



PARECER N° 803/2020/CJIN/ASJIN
PROCESSO N° 00058.066981/2016-68
INTERESSADO: ALLAN DUARTE DE JESUS SILVA

PROPOSTA DE DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA – ASJIN

Auto de Infração: 000405/2016 **Lavratura do Auto de Infração:** 24/04/2016

Crédito de Multa (SIGEC): 660.463/17-3

Infração 1: Ausência de preenchimento do campo 'P/C' para o voo registrado na etapa 2, dia 06/05/2013, trecho SBPR-SBBH, registrado na Página nº 09 do Diário de Bordo nº 08/PRBAO/13

Infração 2: Ausência de preenchimento do campo 'P/C' para o voo registrado na etapa 3, dia 07/05/2013, trecho SBBH-SNCR, registrado na Página nº 09 do Diário de Bordo nº 08/PRBAO/13

Infração 3: Ausência de rubrica no campo 'Tripulante/hora/rubrica' e de assinatura do comandante no campo 'Ass. Cmt.' para o voo registrado na etapa 2, dia 05/12/2013, trecho SNCR-SBBH, registrado na Página nº 25 do Diário de Bordo nº 08/PRBAO/13

Infração 4: Ausência de rubrica no campo 'Tripulante/hora/rubrica' e de assinatura do comandante no campo 'Ass. Cmt.' para o voo registrado na etapa 3, 05/12/2013, trecho SBBH-SNCR, registrado na Página nº 25 do Diário de Bordo nº 08/PRBAO/13

Enquadramento: alínea 'a' do inciso II do art. 302 do CBA c/c art. 172 do CBA c/c itens 5.4, 9.3, 17.4 da IAC 3151

Proponente: Renata de Albuquerque de Azevedo – SIAPE 1766164

1. **RELATÓRIO**

1.1. ***Introdução***

Trata-se de recurso interposto por ALLAN DUARTE DE JESUS SILVA em face da decisão proferida no curso do Processo Administrativo nº 00058.066981/2016-68, 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 660.463/17-3.

O Auto de Infração nº 000405/2016, que deu origem ao presente processo, foi lavrado em 24/04/2016, capitulando as condutas do Interessado na alínea 'a' do inciso II do art. 302 do CBA – Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº 7.565, de 19/12/1986) c/c item 9.3 da IAC 3151, descrevendo-se o seguinte (fl. 01):

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 termino do voo.

Descrição da Infração:

Ao analisar a cópia do Diário de Bordo nº 08/PRBAO/13, referente aos registros da aeronave PR-BAO, observou-se que os seguintes campos nas seguintes datas não estavam preenchidos de forma adequada no Diário de Bordo:

1. Página nº 09 do Diário de Bordo nº 08/PRBAO/13, com os dados dos voos de 06/05/2013 (de SNCR para SBPR) a 09/05/2013 (de SBBH para SNCR), os seguintes campos não estavam devidamente preenchidos:

- A. Ausência de preenchimento do campo 'P/C' para os voos registrados nas etapas de 2 e 3;
- B. Ausência de preenchimento do campo 'Tipo da próxima intervenção de manutenção';
- C. Ausência de preenchimento do campo 'Horas de célula para próxima intervenção de manutenção'.

2. Página nº 10 do Diário de Bordo nº 08/PRBAO/13, com os dados dos voos de 16/05/2013 (de SNCR para SNCR) a 24/05/2013 (de SBBH para SBMK), os seguintes campos não estavam devidamente preenchidos:

- A. Ausência de preenchimento do campo 'Tipo da última intervenção de manutenção';
- B. Ausência de preenchimento do campo 'Tipo da próxima intervenção de manutenção';
- C. Ausência de preenchimento do campo 'Horas de célula para próxima intervenção de manutenção'.

3. Página nº 25 do Diário de Bordo nº 08/PRBAO/13, com os dados dos voos de 26/11/2013 (de SNCR para SNCR) a 12/12/2013 (de ZZZZ para SBPR), os seguintes campos não estavam devidamente preenchidos:

- A. Ausência de rubrica no campo 'Tripulante/hora/rubrica', referente ao dia 05/12/2013;
- B. Ausência de assinatura do comandante no campo 'Ass. Cmt.' para os voos registrados nas etapas 2 e 3.
- C. Ausência de preenchimento do campo 'Tipo da última intervenção de manutenção';
- D. Ausência de preenchimento do campo 'Tipo da próxima intervenção de manutenção';
- E. Ausência de preenchimento do campo 'Horas de célula para próxima intervenção de manutenção'.

1.2. ***Relatório de Fiscalização***

Consta nos autos documento referente à fiscalização realizada, 'Relatório de Fiscalização' nº 73/2016/NURAC/CNF/ANAC, de 21/03/2016, em que são apontadas as irregularidades constatadas – fls. 02/08.

Anexadas as cópias dos seguintes documentos:

- a) Tela do DCERTA de Consulta Decolagens (fl. 09/10v);
- b) Certidão de Inteiro Teor da aeronave PR-BAO (fl. 11/11v);
- c) Resposta ao Ofício n.º 132/2014/GGAF/ANAC (fl. 12);
- d) Páginas n.º 08 a 34 do Diário de Bordo n.º 08/PRBAO/13 (fl. 12v/25v);
- e) Telas do SACI do Detalhe Aeronavegante, referente aos Srs. HEBERT SIMÃO DA SILVA, CANAC 115086, JOMAR DE SOUZA MARTINS, CANAC 121630 e ao Autuado (fl. 26/28).

1.3. ***Defesa do Interessado***

Notificado da lavratura do Auto de Infração em 29/06/2016 (fl. 29), o Autuado apresentou defesa em 20/06/2016 (fls. 30/34).

No documento, o Interessado alega que não poderia ser enquadrado como aeronauta porque não teria contrato de trabalho, uma vez que realizava apenas serviços privados para adquirir experiência diante da benevolência do proprietário. Afirma que não poderia ser enquadrado no inciso II do art. 302 do CBA.

O Autuado alega que não poderia ser penalizado por preencher com dados inexatos o diário de bordo,

pois a conduta descrita no Auto de Infração diz respeito à ausência de preenchimento.

Quanto aos campos não preenchidos do diário de bordo, declara que esses se repetem e são sempre os mesmos, indicando que *“fazia parte de uma cultura enraizada no 'modus' de preenchimento”*. Entende ser prudente que *“a ação pedagógica deveria estar muito mais voltada a instruir quanto ao preenchimento em sua plenitude”* a *“revelar o caráter punitivo da administração”*.

Alega que o caso comporta nulidade sendo desatendido o princípio da legalidade e menciona o art. 2º da Lei nº 9.784/1999.

Ao final, requer provimento à constatação com o arquivamento do auto de infração.

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

Em 02/06/2017, a autoridade competente, após apontar a presença de defesa, decidiu pela aplicação, com atenuante com base 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 duas multas no valor de R\$ 1.200,00 (um mil e duzentos reais) por cada página irregular dos diário de bordo, totalizando o valor de R\$ 2.400,00 (dois mil e quatrocentos reais) – SEI nº 0606570 e 0705367.

Consta nos autos a Notificação de Decisão nº 1320(SEI)/2017/ACPI/SPO-ANAC, documento assinado eletronicamente em 23/06/2017 (SEI nº 0798567), 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 29/06/2017 (SEI nº 0899716), o Interessado postou recurso em 10/07/2017 (processo anexado nº 00058.522308/2017-01, SEI nº 0861007).

Em suas razões, reitera suas alegações de defesa acerca do dispositivo violado, condição aeronauta e ausência de preenchimento do diário de bordo.

No mérito, quanto à página 25 do diário de bordo, afirma que o autuado não participou dos voos anotados. Declara que o comandante da aeronave era o Sr. Herbert Simão, CANAC 115086, e não o Recorrente. Acrescenta que o nome do recorrente foi escrito incorretamente no dia 05/12/2013 e entende que o ato foi preenchido por um terceiro que não o próprio. Quanto à página 09 do diário de bordo, afirma que a assinatura do comandante pertence ao piloto “Herbert Simão”, e não a “Allan Duarte”. Conclui que *“o recorrente não teve participação legal em nenhum evento maculado por descumprimento de lei”*.

Ao final, o Autuado entende que o art. 302, inciso II, alínea “a” do CBA é inaplicável ao autuado e requer seja dado provimento ao recurso com anulação e arquivamento do Auto de Infração nº 000405/2016.

Subsidiariamente, em caso de entendimento contrário à nulidade aventada, requer que seja *“reduzido ao valor a patamar razoável e sem a incidência de duplicação do montante aplicado”*.

Tempestividade do recurso certificada em 12/07/2018 – SEI nº 2011114.

1.6. ***Convalidação do Auto de Infração / Gravame à Situação do Recorrente***

Em 16/08/2019, foi convalidado o Auto de Infração, modificando o enquadramento para a alínea ‘a’ do inciso II do art. 302 do CBA c/c art. 172 do CBA c/c itens 5.4, 9.3, 17.4 da IAC 3151 e identificada a possibilidade de decorrer gravame à situação do Recorrente diante a evidência de quatro irregularidades distintas, podendo a multa ser agravada para o valor de R\$ 4.800,00 (quatro mil e oitocentos reais) – SEI nº 3352884 e 3352888.

Em 27/08/2019, emitido o Ofício nº 7910/2019/ASJIN-ANAC quanto à notificação de convalidação do

auto de infração e situação gravame ao Recorrente (SEI nº 3421170).

O Interessado foi cientificado em 06/9/2019 (SEI nº 3547761). Observa-se que não consta nos autos manifestação do Recorrente.

1.7. ***Outros Atos Processuais e Documentos***

Termo de Encerramento de Trâmite Físico assinado eletronicamente em 04/01/2017 (SEI nº 0309996).

Consta aos autos o Despacho da Secretaria da ASJIN, documento assinado eletronicamente em 12/07/2018 (SEI nº 2011114), aferindo a tempestividade e encaminhando o processo para análise e deliberação.

Anexados aos autos os Extratos de Lançamento do Sistema SIGEC (SEI nº 0705354, 0798501 e 3352882).

É o relatório.

2. **PRELIMINARES**

2.1. ***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, imputa-se ao comandante Sr. ALLAN DUARTE DE JESUS SILVA as infrações pelo não preenchimento ou preenchimento incompleto do Diário de Bordo nº 08/PRBAO/13. O fato de o comandante da aeronave ter deixado de registrar as informações exigidas de cada etapa de voo no diário de bordo da aeronave configura-se um ato infracional, conforme fundamentado a seguir:

Conforme a descrição do Auto de infração nº 000405/2016, as irregularidades foram constatadas devido ao não preenchimento ou preenchimento incompleto das páginas 09, 10 e 25 do Diário de Bordo nº 08/PRBAO/13 pelo comandante Sr. ALLAN DUARTE DE JESUS SILVA.

Verifica-se que, em decisão de primeira instância, foram afastadas as seguintes irregularidades descritas no Auto de infração nº 000405/2016 tendo em vista o entendimento que estas não eram de responsabilidade do Autuado em questão:

- Item 1:
 - B. “Ausência de preenchimento do campo 'Tipo da próxima intervenção de manutenção’” na Página 09 do Diário de Bordo nº 08/PRBAO/13;

- C. “Ausência de preenchimento do campo 'Horas de célula para próxima intervenção de manutenção’” na Página 09 do Diário de Bordo nº 08/PRBAO/13.
- Item 2:
 - A. “Ausência de preenchimento do campo 'Tipo da última intervenção de manutenção’” na Página 10 do Diário de Bordo nº 08/PRBAO/13;
 - B. “Ausência de preenchimento do campo 'Tipo da próxima intervenção de manutenção’” na Página 10 do Diário de Bordo nº 08/PRBAO/13;
 - C. “Ausência de preenchimento do campo 'Horas de célula para próxima intervenção de manutenção’” na Página 10 do Diário de Bordo nº 08/PRBAO/13.
- Item 3
 - C. “Ausência de preenchimento do campo 'Tipo da última intervenção de manutenção’” na Página 25 do Diário de Bordo nº 08/PRBAO/13;
 - D. “Ausência de preenchimento do campo 'Tipo da próxima intervenção de manutenção’” na Página 25 do Diário de Bordo nº 08/PRBAO/13;
 - E. “Ausência de preenchimento do campo 'Horas de célula para próxima intervenção de manutenção’” na Página 25 do Diário de Bordo nº 08/PRBAO/13.

Dessa maneira, em decisão de primeira instância, restaram confirmadas as irregularidades indicadas no Auto de Infração sob responsabilidade do Interessado Sr. ALLAN DUARTE DE JESUS SILVA, devendo essas serem analisadas :

- item 1.A. “Ausência de preenchimento do campo 'P/C' para os voos registrados nas **etapas de 2 e 3**” na Página nº 09 do Diário de Bordo nº 08/PRBAO/13;
- itens 3.A. “Ausência de rubrica no campo 'Tripulante/hora/rubrica', referente ao dia 05/12/2013”) e 3.B. “Ausência de assinatura do comandante no campo 'Ass. Cmt.' para os voos registrados nas **etapas 2 e 3**” na Página nº 25 do Diário de Bordo nº 08/PRBAO/13. (grifo nosso)

Diante das infrações do processo administrativo em questão, a autuação foi realizada com fundamento na alínea 'a' do inciso II do art. 302 do CBA, que dispõe o seguinte:

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;

Assim dispõe o CBA quanto à definição de operador de aeronaves:

CBA

SEÇÃO II

Da Exploração e do Explorador de Aeronave

(...)

Art. 123. Considera-se operador ou explorador de aeronave:

I - a pessoa jurídica que tem a concessão dos serviços de transporte público regular ou a autorização dos serviços de transporte público não regular, de serviços especializados ou de táxi-aéreo;

II - o proprietário da aeronave ou quem a use diretamente ou através de seus prepostos, quando se tratar de serviços aéreos privados;

III - o fretador que reservou a condução técnica da aeronave, a direção e a autoridade sobre a tripulação;

IV - o arrendatário que adquiriu a condução técnica da aeronave arrendada e a autoridade sobre a tripulação.

Cabe ainda observar o artigo 165 do CBA com relação ao comandante de aeronave:

CBA

Do Comandante de Aeronave

Art. 165. Toda aeronave terá a bordo um Comandante, membro da tripulação, designado pelo proprietário ou explorador e que será seu preposto durante a viagem.

Parágrafo único. O nome do Comandante e dos demais tripulantes constarão do Diário de Bordo.

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.

(grifo nosso)

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.

(...)

(grifo nosso)

A mesma IAC 3151 prevê, em seu itens 5.4, quanto ao registro de voo no Diário de Bordo, sendo necessárias as informações, 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 voo – dia/mês/ano.
 8. Local de pouso e decolagem.
 9. Horário de pouso e decolagem.
 10. Tempo de voo diurno, noturno, IFR (real ou sob capota).
 11. Horas de voo por etapa/total.
 - 12. Ciclos parciais e totais de voo (quando aplicável).**
 13. Número de pousos parciais e totais.
 14. Total de combustível para cada etapa de voo.
 15. Natureza do voo.
 16. Passageiros transportados por etapa (quando aplicável).
 17. Carga transportada por etapa (quando aplicável).
 - 18. Local para rubrica do comandante da aeronave.**
 19. Local para rubrica do mecânico responsável pela liberação da aeronave, de acordo com o RBHA 43.
 20. Ocorrências no voo.
- (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)

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

IAC 3151

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.

(grifo nosso)

Portanto, verifica-se que, conforme legislação, o comandante é responsável pelo preenchimento do diário de bordo com as informações relativas ao voo realizado, configurando-se infração o preenchimento de cada etapa do voo com dados inexatos.

3.2. *Das Alegações do Interessado*

Diante das alegações apresentadas pelo Interessado, em defesa e recurso, cabe realizar as seguintes considerações e conclusões sobre o fato em questão:

Em defesa e recurso, o Interessado alega que não poderia ser enquadrado como aeronauta porque não teria contrato de trabalho, uma vez que realizava apenas serviços privados para adquirir experiência diante da benevolência do proprietário. Afirmar que não poderia ser enquadrado no inciso II do art. 302 do CBA.

A respeito de tais alegações do interessado, que buscam demonstrar que o mesmo não poderia ser considerado aeronauta, cabe, inicialmente, analisar a evolução da legislação a respeito do conceito de aeronauta.

Neste sentido, é importante observar, primeiramente, que no Decreto-Lei nº 32/1966, que instituiu o Código Brasileiro do Ar, quando este tratava a respeito dos tripulantes em seu art. 29, o conceito de quem era considerado aeronauta era apresentado, originalmente, dentro do universo de quem era considerado tripulante, conforme pode ser verificado a seguir.

Decreto-Lei nº 32/1966 (Código Brasileiro do Ar)

Art. 29. Consideram-se tripulantes, para os efeitos deste Código, as pessoas de devidamente habilitadas que exercerem função remunerada ou não, a bordo da aeronave não militar.

Parágrafo único. Quando o tripulante exercer sua função a bordo mediante remuneração é ele considerado aeronauta.

Observa-se, assim, que na versão original do art. 29 do Decreto-Lei nº 32/1966 era expressamente estabelecido, até então, que aeronauta era o tripulante que exercia função a bordo mediante remuneração. Cabendo destacar que o referido normativo não trazia especificação referente ao tipo de contratação segundo a qual tal remuneração deveria se dar.

Posteriormente, o art. 29 do Decreto-Lei nº 32/1966 foi alterado por força do Decreto-Lei nº 234/1967, tendo sido suprimido o parágrafo único do art. 29 do Decreto-Lei nº 32/1966 e passando a ter, o referido artigo, a seguinte redação:

Decreto-Lei nº 32/1966 (Código Brasileiro do Ar)

Art. 29. Consideram-se tripulantes, para os efeitos deste Código, as pessoas devidamente habilitadas que exercem função a bordo de aeronaves. [\(Redação dada pelo Decreto-Lei nº 234, de 1967\)](#)

Nota-se que tal alteração do Código Brasileiro do Ar, ao tratar de tripulantes, deixou de abordar a questão de eventual remuneração, passando apenas a informar que tripulante é aquele que exerce função a bordo.

Em seguida, é importante observar o que era estabelecido na Lei nº 7.183/1984, em vigor à época dos fatos, que regulava o exercício da profissão de aeronauta. Assim, segue o que era previsto no art. 2º da referida lei.

Lei nº 7.183/1984

Art. 2º Aeronauta é o profissional habilitado pelo Ministério da Aeronáutica, que exerce atividade a bordo de aeronave civil nacional, mediante contrato de trabalho.

Parágrafo único - Considera-se também aeronauta, para os efeitos desta Lei, quem exerce atividade a bordo de aeronave estrangeira, em virtude de contrato de trabalho regido pelas leis brasileiras.

Verifica-se que no âmbito do estabelecido no art. 2º da Lei nº 7.183/1984, que tinha como objetivo regular a profissão de aeronauta, o exercício da profissão se dava mediante contrato de trabalho.

Importante, ainda, observar o disposto no art. 4º da Lei nº 7.183/1984, apresentado a seguir.

Art. 4º O aeronauta no exercício de função específica a bordo de aeronave, de acordo com as prerrogativas da licença de que é titular, tem a designação de tripulante.

Do que era estabelecido no art. 4º da Lei nº 7.183/1984, assim como dos outros itens da legislação citados, é possível constatar que os conceitos de aeronauta e tripulante estão associados, sendo o profissional designado como tripulante quando exercendo função a bordo. Assim, é importante compreender que estes dois conceitos, de aeronauta e de tripulante, não são estanques um do outro, havendo evidente permeabilidade entre os mesmos.

Em contrapartida ao disposto no art. 2º da Lei nº 7.183/1984, que estreita o conceito de aeronauta ao exercício da atividade a bordo mediante contrato de trabalho, cabe também observar, por exemplo, a conceituação de aeronavegante e aeronauta constata à época da emissão original do RBHA (Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica) 67, conforme apresentado a seguir:

RBHA 67

67.11 - CONCEITUAÇÃO

(a) AERONAVEGANTE: é todo aquele que, habilitado pelo Ministério da Aeronáutica, exerce função a bordo da aeronave civil nacional.

(b) AERONAUTA: é o aeronavegante que exerce função remunerada a bordo de aeronave civil nacional. É também aeronauta aquele que exerce função em aeronave civil estrangeira, mediante contrato de trabalho, regido por leis brasileiras.

(...)

Diante do exposto até o momento, é possível constatar que, no curso da evolução da legislação, o conceito de aeronauta esteve associado ao exercício de atividade remunerada pelo tripulante.

Na sequência, é importante observar o que foi estabelecido a respeito dos tripulantes na Lei nº 7.565/1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, e que revogou, dentre outros dispositivos, o Decreto-Lei nº 32/1966 e o Decreto-Lei nº 234/1967.

Lei nº 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica)

Art. 156. São tripulantes as pessoas devidamente habilitadas que exercem função a bordo de aeronaves.

~~§ 1º A função remunerada a bordo de aeronaves nacionais é privativa de titulares de licenças específicas, emitidas pelo Ministério da Aeronáutica e reservada a brasileiros natos ou naturalizados.~~

§ 1º A função remunerada a bordo de aeronaves, nacionais ou estrangeiras, quando operadas por empresa brasileira no formato de intercâmbio, é privativa de titulares de licenças específicas emitidas pela autoridade de aviação civil brasileira e reservada a brasileiros natos ou naturalizados. [\(Redação dada pela Lei nº 13.319, de 2016\)](#)

§ 2º A função não remunerada, a bordo de aeronave de serviço aéreo privado (artigo 177) pode ser exercida por tripulantes habilitados, independente de sua nacionalidade.

§ 3º No serviço aéreo internacional poderão ser empregados comissários estrangeiros, contanto que o número não exceda 1/3 (um terço) dos comissários a bordo da mesma aeronave.

Vê-se que no art. 156 da Lei nº 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica) é colocado o conceito de que tripulantes são aqueles que exercem função a bordo, sendo tratado nos parágrafos 1º e 2º do mesmo artigo, respectivamente, da função remunerada e não remunerada. Entretanto, neste ponto, a Lei não aborda para aqueles que exercem função remunerada segundo qual tipo de contratação o vínculo do profissional deve se dar.

Ainda, na análise da evolução da legislação a respeito do uso dos termos "tripulante" e "aeronauta", é importante também verificar o que foi estabelecido na Lei nº 13.475/2017, que dispõe sobre o exercício da profissão de tripulante de aeronave, denominado aeronauta; e revoga a Lei nº 7.183, de 5 de abril de

Lei nº 13.475/2017

Art. 1º Esta Lei regula o exercício das profissões de piloto de aeronave, comissário de voo e mecânico de voo, denominados aeronautas.

§ 1º Para o desempenho das profissões descritas no **caput**, o profissional deve obrigatoriamente ser detentor de licença e certificados emitidos pela autoridade de aviação civil brasileira.

§ 2º Esta Lei aplica-se também aos pilotos de aeronave, comissários de voo e mecânicos de voos brasileiros que exerçam suas funções a bordo de aeronave estrangeira em virtude de contrato de trabalho regido pela legislação brasileira.

(...)

Art. 5º Os tripulantes de voo e de cabine exercem suas funções profissionais nos seguintes serviços aéreos:

I - serviço de transporte aéreo público regular e não regular, exceto na modalidade de táxi aéreo;

II - serviço de transporte aéreo público não regular na modalidade de táxi aéreo;

III - serviço aéreo especializado (SAE), prestado por organização de ensino, na modalidade de instrução de voo;

IV - demais serviços aéreos especializados, abrangendo as atividades definidas pela [Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986](#) (Código Brasileiro de Aeronáutica) e pela autoridade de aviação civil brasileira;

V - serviço aéreo privado, entendido como aquele realizado, sem fins lucrativos, a serviço do operador da aeronave.

(....)

Art. 20. A função remunerada dos tripulantes a bordo de aeronave deverá, obrigatoriamente, ser formalizada por meio de contrato de trabalho firmado diretamente com o operador da aeronave.

§ 1º O tripulante de voo ou de cabine só poderá exercer função remunerada a bordo de aeronave de um operador ao qual não esteja diretamente vinculado por contrato de trabalho quando o serviço aéreo não constituir atividade fim, e desde que por prazo não superior a 30 (trinta) dias consecutivos, contado da data de início da prestação dos serviços.

§ 2º A prestação de serviço remunerado conforme prevê o § 1º deste artigo não poderá ocorrer por mais de uma vez ao ano e deverá ser formalizada por contrato escrito, sob pena de presunção de vínculo empregatício do tripulante diretamente com o operador da aeronave.

§ 3º O disposto neste artigo não se aplica quando o operador da aeronave for órgão ou entidade da administração pública, no exercício de missões institucionais ou de poder de polícia.

[\(Incluído pela Medida Provisória nº 964, de 2020\)](#)

(...)

Do estabelecido na Lei nº 13.475/2017, que passou a regular o exercício da profissão de tripulante, que é denominado aeronauta, vê-se, a título de exemplificação, que de acordo com o inciso V do art. 5º da Lei nº 13.475/2017 que mesmo o profissional que exerce função em serviço aéreo privado quando a serviço do operador da aeronave exerce sua função profissional.

Importante observar que, conforme estabelecido no art. 20 da Lei nº 13.475/2017, a função remunerada dos tripulantes deverá ser formalizada por meio de contrato de trabalho com o operador da aeronave.

Contudo, é relevante também destacar a exceção prevista no §1º do art. 20 da Lei nº 13.475/2017 relativa a casos em que o tripulante não está vinculado diretamente por contrato de trabalho com o operador. Neste sentido, é importante observar que no §2º do art. 20 da Lei nº 13.475/2017 do mesmo artigo é estabelecida a possibilidade de presunção do vínculo empregatício com o operador. Ainda sob esta ótica, é interessante jogar luz quanto a este ponto, em que a legislação prevê que a falta da formalização do contrato referente à execução do serviço remunerado não acarreta na conclusão de que o tripulante não estaria realizando função remunerada, mas sim que a falta do contrato pode acarretar na presunção do vínculo empregatício do tripulante com o operador.

Considerando todo o exposto, é possível concluir que a condição de aeronauta do tripulante não se resume apenas à existência do contrato de trabalho, mas sim, essencialmente, à execução da atividade

remunerada pelo tripulante, podendo a falta do contrato de trabalho constituir eventual irregularidade, que não está em apuração no âmbito do presente processo.

Ademais, considerando o que consta dos autos, em relação ao que foi exposto pela fiscalização, e o que foi alegado pelo interessado, quando o mesmo informa que não tinha contrato de trabalho e realizava apenas serviços privados para adquirir experiência diante da benevolência do proprietário, isto não demonstra que a sua atuação como tripulante e comandante não tenha sido remunerada. Importante também mencionar que o interessado não traz aos autos qualquer comprovação que afaste a condição do mesmo como aeronauta. Neste ponto, deve ser observado o disposto no art. 36 da Lei nº 9.784/1999:

Lei nº 9.784/1999

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

Cumprir mencionar também o disposto no art. 27 da Resolução ANAC nº 472/2018, que estabelece providências administrativas decorrentes do exercício das atividades de fiscalização sob competência da ANAC:

Resolução ANAC 472/2018

Art. 27. Cabe ao autuado a prova dos fatos que tenha alegado devendo oferecê-la concomitantemente à apresentação de defesa.

Sobre alegação do Autuado que os campos não preenchidos se repetem e indicavam "*cultura enraizada no 'modus' de preenchimento*", cumpre esclarecer que o descumprimento da legislação em vigor dá ensejo à autuação da parte regulada, estando esta sujeita às providências administrativas pertinentes.

Quanto ao argumento do Interessado que as condutas se tratam de ausência de preenchimento no diário de bordo, e não preenchimento inexato, cabe apresentar o entendimento desta ANAC que a infração por 'preencher com dados inexatos documentos exigidos pela fiscalização' (alínea 'a' do inciso II do art. 302 do CBA) se configura, no caso em tela, na medida em que o comandante preenche de forma inadequada os dados de uma determinada etapa de voo no diário de bordo da aeronave, descumprindo, assim, o art. 172 do CBA e requisitos da IAC 3151.

Portanto, diante a evidência de que o comandante deixou de apresentar dados exigidos e/ou preencheu de forma equivocada os dados de uma etapa de voo no diário de bordo, resta configurada a irregularidade conforme apontada pela fiscalização;

Assim, corroborando com a decisão de primeira instância, entende-se que cabe a autuação na alínea "a" o inciso II do art. 302 do CBA, não sendo acolhida a alegação do Interessado de nulidade da autuação promovida.

Com relação às alegações de mérito apresentadas em recurso, afirmando que o Recorrente não descumpriu legislação vigente, cabe reiterar que, conforme documentos acostados aos autos, nas etapas 2 e 3 da página 9 do Diário de Bordo nº 08/PRBAO/13, consta o Sr. Allan Duarte como comandante da aeronave, assim como, na página 25 do mesmo diário, nas etapas 2 e 3.

Cumprir mencionar que, corroborando com os documentos acostados aos autos, ao realizar Pesquisa de Movimento de Aeronaves do Grupo 2 - (1999 a 2020) no Sistema Integrado de Informações da Aviação Civil (SACI) desta ANAC, identificou-se que o Sr. Allan Duarte de Jesus Silva se apresentava como piloto, Cod. ANAC 142681 nas etapas registradas em 06/05, 07/05 e 05/12/2013.

Ainda, diante às alegações apresentadas pelo Interessado, cabe reiterar o previsto no art. 36 da Lei nº 9.784/1999, bem como no art. 27 da atual Resolução ANAC nº 472/2018.

Destaca-se, ainda, que as afirmativas da fiscalização desta ANAC possuem *presunção de legitimidade e certeza*, as quais devem ser afastadas apenas com as necessárias comprovações da parte interessada, o que, no caso em tela, não ocorreu.

Verifica-se que as alegações do Interessado não têm o condão de afastar os atos infracionais praticados,

tendo em vista que o Recorrente não trouxe aos autos qualquer prova de que, de fato, não descumpriu a legislação vigente.

Cabe mencionar que a aplicação das circunstâncias atenuantes e agravantes com base no art. 36 da Resolução ANAC nº 472, de 06 de junho de 2018 (anteriormente art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008) será abordada em dosimetria da pena nesta proposta.

No caso em tela, sobre o entendimento aplicado pelo setor competente em decisão de primeira instância quanto à dosimetria da pena – **irregularidade no preenchimento por página do diário de bordo** –, independentemente da quantidade de operações registradas de forma irregular, entende-se que essa forma de dosimetria não é corroborada nem mesmo já foi aplicada pelo setor competente em decisão de segunda instância administrativa.

No presente caso, verifica-se que a obrigatoriedade de preenchimento do diário de bordo está disposta claramente no CBA e também na IAC 3151, normativo expedido pelo extinto Departamento de Aviação Civil (DAC) e recepcionado por esta Agência com o mesmo valor de uma Instrução Suplementar, 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.

Assim, o artigo 172 do CBA dispõe que o Diário de Bordo “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 (...)” (grifo nosso). Ainda, o parágrafo único do referido artigo indica que o **comandante é o responsável pelas anotações** no diário de bordo.

Importante mencionar que, conforme item 9.3 da IAC 3151, 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**, antes da saída da tripulação após o término do voo, devendo seguir as instruções contidas no Capítulo 17 da mesma IAC.

Portanto, entende-se que ocorreu cada uma das irregularidades quando o diário de bordo não foi preenchido adequadamente pelo comandante diante a realização de uma determinada operação, ou seja, quando houve o registro inadequado de uma **etapa de voo** no diário de bordo.

Conforme evidenciado nos autos, vale mencionar que uma página do diário de bordo pode ser preenchida por diversos comandantes. Dessa maneira, não faz sentido aplicar a penalidade de multa por página irregular.

Como o comandante da aeronave é o responsável pelas anotações de cada etapa do voo, cabe a ele a responsabilização por qualquer irregularidade no preenchimento dos dados daquela etapa de voo cumprida e registrada no diário de bordo.

Portanto, o entendimento do setor competente de segunda instância sempre foi no sentido que a infração ocorre diante a confirmação do **registro irregular de cada etapa de voo no diário de bordo**.

Importante também apontar que o mesmo entendimento desta ANAC se manteve, conforme previsão disposta na Resolução ANAC nº 457, de 20/12/2017, com a revogação da IAC 3151.

Dessa forma, no presente caso, entende-se que a decisão de primeira instância se encontra equivocada quanto à dosimetria por ter aplicado o valor de multa por página do diário de bordo, e não, por registro das etapas de voo, que será tratada, posteriormente, nesta proposta.

Diante de todo o exposto, conforme evidências e documentação nos autos (páginas 09 e 25 do Diário de Bordo nº 08/PRBAO/13), verifica-se que, de fato, o Sr. ALLAN DUARTE DE JESUS SILVA descumpriu a legislação vigente, quando constatada a ausência de preenchimento de dados obrigatórios no diário de bordo para cada uma das quatro etapas do voo, restando, portanto, configurado os quatro atos infracionais a seguir pelo descumprimento do art. 172 do CBA c/c itens 5.4, 9.3, 17.4 da IAC 3151.

- Infração 1: Ausência de preenchimento do campo 'P/C' para o voo registrado na etapa 2, dia 06/05/2013, trecho SBPR-SBBH, registrado na Página nº 09 do Diário de Bordo nº 08/PRBAO/13;

- Infração 2: Ausência de preenchimento do campo 'P/C' para o voo registrado na etapa 3, dia 07/05/2013, trecho SBBH-SNCR, registrado na Página nº 09 do Diário de Bordo nº 08/PRBAO/13;
- Infração 3: Ausência de rubrica no campo 'Tripulante/hora/rubrica' e de assinatura do comandante no campo 'Ass. Cmt.' para o voo registrado na etapa 2, dia 05/12/2013, trecho SNCR-SBBH, registrado na Página nº 25 do Diário de Bordo nº 08/PRBAO/13;
- Infração 4: Ausência de rubrica no campo 'Tripulante/hora/rubrica' e de assinatura do comandante no campo 'Ass. Cmt.' para o voo registrado na etapa 3, 05/12/2013, trecho SBBH-SNCR, registrado na Página nº 25 do Diário de Bordo nº 08/PRBAO/13

Isto posto, diante a comprovação dos quatro atos infracionais pelo descumprimento da legislação vigente à época dos fatos, restaram configuradas as quatro irregularidades apontadas no AI nº 000405/2016, de 24/04/2016, 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 das quatro infrações fundamentadas na alínea 'a' do inciso II do art. 302 do CBA c/c art. 172 do CBA c/c itens 5.4, 9.3, 17.4 da IAC 3151, 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 graduação. 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 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.

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, para cada infração, é válido observar que os valores de multa previstos para alínea 'a' do inciso II do art. 302 do CBA, no Anexo I, pessoa física, da Resolução ANAC nº 25/2008 (norma em vigor à época dos fatos) são: R\$ 1.200 (grau mínimo), R\$ 2.100 (grau médio) ou R\$ 3.000 (grau máximo).

Diante o exposto, verifica-se a necessidade de realizar as considerações a seguir quanto à aplicação das circunstâncias atenuantes e agravantes e dosimetria da pena.

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 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.

Quanto à aplicação de atenuante com fundamento no art. 36, §1º, inciso II da Resolução ANAC nº 472/2018 (“a adoção voluntária de providências eficazes para evitar ou amenizar as consequências da infração antes de proferida a decisão”), 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 conforme datas 06/05/2013, 07/05/2013 e 05/12/2013.

Em consulta ao Sistema Integrado de Gestão de Crédito (SIGEC), conforme documento SEI nº 3352882, verifica-se que não existe penalidade aplicada em definitivo ao interessado no último ano contado da data do ato infracional.

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.

Contudo, diante dos documentos acostados aos autos, entendo não ser possível aplicar quaisquer das

outras circunstâncias atenuantes, das dispostas nos incisos 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*

Deve-se registrar que a Resolução ANAC nº 566/2020 entrou em vigor em 1º de julho de 2020, alterando a Resolução ANAC nº 472/2018 com a inclusão de dispositivos sobre Infração Administrativa de Natureza Continuada.

Os artigos 37-A e 37-B da Resolução ANAC nº 472/2018 dispõem o seguinte:

Resolução ANAC nº 472/2018

Da Infração Administrativa de Natureza Continuada

Art. 37-A. Poderá ser caracterizada infração administrativa de natureza continuada a prática, pelo mesmo regulado, de mais de uma ação ou omissão que configurem infração administrativa de natureza idêntica, apuradas em uma mesma oportunidade fiscalizatória.

Parágrafo único. Será afastada a caracterização da infração continuada quando constatada a existência de prática ou circunstância que evidencie violação, pelo agente infrator, ao dever de lealdade e boa-fé que rege as relações entre administrado e Administração.

Art. 37-B. Caracterizada a natureza continuada das condutas infracionais, nos termos do art. 37-A desta Resolução, será aplicada multa, considerando-se o patamar médio da tabela constante na Resolução específica vigente à época da infração, calculada de acordo com a seguinte fórmula:

Valor total da multa = valor da multa unitária * quantidade de ocorrências^{1/f}

Em que a variável “f” assume um dos seguintes valores:

f1 = 1,85 quando não verificada qualquer circunstância descrita nos incisos I a V do § 2º do art. 36 desta Resolução.

f2 = 1,5 quando verificada ao menos uma das circunstâncias descrita nos incisos I a V do § 2º do art. 36 desta Resolução.

f3 = 1,15 quando verificadas, cumulativamente, as circunstâncias descritas no inciso III e no inciso IV do § 2º do art. 36 desta Resolução.

§ 1º A verificação de cada circunstância descrita nos incisos I a III do § 1º do art. 36 desta Resolução ensejará o acréscimo de 0,15 ao valor da variável “f” a ser aplicada.

§ 2º Valores diferentes de f1, f2 e f3 poderão ser definidos em Resolução específica que disciplina a matéria objeto da autuação.” (NR)

(...)

Cabe ainda mencionar o que consta do art. 2º da Resolução ANAC nº 566/2020, exposto a seguir:

Resolução ANAC nº 566/2020

Art. 2º Esta Resolução entra em vigor em 1º de julho de 2020 e terá aplicabilidade imediata a todos os processos administrativos sancionadores em que não tenha ocorrido o trânsito em julgado administrativo, na forma do art. 49 da Resolução nº 472, de 6 de junho de 2018.

Analisando o exposto acima, verifica-se que no art. 37-A da Resolução ANAC nº 472/2018 é estabelecido que pode ser caracterizada como infração continuada a prática de ação de natureza idêntica, apuradas em uma mesma oportunidade fiscalizatória.

No presente processo em análise, observa-se que as práticas têm a mesma natureza, sendo esta o inadequado preenchimento das etapas de voo nas quais o Interessado se apresentava na função de

comandante da aeronave. Além disso, verifica-se que as práticas irregulares foram apuradas em uma mesma oportunidade fiscalizatória.

Desta forma, consideram-se configuradas as condições necessárias para a caracterização da infração administrativa de natureza continuada, cabendo a aplicação dos parâmetros estabelecidos no art. 37-B da Resolução ANAC nº 472/2018 para o cálculo do valor total da multa.

No presente processo, confirmou-se a caracterização de quatro atos infracionais de natureza continuada. Portanto, considera-se a 'quantidade de ocorrências' igual a 4 (quatro).

Ainda, faz-se necessário calcular o valor da variável "f" a ser aplicado na fórmula. Assim, diante a ausência nos autos de quaisquer das circunstâncias agravantes previstas nos incisos I a V do §2º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018, então, tem-se $f_1=1,85$. Conforme §1º da art. 37-B da mesma Resolução, diante a possibilidade de aplicação da circunstância atenuante descrita no inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018, deve ser acrescido 0,15 ao valor da variável "f". Portanto, no caso em tela, o valor de "f" calculado a ser aplicado é igual a 2 (dois).

Observa-se que o caput do art. 37-B da Resolução ANAC nº 472/2018 estabelece que será aplicada multa, considerando-se o patamar médio da tabela constante na Resolução específica vigente à época da infração. Assim, no caso em análise, o 'valor da multa unitária' a ser considerado é R\$ 2.100,00, por ser este o patamar médio previsto na alínea 'a' do inciso II do art. 302 do CBA.

Assim, o valor da multa a ser aplicada será de acordo com a seguinte fórmula:

Valor total da multa = valor da multa unitária * quantidade de ocorrências ^{1/f}

Substituindo-se os valores na fórmula, calcula-se o valor da multa a ser imposta:

Valor total da multa = R\$ 2.100,00 * 4^{1/2}

Valor total da multa = R\$ 4.200 (quatro mil e duzentos reais)

Dessa forma, considerando-se a incidência de infração administrativa de natureza continuada, entendo que cabe a reforma da decisão, devendo a multa total ser minorada para o valor de **R\$ 4.200 (quatro mil e duzentos reais)**.

5. CONCLUSÃO

Pelo exposto, sugiro por NEGAR PROVIMENTO ao recurso, reformando-se o valor total da multa aplicada pelo setor de primeira instância administrativa, AGRAVANDO-SE a pena para o valor de R\$ 4.200 (quatro mil e duzentos reais), referente às 4 (quatro) infrações confirmadas.

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

Rio de Janeiro, 27 de outubro 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 27/10/2020, às 20:15, 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 **4920459** e o código CRC **51736532**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
CJIN - CJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 723/2020

PROCESSO Nº 00058.066981/2016-68
INTERESSADO: Allan Duarte de Jesus Silva

Brasília, 29 de outubro de 2020.

Trata-se de Recurso Administrativo interposto por ALLAN DUARTE DE JESUS SILVA, CPF 088.058.026-70, contra Decisão de 1ª Instância da Superintendência de Padrões Operacionais – SPO, proferida em 02/06/2017, que aplicou multa no valor total de R\$ 2.400,00 (dois mil e quatrocentos reais), pelo cometimento de infrações identificadas no Auto de Infração nº 000405/2016, pela prática do não preenchimento ou preenchimento incompleto do diário de bordo. As infrações foram capituladas na alínea 'a' do inciso II do art. 302 do CBA c/c item 9.3 da IAC 3151.

Em 16/08/2019, esta ASJIN decidiu por convalidar o enquadramento do auto de infração e notificar ante a possibilidade de decorrer gravame à situação do Recorrente.

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 803/2020/CJIN/ASJIN – SEI nº 4920459], 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.

Ademais, acerca da citada proposta de decisão, cabe menção a recente edição da Resolução nº 583/2020, de 01/09/2020, por meio da qual a ANAC sobrestou por cento e oitenta dias a fase de julgamento dos processos administrativos sancionadores previstos na Resolução nº 472/2018 em decorrência dos efeitos da pandemia da COVID-19. Em respeito ao parágrafo único, do art. 1º, inciso II da citada resolução, insta consignar que a análise do presente processo sancionador não se enquadra na aludida interrupção, visto que há risco prescricional em prazo inferior a dois anos para a ação punitiva da Administração, razão pela qual ora se profere a decisão segundo o rito ordinário previsto na Resolução nº 472/2018.

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, monocraticamente, DECIDO:

- por conhecer, NEGAR PROVIMENTO ao recurso interposto por ALLAN DUARTE DE JESUS SILVA, CPF 088.058.026-70, ao entendimento de que restou configurada a prática das quatro infrações descritas nos Autos de Infração nº 000405/2016 (item 1.A. “Ausência de preenchimento do campo 'P/C' para os voos registrados nas etapas de 2 e 3” na Página nº 09 do Diário de Bordo nº 08/PRBAO/13; itens 3.A. “Ausência de rubrica no campo 'Tripulante/hora/rubrica', referente ao dia 05/12/2013”) e 3.B. “Ausência de assinatura do comandante no campo 'Ass. Cmt.' para os voos registrados nas etapas 2 e 3” na Página nº 25 do Diário de Bordo nº 08/PRBAO/13.), capituladas, após convalidação, na alínea 'a' do inciso II do art. 302 do CBA c/c art. 172 do CBA c/c itens 5.4, 9.3, 17.4 da IAC 3151, reformando-se o valor total das multas aplicadas pelo setor de primeira instância administrativa, AGRAVANDO-SE a pena para o valor total de **R\$ 4.200 (quatro mil e duzentos reais)**, considerando-se a incidência de infração administrativa de natureza continuada, referente ao Processo Administrativo Sancionador nº 00058.066981/2016-68 e ao Crédito de Multa nº 660.463/17-3.

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

Publique-se.

Notifique-se

Cássio Castro Dias da Silva



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 29/10/2020, às 18:53, 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 **4920507** e o código CRC **C9AD16C2**.

Referência: Processo nº 00058.066981/2016-68

SEI nº 4920507