDA que transferia para o Diretor de Manutenção a responsabilidade pelo preenchimento do Diário de Bordo da aeronave, a defesa a faz baseando-se no item 5.F.2 do MGM, que dispõe:

"(...)

O Diário de Bordo possui campos adequados para os registros necessários, de forma que permita ao Piloto em Comando verificar a aeronavegabilidade de sua aeronave, bem como **campo de aprovação, pelo DIRETOR DE MANUTENÇÃO para retorno ao serviço, tipo da última inspeção prevista executada e, horas de voo para a próxima inspeção da aeronave.**

(...)"

Do texto indicado pelo Atuado se verifica que o fragmento não trata da transferência da prerrogativa do preenchimento do Diário de Bordo ao Diretor de Manutenção, o texto indica simplesmente que as páginas do Diário de Bordo contêm campos distintos para o registro de um conjunto de informações, uma dos quais sendo a aprovação do retorno à operação da aeronave ao serviço, sendo somente este campo a ser preenchido pelo Diretor de Manutenção.

Observa-se que, no Manual Geral de Operações – MGO da empresa NEO TÁXI AÉREO LTDA (1487259), o item 4.6.8 cita que o Comandante, ao assumir a aeronave, deve observar os reportes anteriores do Diário de Bordo, certificando-se que a aeronave está aeronavegável. No mesmo Manual há o item 6.3.1.1 3, o qual também cita que o Comandante deverá verificar as condições da aeronave quanto a horas disponíveis para a próxima inspeção e, no item 6.3.1.1 II 3, reafirma a necessidade de se verificar o correto preenchimento do Diário de Bordo.

Corroborando com tais exigências é importante citar o CBAer, em seu artigo 172, o qual cita a responsabilidade do Comandante da aeronave quanto às anotações contidas no Diário de Bordo:

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

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

Alegou ainda o Atuado que não havia discrepância encontrada em voo a ser relatada no campo Situação Técnica da Aeronave do Diário de Bordo. Há de se observar que as discrepâncias são apenas uma das informações que **podem** ser necessárias de se informar neste campo, havendo a **obrigação** de se informar, entretanto, os itens "Tipo da última intervenção de manutenção", "Horas de célula para próxima intervenção de manutenção", "Tipo da próxima intervenção de manutenção" e "Horas disponíveis" do campo "Situação Técnica da Aeronave". E, conforme consta no Auto de Infração em referência, estes dados não foram informados quando do preenchimento da página n.º 051 do Diário de Bordo n.º 02/PP-FJA/12, sendo que este erro inicial acabou por ser propagado através da utilização de dados errados quando do cálculo do tempo até a próxima intervenção de manutenção a ser realizada na aeronave comitido nas páginas subsequentes do respectivo Diário de Bordo.

Esta constatação, consequentemente, torna improcedente a alegação de que não teria havido

prejuízo devido à falha de preenchimento do Diário de Bordo, uma vez que ao se superestimar as horas por ainda serem voadas até a próxima intervenção de manutenção se permite a operação de aeronave cuja segurança operacional não mais está garantida, colocando em risco não só a integridade da própria máquina e de sua tripulação como a vida e patrimônio de terceiros em terra.

O Autuado afirmou que os Autos de Infração n.º 000926/2017, 000927/2017, 000946/2017, 000948/2017, 000949/2017, 000950/2017, 000951/2017, 000952/2017, 000953/2017, 000954/2017, 000955/2017, 000956/2017, 000957/2017 e 000958/2017 foram provenientes, na essência, do mesmo elenco probatório, ou seja, dos mesmos fatos típicos em espécie, bem como pelas mesmas condições, ou ao menos semelhantes, de tempo, lugar, modo e maneira de execução, conforme se pode comprovar pelas datas e capitulações dos respectivos documentos de autuação. Sustentou o Princípio do Non Bis In Idem, quando afirma que a autoridade da Aviação Civil examinou todos os seus aspectos quanto da emissão dos presentes Autos de Infração, e mesmo assim, autuou por diversas vezes o administrado pelo mesmo fato gerador.

Neste ponto registra-se, ainda, a inexistência de uma "infração única". Em que pese tenha sido apontada a violação de um mesmo dispositivo legal em todas as infrações, certo é que isso não afasta a existência dos vários atos infracionais, passíveis de punição. Não se pode alegar que a violação ao dispositivo em comento ocorreu uma única vez, porque esta não é a realidade dos fatos. Cada operação realizada pelo piloto, e constatada por servidores desta Agência, representa consequências individuais, uma vez que cada uma delas comprometeu a segurança operacional e constituiu risco à segurança, à propriedade e, principalmente, à vida.

Acerca da possibilidade de celebração de TAC, há de se verificar quais os requisitos necessários para a celebração deste acordo entre o Autuado e a ANAC, conforme o artigo 5º da Resolução ANAC n.º 199/2011, a saber:

Art. 5º Compete à Diretoria da ANAC decidir sobre a celebração do TAC nos casos em que exista processo administrativo em curso para:

I - autuação ou conjunto de autuações com multas aplicadas cujo valor total estimado seja superior a R\$ 100.000,00 (cem mil reais).

II - cassação ou suspensão de concessões ou autorizações para a exploração de serviço público, ou suspensão parcial ou total da operação de prestadoras de serviços aéreos;

III - interdição parcial ou total de aeródromo público.

§ 1º Para a estimativa do valor total das multas referida no inciso I deste artigo, será considerado o valor mínimo previsto na regulamentação para cada uma das infrações.

§ 2º Nos casos não reservados à competência da Diretoria, cabe ao Superintendente competente decidir sobre a celebração do TAC, vedada a delegação.

§ 3º Compete às Superintendências fiscalizarem o cumprimento do TAC celebrado, no âmbito de suas competências.

De onde se verifica que, no presente caso, se verifica que nenhum dos requisitos anteriores está contido no presente Processo Administrativo, não havendo, portanto, previsão regulamentar para celebração do Termo de Ajustamento de Conduta. Importante ainda relatar o que estabelece o Despacho assinado pelo Superintendente de Padrões Operacionais, em análise para a celebração do Termo de Ajustamento de Conduta (2079391):

"(...)

9. Embora o autuado tenha proposto TAC, tal procedimento não se mostra apropriado no caso em questão. Isto porque todas as infrações são da mesma natureza, qual seja, não preenchimento ou preenchimento incorreto de diários de bordo. Ou seja, houve operação de aeronaves sem o preenchimento adequado dos correspondentes diários de bordo na época adequada.

10. No presente caso, a operação das aeronaves sem o preenchimento correto dos diários de bordo ocorreu em 2013. Tendo em vista que um TAC objetiva que, em determinado prazo, o regulado adeque seus procedimentos, mitigando-se as causas que originaram infração cometida, que o ajustamento de conduta exigiria apenas adequação imediata da documentação, sem necessidade de processo de correção de procedimentos por período fixado pela ANAC, entende-se que não é cabível firmar Termo de Ajustamento de Conduta nos processos em questão.

"(...)"

Acerca da alegação de que a Resolução ANAC n.º 472/2018 permitiria a tomada de providências administrativas outras, que não a aplicação de multa, no presente caso, há de se lembrar que a aplicação das medidas preventivas contidas em tal documento se restringe a:

Art. 7º O ACI pode ser emitido quando constatada infração de baixo impacto ou que não afete a segurança das operações aéreas.

Ainda, tal regulamento é omissivo quanto à definição de quais seriam as "infrações de baixo impacto" ou quais seriam as infrações que não afetam a segurança das operações aéreas. Independentemente de tal fato, conforme já foi dito acima, a ausência de registro da Parte II do Diário de Bordo de uma aeronave pode esconder as reais condições da aeronave e comprometer a sua operação. Necessário informar, aliás, que a Resolução ANAC n.º 472/2018 ainda não entrou em vigor, não podendo, portanto, ser aplicada no caso em tela.

O Autuado antecipou suposto cerceamento de defesa e solicitou a produção de uma série de atos para esgotar suas possibilidades de defesa. No entanto, as cópias das páginas do Diário de Bordo da aeronave contidas nos autos atestam o erro de preenchimento acerca das horas possíveis de serem voadas antes da próxima manutenção. Ainda, uma vez que o presente Processo Administrativo ocorre no âmbito administrativo de autoridade pertencente ao Poder Executivo, é válido lembrar que o artigo 36 da Lei n.º 9.784/1999, dispõe: "cabe ao interessado a prova dos fatos que tenha alegado, sem prejuízo do dever atribuído ao órgão competente para instrução e do disposto no artigo 37 desta Lei.", enquanto o Autuado falhou em apresentar prova que elidisse o cometimento da infração.

10. No dia 26/11/2018 o acioado tomou conhecimento da Decisão, conforme AR (SEI 2483845).

#### Recurso do Interessado

11. O Interessado interps recurso à decisão em 05/12/2018 (SEI 2498873). Na oportunidade defendeu que lhe fora negado a produção de provas (oitivas de testemunhas, depoimento das partes, juntada de documentos, etc.), seguiu alegando a incompetência do agente autuante, a inexistência de tipificação para a infração que uma Instrução Normativa da ANAC não poderia criar obrigação ou conduta infracional. Alegou a existência do instituto da infração continuada. Defendeu que os campos não preenchidos, no Diário de Bordo, eram de responsabilidade do Diretor de Manutenção, conforme Manual Geral de Manutenção, aprovado pela ANAC. Arguiu que não houve ameaça à segurança, tendo em vista a aeronave estar com as manutenções periódicas em dia. Voltou a pedir o aceite, por parte da ANAC, do Termo de Ajustamento de Conduta – TAC.

#### Outros Atos Processuais

12. Notificação de Decisão (SEI 1759686)
13. Despacho CCPI (SEI 1842445)
14. Despacho ASJIN (SEI 1981181)
15. Despacho ASJIN (SEI 2512330)

É o relato.

## PRELIMINARES

### Da Regularidade Processual

16. De acordo com o exposto acima, atentando-se para as datas dos trâmites e dos documentos, aponto a regularidade processual do presente processo, o qual preservou todos os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitou também aos princípios da Administração Pública, estando assim pronto para agora receber a decisão de segunda instância administrativa por parte desta ASJIN.

## FUNDAMENTAÇÃO - MÉRITO E ANÁLISE DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO

### Quanto à fundamentação da matéria – 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.

17. Diante da infração tratada no processo administrativo em questão, a autuação foi realizada com fundamento no Artigo 302, Inciso II, Alínea "n" da Lei 7565, de 19/12/1986 c/c item 91.327(a)(2) do RBHA 91.

#### 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;*

#### 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.*

### Quanto às Alegações do Interessado.

18. O autuado, quando da oportunidade de recurso, repisou as alegações feitas anteriormente, nas oportunidades de defesa e de manifestação. Nada de novo, fato ou documento, trouxe aos autos.

19. Em que pese o fato da necessária celeridade processual, tão e corretamente reivindicada pela sociedade e, infelizmente, por motivos alheios a esse servidor, nem sempre atendidas; fato é que, uma vez que as alegações apresentadas em recurso não trazem nenhuma novidade ao processo, restando o que já foi claramente explicitado na análise feita pela primeira instância, bastaria a imediata concordância desse parecerista, para a conclusão deste parecer.

20. Todavia, cabem alguns reforços argumentativos, para que não restem dúvidas sobre alguns pontos defendidos pelo autuado.

### Sobre a suposta negação de produção de provas.

21. O advento da nova redação da Resolução nº 25/2008, conforme alterações feitas pela Resolução nº 448, de 20.09.2017, finca que processos envolvendo decisões recorridas resultantes exclusivamente de aplicação de multa em valor inferior a R\$ 10.000,00 (dez mil reais), terão suas decisões em segunda instância conduzidas monocraticamente.

22. Esse entendimento foi reformado pela Resolução 472/2018, de 06 de junho de 2018, fincando o valor máximo para decisões monocráticas em igual ou inferior a R\$ 10.000,00 (dez mil reais).

23. Sendo assim, não é prevista a oportunidade de sustentação oral, tampouco produção de prova oral, restando que os documentos apresentados pelo interessado são recebidos e analisados, todos, sob a luz da legislação vigente.

### Sobre a suposta incompetência do agente autuante.

24. Cabe mencionar a Resolução ANAC nº 25/2008 (em vigor na época), que dispõe sobre o processo administrativo para a apuração de infrações e aplicação de penalidades, no âmbito da competência da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, apresentando, em seus artigos 2º e 5º, a seguinte redação:

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 de infração à Lei nº 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.*

25. Nesse diapasão cumpre dizer que o Auto de Infração foi lavrado por servidor dessa Agência de Regulação, Especialista em Regulação de Aviação Civil e designado Inspetor de Aviação Civil – INSPAC, conforme BPS ANAC V.8, N.50, 13/12/2013.

### Sobre a suposta inexistência de tipificação.

26. Esclareço o versa o Código Brasileiro de Aeronáutica, logo em seus artigos iniciais:

*Art. 1º O Direito Aeronáutico é regulado pelos Tratados, Convenções e Atos Internacionais de que o Brasil seja parte, por este Código e pela legislação complementar.*

*§ 1º Os Tratados, Convenções e Atos Internacionais, celebrados por delegação do Poder Executivo e aprovados pelo Congresso Nacional, vigoram a partir da data neles prevista para esse efeito, após o depósito ou troca das respectivas ratificações, podendo, mediante cláusula expressa, autorizar a aplicação provisória de suas disposições pelas autoridades aeronáuticas, nos limites de suas atribuições, a partir da assinatura (artigos 14, 204 a 214).*

*§ 2º Este Código se aplica a nacionais e estrangeiros, em todo o Território Nacional, assim como, no exterior, até onde for admitida a sua extraterritorialidade.*

*§ 3º A legislação complementar é formada pela regulamentação prevista neste Código, pelas leis especiais, decretos e normas sobre matéria aeronáutica (artigo 12).*

*Art. 2º Para os efeitos deste Código consideram-se autoridades aeronáuticas competentes as do Ministério da Aeronáutica, conforme as atribuições definidas nos respectivos regulamentos.*

27. Logo a ANAC e seus regulamentos (RBHA, RBAC, IAC, IS, IN e Resoluções) tem sim a competência para criar obrigações e prever sanções, como por exemplo, as atinentes a todos os campos, do Diário de Bordo, que devem ser preenchidos pelo comandante do voo.

### Sobre a infração continuada.

28. Não há que se falar em infração continuada, pois foram ocorrências em momentos diferentes, envolvendo oportunidades distintas. Não se pode admitir que, como defende o autuado, diversas condutas infracionais, de mesma natureza ou de mesma espécie, sejam punidas em conjunto, com uma única multa. Entender dessa forma seria admitir que aquele que já extrapolou erro uma vez continuasse a fazê-lo impunemente – afinal, como consequência de tal entendimento, seria penalizado na

mesma medida por incorrer nessa ilegalidade uma ou dezenas de vezes. É necessário, portanto, com vistas a preservar a efetividade da ação punitiva por parte da Administração, que um infrator seja penalizado de maneira proporcional ao número de violações por ele praticadas.

#### **Sobre a alegação de que a responsabilidade pelo preenchimento dos campos do Diário de Bordo, identificados pela fiscalização, eram de responsabilidade do Diretor de Manutenção.**

29. Essa arguição, como as anteriores, já foi rebatida pela primeira instância. Em recurso, o autuado não trouxe nenhum argumento que provoque nova interpretação do que consta no Manual Geral de Manutenção, qual seja, que o Diretor de Manutenção é responsável por dar, no quesito envolvendo o Diário de Bordo, apenas, aprovação para retorno ao serviço.

#### **Sobre a alegação de ausência de risco ou ameaça à segurança das operações e a celebração de um Termo de Ajuste de Conduta.**

30. Todo descumprimento de uma legislação aeronáutica é uma ameaça, ainda que potencial, a segurança de voo. A apuração de infração, na época dos fatos, quando sequer existia o entendimento (ainda em evolução) na ANAC, sobre outras formas de sanção, foi certa e totalmente fincada na legislação pertinente. A falta daquelas anotações, no Diário de Bordo, dificultam ou podem omitir informações relevantes para o controle de manutenção da aeronave e o acompanhamento fiscalizatório da ANAC.

31. Sobre o Termo de Ajustamento de Conduta, não cabe a essa ASJIN deliberar sobre o assunto. Não sendo essa a instância competente para o tema.

32. Sendo assim aquiesço, na completude, com toda a argumentação, desenvolvimento e conclusão da Primeira Instância; respaldado pelo § 1º, do artigo 50 da Lei 9.784/1999.

33. Que reste esclarecido o que prevê a o artigo 50, da Lei 9784/99, susmencionada:

*Art. 50. Os atos administrativos deverão ser motivados, com indicação dos fatos e dos fundamentos jurídicos, quando:*

*(...)*

*§ 1o A motivação deve ser explícita, clara e congruente, podendo consistir em declaração de concordância com fundamentos de anteriores pareceres, informações, decisões ou propostas, que, neste caso, serão parte integrante do ato.*

#### **DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO**

34. Com relação à dosimetria da penalidade pecuniária para a infração cometida por pessoa física, a previsão da Resolução ANAC nº 25, de 25 de abril de 2008 (em vigor na época) é a de aplicação de multa.

35. Pelo exposto houve, de fato, violação à legislação, com a prática de infração, fundamentada no artigo 302, inciso II, alínea "a", da Lei nº 7.565, de 19/12/1986 c/c item 9.3 da IAC 3151, restando analisar a adequação do valor da multa aplicada como sanção administrativa.

36. 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.

37. Cumpre 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.

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

39. Assim, a Resolução ANAC nº 472/2008 dispõe, em suas Seções VIII e IX, respectivamente, sobre as sanções aplicáveis e sua graduação.

40. 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. No caso específico tratado nesse parecer, os valores observados serão aqueles em vigor a época dos fatos e que constam nos Anexos a Resolução nº 25/2008.

41. Quanto à graduação 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.

42. No presente caso, é válido observar que os valores de multa previstos para alínea "a", do inciso II, do art. 302, do CBA, no Anexo I (Código PDI, letra "a", da Tabela de Infrações II – INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS A AERONAUTAS E AEROVIÁRIOS OU OPERADORES DE AERONAVES) da Resolução ANAC nº 25/2008 (norma em vigor à época dos fatos) são: R\$ 1.200,00 (grau mínimo), R\$ 2.100,00 (grau médio) ou R\$ 3.000,00 (grau máximo).

43. SOBRE ATENUANTES - Diante de todo o exposto nos autos, vislumbra-se a possibilidade de aplicação de circunstância atenuante em observância ao § 1º, inciso III, do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018.

44. SOBRE AGRAVANTES - Por sua vez, não se verifica a pertinência da aplicação de nenhuma circunstância agravante das dispostas no § 2º, do Artigo 36 da Resolução ANAC nº. 472/2018.

#### **SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO:**

45. Quanto ao valor da multa aplicada pela decisão de primeira instância administrativa, aponto que, em observância a regularidade da norma vigente por ocasião do ato infracional, deve-se MANTER o valor de R\$ 1.200,00 (mil e duzentos reais).

#### **CONCLUSÃO**

46. Pelo exposto, sugiro NEGAR PROVIMENTO ao recurso, MANTENDO a multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa em desfavor de EDUARDO GREGORIS – CANAC 440339, no o valor de R\$ R\$ 1.200,00 (mil e duzentos reais).

*No limite das minhas competências e salvo melhor juízo, é o Parecer e Proposta de Decisão.*

*Submete-se ao crivo do decisor.*

*João Carlos Sardinha Junior*

*1580657*



Documento assinado eletronicamente por **João Carlos Sardinha Junior, Técnico(a) em Regulação de Aviação Civil**, em 26/03/2020, às 20:14, 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 **4187957** e o código CRC **63E17A71**.

---

Referência: Processo nº 00058.515437/2017-34

SEI nº 4187957



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL  
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

**DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 291/2020**

PROCESSO Nº 00058.515437/2017-34

INTERESSADO: Eduardo Gregoris

Brasília, 30 de março de 2020.

1. Trata-se de Recurso Administrativo interposto por EDUARDO GREGORIS – CANAC 440339, contra Decisão de 1ª Instância da Superintendência de Padrões Operacionais – SPO, proferida em 01/11/2018, que aplicou multa no valor de R\$ 1.200,00 pela prática da infração descrita no AI nº 000954/2017, qual seja, no Diário de Bordo, o 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. A infração foi capitulada no art. 302, inciso II, alínea “a” do Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), Lei nº 7.565/86 - *preencher com dados inexatos documentos exigidos pela fiscalização*.

2. Por celeridade processual, com fundamento no artigo 50, §1º, da Lei nº 9.784/1999, ratifico a integralidade dos argumentos trazidos na proposta de decisão [Parecer nº 290/2020/JULG ASJIN/ASJIN – SEI 4187957], ressaltando que embora a Resolução nº 472/2018 tenha revogado a Resolução ANAC nº 25/2008 e a IN ANAC nº 8, de 2008, também estabeleceu em seu artigo 82 que suas disposições não prejudicam atos já praticados e a aplicação das normas vigentes à época dos fatos, inclusive no que concerne às sanções aplicáveis. 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 competências conferidas pelo artigo 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381, de 2016, DECIDO:

- por conhecer, **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso interposto por EDUARDO GREGORIS – CANAC 440339, ao entendimento de que restou configurada a prática da infração descrita no Auto de Infração nº 000954/2017, capitulada na alínea “a” do inciso II, do art. 302 do CBA, **MANTENDO** a multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa no valor de **R\$ 1.200,00** (mil e duzentos reais), com reconhecimento da aplicabilidade de atenuante e inexistência de agravantes, referente ao Processo Administrativo Sancionador nº 00058.515437/2017-34 e ao respectivo Crédito de Multa 665.914/18-4.

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 **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 30/03/2020, às 14:36, 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 **4196735** e o código CRC **E9A6D934**.