



PARECER Nº 643/2020/CJIN/ASJIN
PROCESSO Nº 00065.017208/2013-36
INTERESSADO: HELIBARRA TAXI AEREO

PROPOSTA DE DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA – ASJIN

Autos de Infração: Conforme Tabela 1 **Lavratura dos Autos de Infração:** 14/01/2013

Créditos de Multa (SIGEC): Conforme Tabela 1

Infrações: ausência de assinatura do comandante, incorrendo em irregularidade no controle e arquivamento do diário de bordo pelo operador da aeronave

Enquadramento: alínea 'e' do inciso III do art. 302 do CBA c/c art. 172 do CBA c/c itens 5.4, 9.3, 17.4(p) e Capítulo 10 da IAC 3151

Data das infrações: Conforme Tabela 1 **Hora:** - **Local:** Aeroporto de Jacarepaguá - RJ **Aeronave:** PR-HBA

Proponente: Renata de Albuquerque de Azevedo – SIAPE 1766164

1. **RELATÓRIO**

1.1. **Introdução**

Trata-se de recursos interpostos por HELIBARRA TAXI AEREO LTDA. em face da decisão proferida no curso do Processo Administrativo nº 00065.017208/2013-36 e demais processos administrativos apensados e listados na Tabela 1, conforme registrado no Sistema Eletrônico de Informações desta Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC da qual restaram aplicadas penas de multa, consubstanciada essa nos créditos registrados no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC sob o número conforme Tabela 1.

Tabela 1 - Processos analisados nesta Proposta

Processo (NUP) nº	AI nº	Crédito de Multa nº	Data da Infração
00065.017208/2013-36	01523/2013	654.714/16-1	30/08/2011
00065.017217/2013-27	01526/2013	654.715/16-0	27/08/2011
00065.017244/2013-08	01474/2013	654.713/16-3	28/08/2011

Os Autos de Infração foram lavrados em 14/01/2013, capitulando a conduta do Interessado na alínea 'o' do inciso III do art. 302 do CBA - Código Brasileiro de Aeronáutica c/c item 17.4 (p) da IAC 3151. A seguir, são apresentadas as descrições dos autos de infração:

O Auto de Infração nº 01523/2013 apresenta a seguinte descrição (SEI nº 1189707, fl. 01):

Data: 30/08/2011* Hora: - Local: Aeroporto de Jacarepaguá-RJ

Descrição da ocorrência: o) Infringir as normas que disciplinam o exercício da profissão de aeronauta ou de aeroviário.

HISTÓRICO: Em análise ao PROCESSO 00065.142893/2012-57, onde a Helibarra Táxi Aéreo

Ltda solicitou que o piloto Márcio Ubatuba Ventura, C.ANAC 104998 fosse Credenciado como Examinador de pilotos, no helicóptero de modelo AS355N, foi verificado que o piloto Paulo Rogério Geoffroy Barboza, C.ANAC 782607, não assinou o campo das etapas de voos do Diário de Bordo nº 001/PR-HBA/11, pag. 009 e que a empresa permitiu que o Diário de Bordo fosse arquivado sem as devidas assinaturas. A IAC 3151, na seção 17.4(p) prevê que "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;"

O Auto de Infração nº 01526/2013 apresenta a seguinte descrição (SEI nº 1189711, fl. 01):

Data: 27/08/2011* Hora: - Local: Aeroporto de Jacarepaguá - RJ

(...)

Descrição da ocorrência: o) Infringir as normas que disciplinam o exercício da profissão de aeronauta ou de aeroviário.

HISTÓRICO: Em análise ao PROCESSO 00065.142893/2012-57, onde a Helibarra Táxi Aéreo Ltda solicitou que o piloto Márcio Ubatuba Ventura, C.ANAC 104998 fosse Credenciado como Examinador de pilotos, no helicóptero de modelo AS355N, foi verificado que o piloto Paulo Rogério Geoffroy Barboza, C.ANAC 782607, não assinou o campo das etapas de voos do Diário de Bordo nº 001/PR-HBA/11, pag. 006 e que a empresa permitiu que o Diário de Bordo fosse arquivado sem as devidas assinaturas. A IAC 3151, na seção 17.4(p) prevê que "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;"

O Auto de Infração nº 01474/2013 apresenta a seguinte descrição (SEI nº 1189721, fl. 01):

Data: 27/08/2011* Hora: - Local: Aeroporto de Jacarepaguá - RJ

(...)

Descrição da ocorrência: o) Infringir as normas que disciplinam o exercício da profissão de aeronauta ou de aeroviário.

HISTÓRICO: Em análise ao PROCESSO 00065.142893/2012-57, onde a Helibarra Táxi Aéreo Ltda solicitou que o piloto Márcio Ubatuba Ventura, C.ANAC 104998 fosse Credenciado como Examinador de pilotos, no helicóptero de modelo AS355N, foi verificado que o piloto Paulo Rogério Geoffroy Barboza, C.ANAC 782607, não assinou o campo das etapas de voos do Diário de Bordo nº 001/PR-HBA/11, pag. 007 e que a empresa permitiu que o Diário de Bordo fosse arquivado sem as devidas assinaturas.

* Observação: convalidações das datas das ocorrências realizadas em decisão de primeira instância.

1.2. **Relatório de Fiscalização**

O 'Relatório de Auto de Infração', de 14/01/2013 (SEI nº 1192951, 1192964 e 1192995, fl. 02), apresenta a seguinte descrição:

Em análise ao PROCESSO 00065.142893/2012-57, onde a Helibarra Táxi Aéreo Ltda solicitou que o piloto Márcio Ubatuba Ventura, C.ANAC 104998, fosse Credenciado como Examinador de pilotos, no helicóptero de modelo AS355N, foi verificado na documentação enviada que nos dias 28 e 30 de agosto de 2011 este piloto havia realizado o treinamento teórico e prático de Instrutor no mesmo dia. Como só o treinamento teórico tinha 8 horas diárias, foi solicitado à empresa que enviasse os Diários de Bordo com os voos do Treinamento prático para análise da situação. Em análise às páginas do Diário de Bordo foi verificado que:

(...)

- O piloto Paulo Rogério Geoffroy Barboza, C.ANAC 782607, não assinou o campo das etapas de voos do Diário de Bordo nº 001/PR-HBA/11, pag. 006;

- O piloto Paulo Rogério Geoffroy Barboza, C.ANAC 782607, não assinou o campo das etapas de voos do Diário de Bordo nº 001/PR-HBA/11, pag. 007; e

- O piloto Paulo Rogério Geoffroy Barboza, C.ANAC 782607, não assinou o campo das etapas de voos do Diário de Bordo nº 001/PR-HBA/11, pag. 009.

Para cada infração cometida foram emitidos três autos de infração, um para o piloto, outro para a empresa e outro para o Diretor de Operações.

Em anexo, constam as cópias das páginas indicadas do Diário de Bordo nº 001/PR-HBA/11:

- No processo nº 00065.017208/2013-36, AI nº 01523/2013: Páginas nº 009 e 005 (SEI nº 1192951, fls. 03/04);
- No processo nº 00065.017217/2013-27, AI nº 01526/2013: Páginas nº 006 e 005 (SEI nº 1192964, fls. 03/04);
- No processo nº 00065.017244/2013-08, AI nº 01474/2013: Páginas nº 007 e 005 (SEI nº 1192995, fls. 03/04).

1.3. ***Defesa do Interessado***

O Interessado foi notificado da lavratura do Auto de Infração em 22/02/2013 (SEI nº 1192951, 1192964 e 1192995, fl. 05), conforme Aviso de Recebimento dos Correios acostado aos autos.

Observa-se que não constam nos autos documentos referentes às Defesas do Autuado.

1.4. ***Convalidação do Auto de Infração***

Em Despacho, de 10/08/2015 (SEI nº 1192951, 1192964 e 1192995, fl. 06), foi decidida a 'convalidação' do enquadramento dos autos de infração.

O Autuado foi notificado da convalidação dos autos de infração em 02/10/2015 (SEI nº 1192951, 1192964 e 1192995, fl. 08), por meio das Notificações de Convalidação, de 11/08/2015 (SEI nº 1192951, 1192964 e 1192995, fls. 07/07v). Observa-se equívoco na redação da Notificação quanto ao enquadramento da infração.

Constam nos autos dos processos em análise os Termos de Decurso de Prazo (SEI nº 1192951, 1192964 e 1192995, fl. 09), indicando a não apresentação de defesa do Autuado.

1.5. ***Decisão de Primeira Instância***

Em 12/04/2016, a autoridade competente, após apontar a ausência de defesa, decidiu pela aplicação, com atenuante baseada no inciso III do §1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008 ("inexistência de aplicação de penalidades no último ano") e sem agravante, de multa no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais) cada um dos três processos, totalizando o valor de R\$ 12.000,00 (doze mil reais) – SEI nº 1192951, 1192964 e 1192995, fls. 12/14.

Verifica-se ainda que, em decisão de primeira instância, houve a convalidação da data da ocorrência, corrigindo ano de '2012' para '2011'.

Consta nos autos a Notificação de Decisão, de 19/05/2016 (SEI nº 1192951, 1192964 e 1192995, fls. 18/18v), informando o Interessado acerca da aplicação de penalidade de multa, abrindo prazo para interposição de recurso.

1.6. ***Recurso do Interessado***

Tendo tomado conhecimento da decisão em 24/05/2016 (SEI nº 1192951, 1192964 e 1192995, fl. 20), o Interessado postou/protocolou recurso em 25/05/2016 (SEI nº 1192951, 1192964 e 1192995, fl. 21).

Em suas razões, o Interessado afirma que a Helibarra Táxi Aéreo terceirizou a instrução de seus pilotos do modelo AS355, justificando que não tinha nenhum piloto em seu quadro de tripulantes com esse certificado técnico de habilitação (CHT). Declara que contratou o piloto Sr. Paulo Rogério Geoffroy Barboza, CANAC 782607, pois ele era o único instrutor de AS355 no país.

Declara que, após o término do treinamento, o piloto saiu da sede da empresa e retornou a sua residência em Coari-AM. Ao final, ao verificar a ausência das assinaturas, indica que a empresa entrou em contato com o referido piloto, que se prontificou a assinar as devidas páginas, contudo, afirma que o mesmo não retornou para realizar sua obrigação como comandante em questão.

Tempestividade do recurso certificada em 05/07/2018 – SEI nº 1989971.

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

Em 06/12/2018, foi convalidado os Autos de Infração nº 01523/2013, 01526/2013 e 01474/2013, modificando o enquadramento para alínea 'e' do inciso III do art. 302 do CBA c/c art. 172 do CBA c/c itens 5.4, 9.3, 17.4(p) e Capítulo 10 da IAC 3151, e identificada a possibilidade de decorrer gravame à situação do Recorrente em razão da identificação de doze irregularidades presentes nos três autos de infração e também do possível afastamento da circunstância atenuante "inexistência de aplicação de penalidades no último ano", com possibilidade de agravamento da penalidade de multa aplicada para o valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais) para cada infração, totalizando R\$ 84.000,00 (oitenta e quatro mil reais) – SEI nº 2336581 e 2336574.

Em 17/01/2019, emitida a Ofício nº 199/2019/ASJIN-ANAC de forma a notificar o Interessado quanto à convalidação dos autos de infração e gravame à situação do Recorrente (SEI nº 2607211).

Tendo sido cientificado, o Interessado protocolou manifestação em 06/02/2019 nesta Agência (SEI nº 2678461).

No documento, preliminarmente, afirma que a empresa aérea recebeu três multas aplicadas em razão da falta de assinatura no diário de bordo da aeronave, infrações contatadas em 2011 e os autos lavrados em 2013. Alega que o procedimento adotado pela ANAC prejudica a defesa dos autuados, justifica que *“fragiliza o contraditório no sentido de que procedimentos muitas vezes adotados são esquecidos ao longo do tempo”*.

Declara que, em sede recursal, apresentou suas considerações quanto à ausência de assinatura e afirma ter ocorrido descuido por parte do instrutor terceirizado contratado para prestar os serviços.

Alega que o comandante da HELIBARRA entendeu que as etapas cumpridas deveriam ter sido assinadas pelo instrutor e esse pelo piloto examinado. Declara que não houve intensão na prática da infração.

Aduz que *“a infração capitulada em nada comprometeu normas de segurança de voo, infringindo normas que disciplinam o exercício da profissão do aeronauta e aeroviário”*. Afirma que os aeronautas em questão que participaram das operações eram o instrutor contratado para os serviços e o piloto sendo examinado. Alega que não houve qualquer prejuízo para ambos.

Apresenta seu entendimento que o Diário de Bordo não é de responsabilidade da empresa, mas do responsável pelo comando da aeronave, no caso em tela, indica que esse seria o examinador credenciado e contratado para os voos de instrução. Reitera suas alegações apresentadas em recurso.

Constata que a norma IAC 3151 é clara ao disciplinar a matéria.

Aduz sobre a possibilidade de consideração das circunstâncias atenuantes previstas no art. 36, §1º, incisos I e II da Resolução ANAC nº 472/2018, sob a justificativa que *“procurou contatar o instrutor contratado para que assinasse o Diário de Bordo, atestando em boa fé o reconhecimento da prática infracionária e a adoção de medidas destinadas a amenizar as consequências havidas do ato de terceiro”*.

Sobre a possibilidade de reforma da decisão de primeira instância, afirma que houve a proposta de *reformatio in pejus* majorando demasiadamente a punição a ser aplicada a empresa aérea.

Defende que cada auto de infração se trata de um único voo de instrução. Aduz, ainda, que a operação da aeronave não foi para atendimento a terceiros na categoria remunerada e sim para instrução e entende que devem ser consideradas três infrações, e não 12 (doze) infrações distintas.

Ao final, expõe seus entendimentos que *“a infração capitulada em 1ª Instância ocorreu embora causada por terceiro contratado para instrução de seu piloto”* e *“demonstrou haver procurado amenizar as consequências da infração causada por terceiros, embora não tenha logrado êxito”*.

Requer a aplicação das circunstâncias atenuantes previstas no art. 36, parágrafo 1º, incisos I e II, da Resolução ANAC nº 472/2018 na dosimetria da sanção aplicada.

Por fim, em caso de aplicação de multa, alega que deve incidir sobre cada dia de ocorrência, ou seja, 3 (três) dias, o que equivale a três infrações, considerando o contexto fático existente quando do arbitramento da sanção em primeira instância.

1.8. **Outros Atos Processuais e Documentos**

Termo de Encerramento de Trâmite Físico assinado eletronicamente em 14/02/2018 (SEI nº 1503258, 1503243 e z).

Consta nos autos Despacho de Juntada, emitido em 10/05/2018, apensando os processos nº 00065.017217/2013-27 e 00065.017244/2013-08 ao processo nº 00065.017208/2013-36 (SEI nº 1804453).

Anexados aos autos os Extratos de Lançamento do Sistema SIGEC (SEI nº 1192951, fl. 10; 2345538; e 4664728).

Despacho emitido pela Secretaria da ASJIN e assinado em 08/02/2019 (SEI nº 2683426), retornando o processo à relatoria para análise da manifestação juntada.

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*

Conforme os Autos de Infração nº 01523/2013, 01526/2013 e 01474/2013, o Interessado descumpriu a legislação, diante da constatação que as doze etapas de voo não apresentavam as assinaturas do comandante nas páginas 006, 007 e 009 do Diário de Bordo nº 001/PR-HBA/11, resultando numa ausência no controle e arquivamento do diário de bordo parte do operador da aeronave.

Como já exposto no Parecer nº 78/2018/JULG ASJIN/ASJIN (SEI nº 2336581) e Decisão Monocrática de 2ª Instância nº 58/2018 (SEI nº 2336574), os Autos de infração nº 01523/2013, 01526/2013 e 01474/2013 fazem referência às páginas 006, 007 e 009 do Diário de Bordo nº 001/PR-HBA/11, sendo relevante apontar que tais páginas registram mais de uma etapa de voo em cada dia de operação da aeronave PR-HBA, sendo que essas constam ausência de registro estabelecido em legislação.

INFRAÇÃO	AI Nº	PÁGINA DB	DATA	ETAPA	TRECHO DE	TRECHO PARA	HORA PARTIDA	HORA CORTE	HORA DIU	HORA NOT
1	01526/2013	006	27/08/2011	1	SBJR	SBJR	7:00	9:00	02:00	
2	01526/2013	006	27/08/2011	2	SBJR	SBJR	9:30	11:30	02:00	
3	01526/2013	006	27/08/2011	3	SBJR	SBJR	13:00	15:00	02:00	
4	01526/2013	006	27/08/2011	4	SBJR	SBJR	15:30	17:30	02:00	
5	01474/2013	007	28/08/2011	1	SBJR	SBJR	7:30	9:30	02:00	
6	01474/2013	007	28/08/2011	2	SBJR	SBJR	10:00	12:00	02:00	
7	01474/2013	007	28/08/2011	3	SBJR	SBJR	13:00	15:00	02:00	
8	01474/2013	007	28/08/2011	4	SBJR	SBJR	15:30	17:30	02:00	
9	01523/2013	009	30/08/2011	1	SBJR	SBJR	11:30	13:30	02:00	
10	01523/2013	009	30/08/2011	2	SBJR	SBJR	15:00	17:00	02:00	
11	01523/2013	009	30/08/2011	3	SBJR	SBJR	17:30	19:30	02:00	
12	01523/2013	009	30/08/2011	4	SBJR	SBJR	20:00	22:00		02:00

Por todo o exposto, conclui-se que os processos ora em análise possuem **doze infrações distintas**

passíveis de aplicação de penalidade.

Diante das infrações presentes nos processos administrativos em questão, a autuação foi realizada, após convalidação, com fundamento na alínea 'e' do inciso III do art. 302 do CBA, que dispõe o seguinte:

CBA

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

(...)

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

(...)

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

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)

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

RBAC 135

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

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

(...)

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

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

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

IAC 3151

1.1 OBJETIVO

Estabelecer os procedimentos e normas para confecção e emissão dos Diários de Bordo para

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

(...)

CAPÍTULO 3 – DEFINIÇÕES

3.1 DIÁRIO DE BORDO

É o livro de registro de voo, 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 item 5.4, quanto ao registro de voo no Diário de Bordo, sendo necessária informação da assinatura do comandante, 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)

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

IAC 3151

CAPÍTULO 10 – CONTROLE DO DIÁRIO DE BORDO

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

(grifo nosso)

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

Capítulo 17 - Instruções de preenchimento do Diário de Bordo

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

a) Tripulante/hora/rubrica --> preencher com o nome e código DAC (João/4530), hora de apresentação (hora local ou zulu conforme melhor aplicável) e rubrica. Quando utilizar a hora zulu acrescentar a letra Z, Ex: 07:00Z;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PV --> voo de caráter privado.

FR --> voo de fretamento.

TN --> voo de treinamento.

TR --> voo de traslado da aeronave.

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

LR --> voo de linha regular.

SA --> voo de serviço aéreo especializado.

EX --> voo de experiência.

AE --> autorização especial de voo.

LX --> voo de linha não regular.

LS --> voo de linha suplementar.

IN --> voo de instrução para INSPAC.

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

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

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

(grifo nosso)

Nos casos analisados, identifica-se que a empresa de táxi aéreo, então Interessado nos presentes processos, ao apresentar ausência de assinatura do comandante de cada uma das etapas de voo no diário de bordo, cometeu irregularidades, permitindo o descumprimento da IAC 3151 quanto ao inadequado controle e arquivamento do Diário de Bordo, e infringindo, assim, a legislação aeronáutica.

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

Observa-se que nos autos não constam as cartas de defesa do Autuado, conforme Termos de Decurso de Prazos, sendo que o Interessado tomou ciência dos autos de infração e do prazo para sua apresentação, garantindo, portanto, o seu direito de defesa.

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

O Recorrente argumenta que “*as infrações foram constatadas em 30/08/2011 embora os respectivos autos de infração tenham sido emitidos no exercício de 2013*” e alega que o procedimento adotado pela ANAC prejudica a defesa dos autuados, justificando que “*fragiliza o contraditório no sentido de que procedimentos muitas vezes adotados são esquecidos ao longo do tempo*”. Contudo, cabe esclarecer que, conforme Relatório de Auto de Infração apresentado aos autos pela fiscalização desta ANAC, as constatações das infrações ocorreram após a análise do processo 00065.142893/2012-57, datado de 31/10/2012, referente à solicitação de examinador credenciado feito pela empresa aérea. Portanto, após análise do referido processo e constatação das infrações, esta Agência lavrou os autos de infração pertinentes em 14/01/2013, realizou a instrução dos processos e providenciou a notificação do Interessado.

Dessa maneira, a alegação do Recorrente quanto aos prazos não pode prosperar, também por inteligência do disposto nos artigos da Lei nº 9.873, de 23 de novembro de 1999, que estabelece prazo de prescrição para o exercício de ação punitiva pela Administração Pública Federal, direta e indireta, e dá outras providências.

Com relação à afirmativa que “*a infração capitulada em nada comprometeu normas de segurança de voo, "infringindo normas que disciplinam o exercício da profissão do aeronauta e aeroviário"*”, frisa-se que os autos de infração foram convalidados para alínea 'e' do inciso III do art. 302 do CBA, infração imposta por não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves

Quanto ao entendimento apresentado pelo Interessado que devem ser consideradas três infrações, e não 12 (doze) infrações distintas, cabe apontar que a obrigatoriedade de preenchimento do diário de bordo e controle 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).

Cabe 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 registrados 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.

Importante reiterar que, conforme o Capítulo 10 da IAC 3151, o **operador da aeronave é responsável pelo controle, o arquivamento e a preservação do Diário de Bordo.**

Portanto, entende-se que ocorreu cada uma das irregularidades quando o diário de bordo não foi preenchido e controlado adequadamente diante a operação de um determinado trecho, ou seja, quando houve o registro inadequado de uma etapa de voo 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 esse entendimento se apresenta de forma clara no AI ora em análise, sendo esse mantido, conforme previsão disposta na Resolução ANAC nº 457, de 20/12/2017, com a revogação da IAC 3151.

Dessa forma, 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.

Diante de todo o exposto, conforme documentos anexados aos autos, verifica-se que o processo ora em análise possui **doze infrações distintas** passíveis de aplicação de penalidade.

Em suas razões complementares de Recurso, após ser notificado da convalidação e possibilidade de situação gravame, aduziu o Interessado que seria vedada a aplicação da *reformatio in pejus*.

Contudo, cumpre esclarecer que não se está diante de revisão do processo. Necessário, portanto, distinguir o recurso administrativo do pedido de revisão. O primeiro veicula a inconformação do autuado com a decisão de primeira instância administrativa, devolvendo ao órgão de segunda instância administrativa o exame da matéria. O pedido de revisão, a seu turno, deve necessariamente ter como fundamento fato novo ou circunstância relevante não apreciada na decisão.

Cabe mencionar o art. 65 da Lei nº 9.784, de 29/01/1999:

Lei nº 9.784

Art. 65. Os processos administrativos de que resultem sanções poderão ser revistos, a qualquer tempo, a pedido ou de ofício, quando surgirem fatos novos ou circunstâncias relevantes suscetíveis de justificar a inadequação da sanção aplicada.

Parágrafo único. Da revisão do processo não poderá resultar agravamento da sanção.

Não se está diante, portanto, de revisão. Logo, não há que se falar da impossibilidade de majoração da sanção imposta.

Por outro lado, o mesmo diploma legal, no art. 64 da Lei nº 9.784, admite a possibilidade de decorrer gravame a situação do recorrente. Ocorre, porém, que a mesma norma (art. 64, parágrafo único) condiciona o agravamento à ciência da parte interessada para que formule suas alegações antes da decisão.

Lei nº 9.784

Art. 64. O órgão competente para decidir o recurso poderá confirmar, modificar, anular ou revogar, total ou parcialmente, a decisão recorrida, se a matéria for de sua competência.

Parágrafo único. Se da aplicação do disposto neste artigo puder decorrer gravame à situação do recorrente, este deverá ser cientificado para que formule suas alegações antes da decisão.

Assim, de acordo com o dispositivo legal acima transcrito, o órgão competente para decidir o recurso possui ampla margem de poder decisório, podendo confirmar, anular ou revogar decisão recorrida, desde que respeitada a sua esfera de competência. Se, porém, a nova decisão puder resultar em gravame à situação do recorrente, torna-se necessária a sua prévia cientificação, a fim de que formule alegações as quais evidentemente devem anteceder à nova tomada de decisão, o que se encontra plenamente atendido nos autos do processo em análise.

Portanto, no presente caso, o Interessado teve a oportunidade de formular alegações antes da decisão, cumprindo assim o disposto no parágrafo único do art. 64 da Lei nº 9.784.

A esse respeito, já se pronunciou o Supremo Tribunal Federal - STF:

AG.REG. NO RECURSO EXTRAORDINÁRIO COM AGRAVO 641.054 RIO DE JANEIRO (DJc 26/06/2012)

3. A possibilidade da administração pública, em fase de recurso administrativo, anular, modificar ou extinguir os atos administrativos em razão de legalidade, conveniência e oportunidade, é corolário dos princípios da hierarquia e da finalidade, não havendo se falar em *reformatio in pejus* no âmbito administrativo, desde que seja dada a oportunidade de ampla defesa e o

contraditório ao administrado e sejam observados os prazos prescricionais.
(grifo nosso)

Dessa forma, não se sustenta a alegação do autuado quanto à vedação de aplicação da *reformatio in pejus*.

Quanto à alegação do Interessado sobre a terceirização do serviço de instrução, declarando que o piloto contratado deixou de registrar as informações no Diário de Bordo por descuido, cabe dizer que as alegações apresentadas pelo Recorrente não são capazes de afastar as irregularidades constatadas, tendo em vista que a ausência de assinatura do comandante em cada etapa de voo, incorreu em irregularidades no controle e arquivamento do diário de bordo de responsabilidade do operador da aeronave, e infringindo, assim, a inobservância das normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves.

Ainda, o entendimento do Recorrente que o Diário de Bordo não é de responsabilidade da empresa, e sim do examinador credenciado e contratado para os voos de instrução, não se prospera, tendo em vista o disposto em legislação vigente (CBA e IAC 3151), especialmente, o Capítulo 10 dessa Instrução, que estabelece que o controle, o arquivamento e a preservação do Diário de Bordo serão de responsabilidade do operador da aeronave.

Sobre as possíveis ações tomadas alegadas pelo Interessado de forma a tentar solucionar as irregularidades no diário de bordo, tal fato não tem o condão de afastar os atos infracionais praticados pelo Interessado, visto que as irregularidades foram constatadas pela fiscalização desta ANAC, conforme disposto no 'Relatório de Auto de Infração' e páginas do Diário de Bordo anexados aos autos.

No caso em tela, entende-se que o Recorrente não trouxe aos autos qualquer prova de que, de fato, não descumpriu a legislação vigente.

Cabe mencionar 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.

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

Lei nº 9.784/99

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

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

Diante de todo o exposto, conforme evidências e documentação nos autos (páginas 006, 007 e 009 do Diário de Bordo nº 001/PR-HBA/11 e Relatório de Auto de Infração), verifica-se que, de fato, a HELIBARRA TAXI AEREO Ltda. descumpriu a legislação vigente, quando constatada a ausência de preenchimento de dados obrigatórios no diário de bordo para cada uma das doze etapas do voo, restando, portanto, configurado os doze atos infracionais pelo descumprimento do art. 172 do CBA c/c itens 5.4, 9.3, 17.4(p) e Capítulo 10 da IAC 3151.

Isto posto, diante a comprovação dos atos infracionais pelo descumprimento da legislação vigente à época dos fatos, restaram configuradas as doze irregularidades apontadas nos AIs nº 01523/2013, 01526/2013 e 01474/2013, 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 de infrações fundamentadas na alínea 'e' do inciso III do art. 302 do CBA c/c art. 172 do CBA c/c itens 5.4, 9.3, 17.4(p) e Capítulo 10 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 gradação. Conforme o disposto no art. 34 da Resolução ANAC nº 472/2018, a sanção de multa será expressa em moeda corrente e calculada a partir do valor intermediário constante das tabelas aprovadas em anexo a esta Resolução, salvo existência de previsão em legislação específica.

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

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

No presente caso, para cada infração, é válido observar que os valores de multa previstos para alínea 'e' do inciso III do art. 302 do CBA, no Anexo II, pessoa jurídica, da Resolução ANAC nº 25/2008 (norma em vigor à época dos fatos) são: R\$ 4.000 (grau mínimo), R\$ 7.000 (grau médio) ou R\$ 10.000 (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 das condutas infracionais imputadas.

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, número de ocorrências infracionais, ausência de razão para manutenção da penalidade aplicada, pedido de afastamento de penalidade ou anulação do auto de infração, impossibilitam 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, recurso e manifestação posterior, 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”), anteriormente disposta no inciso III do §1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008, é necessária pesquisa no Sistema Integrado de Gestão de Crédito (SIGEC) para identificar existência de aplicação de penalidade ao ente regulado no período de um ano encerrado em 27, 28 e 30/08/2011– que são as datas das infrações ora analisadas.

Em consulta ao Sistema Integrado de Gestão de Crédito (SIGEC), conforme documento SEI nº 4664728, verifica-se que existe penalidade aplicada em definitivo ao interessado no último ano contado das datas dos atos infracionais, como, por exemplo, processo SIGAD nº 60800.183052/2011-80 (data de infração 25/06/2011), com crédito de multa SIGEC nº 645.077/14-6, quitado em 31/03/2015.

Portanto, não se verifica a possibilidade de manutenção da circunstância atenuante aplicada pelo setor competente em decisão de primeira instância. Cabe ressaltar que o Interessado foi regularmente notificado ante a possibilidade de decorrer gravame a sua situação, com o afastamento dessa circunstância, conforme o disposto no parágrafo único do artigo 64 da Lei nº 9.784/99 (SEI nº 2336581 e 2336574).

Assim, 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***

Observa-se que o setor técnico competente em primeira instância fundamenta sua decisão na alínea ‘e’ do inciso III do art. 302 do CBA e aplica três multas no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais) cada, totalizando um valor de R\$ 12.000,00 (doze mil reais).

Contudo, diante a presença de doze irregularidades nos três processos administrativos ora em análise e o afastamento da circunstância atenuante, entende-se necessária a reforma do valor da multa total aplicada.

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 ausência de assinatura do comandante, incorrendo em irregularidade no controle e arquivamento do diário de bordo pelo operador da aeronave em doze etapas de voo distintas. 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 doze atos infracionais de natureza continuada. Portanto, considera-se a ‘quantidade de ocorrências’ igual a 12 (doze).

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 f1=1,85. Conforme §1º da art. 37-B da mesma Resolução, diante a verificação de circunstância atenuante descrita nos incisos I a III incorre no acréscimo 0,15 ao valor da variável “f”, o que não ocorre no presente caso. Portanto, no caso em tela, o valor de “f” calculado a ser aplicado é igual a 1,85.

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\$ 7.000,00, por ser este o patamar médio previsto na alínea 'e' do inciso III 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\$ 7.000,00 * 12^{1/1,85}

Valor total da multa = R\$ 26.818,79 (vinte e seis mil oitocentos e dezoito reais e setenta e nove centavos)

Dessa forma, considerando-se a incidência de infração administrativa de natureza continuada, entendo que cabe a reforma da decisão, devendo a multa total ser agravada para o valor de R\$ 26.818,79 (vinte e seis

mil oitocentos e dezoito reais e setenta e nove centavos).

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\$ 26.818,79 (vinte e seis mil oitocentos e dezoito reais e setenta e nove centavos)**, referente às 12 (doze) infrações confirmadas.

Considerando o julgamento conjunto dos processos 00065.017208/2013-36, 00065.017217/2013-27 e 00065.017244/2013-08 e a aplicação de multa única, nos termos dessa proposta, sugiro que se proceda os ajustes necessários nos créditos de multa SIGEC nº 654.714/16-1, 654.715/16-0 e 654.713/16-3.

Ainda, em acordo com as convalidações com relação às datas das ocorrências dos Autos de infração nº 01523/2013, 01526/2013 e 01474/2013, realizadas em decisão de primeira instância e Decisão Monocrática de 2ª Instância nº 58/2018 (SEI nº 2336574), sugere-se novamente a correção das datas da infração no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC, conforme exposto a seguir:

Processo (NUP) nº	AI nº	Crédito de Multa nº	Data da Infração correta
00065.017208/2013-36	01523/2013	654.714/16-1	30/08/2011
00065.017217/2013-27	01526/2013	654.715/16-0	27/08/2011
00065.017244/2013-08	01474/2013	654.713/16-3	28/08/2011

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

Rio de Janeiro, 17 de setembro 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 17/09/2020, às 15:54, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **4664717** e o código CRC **DA4E7B5E**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 613/2020

PROCESSO Nº 00065.017208/2013-36

INTERESSADO: HELIBARRA TAXI AEREO

Brasília, 30 de setembro de 2020.

Trata-se de recurso administrativo interposto por HELIBARRA TAXI AEREO Ltda., CNPJ 03.358.912/0001-28, contra decisão de primeira instância proferida pela Superintendência de Padrões Operacionais – SPO, sendo aplicadas três multas no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais) cada, totalizando um valor de R\$ 12.000,00 (doze mil reais), pelas irregularidades descritas nos Autos de Infração apresentados na Tabela a seguir – ausência de assinatura do comandante, incorrendo em irregularidade no controle e arquivamento do diário de bordo pelo operador da aeronave - e capituladas na alínea 'e' do inciso III do art. 302 do CBA c/c item 17.4 (p) da IAC 3151.

Tabela - Processos

Processo (NUP) nº	AI nº	Crédito de Multa nº	Datas das Infrações
00065.017208/2013-36	01523/2013	654.714/16-1	30/08/2011
00065.017217/2013-27	01526/2013	654.715/16-0	27/08/2011
00065.017244/2013-08	01474/2013	654.713/16-3	28/08/2011

Considerando que o Recorrente não apresentou nas razões recursais qualquer argumento ou prova capaz de desconstituir a infração imposta na decisão recorrida, por celeridade processual e, com fundamento no artigo 50, §1º, da Lei nº 9.784/1999, ratifico os argumentos trazidos na proposta de decisão [Parecer nº 643/JULG ASJIN/ASJIN – SEI nº 4664717], ressaltando que embora a Resolução nº 472/2018 tenha revogado a Resolução ANAC nº 25/2008 e a IN ANAC nº 08, de 2008, também estabeleceu em seu artigo 82 que suas disposições não prejudicam atos já praticados e a aplicação das normas vigentes à época dos fatos, inclusive no que concerne às sanções aplicáveis.

Desta forma, importa esclarecer que as alterações normativas citadas não influenciaram o teor da presente Decisão que apenas passa a ter fundamento em novo normativo no que tange às questões procedimentais.

Dito isto, com base nas atribuições a mim conferidas pelas designações que constam nas Portarias ANAC nº 751, de 07/03/2017, e nº 1.518, de 14/05/2018, e com fundamento no art. 42 da Resolução ANAC nº 472, de 2018, e competências conferidas pelo artigo 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381, de 2016 e atribuições dispostas no artigo 7º da Portaria nº 1.244/ASJIN, DECIDO:

- por conhecer, NEGAR PROVIMENTO ao recurso interposto por HELIBARRA TAXI AEREO Ltda., CNPJ 03.358.912/0001-28, ao entendimento de que restou configurada a prática das doze infrações descritas nos Autos de Infração nº 01523/2013, 01526/2013 e 01474/2013, capituladas, após convalidação, na alínea 'e' do inciso III do art. 302 do CBA c/c art. 172 do CBA c/c itens 5.4, 9.3, 17.4(p) e Capítulo 10 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\$ 26.818,79 (vinte e seis mil oitocentos e dezoito reais e setenta e nove centavos), considerando-se a incidência de infração administrativa de natureza continuada, referente aos Processos Administrativos Sancionadores nº 00065.017208/2013-36, 00065.017217/2013-27 e 00065.017244/2013-08 e aos Créditos de Multa nº 654.714/16-1, 654.715/16-0 e 654.713/16-3.

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

Considerando o julgamento conjunto dos processos 00065.017208/2013-36, 00065.017217/2013-27 e 00065.017244/2013-08 e a aplicação de **multa única** no valor de R\$ 26.818,79, solicito a Secretaria desta ASJIN que se proceda os ajustes nos créditos de multa SIGEC nº 654.714/16-1, 654.715/16-0 e 654.713/16-3.

Em adição, conforme as convalidações das datas das ocorrências dos Autos de infração nº 01523/2013,

01526/2013 e 01474/2013, realizadas em decisão de primeira instância e Decisão Monocrática de 2ª Instância nº 58/2018 (SEI nº 2336574), solicito que a Secretaria da ASJIN comunique à Superintendência de Administração e Finanças - SAF quanto à necessidade de correção das datas da infração no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC, conforme exposto na Tabela acima.

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 02/10/2020, às 11:15, 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 **4664729** e o código CRC **9D563D1C**.

Referência: Processo nº 00065.017208/2013-36

SEI nº 4664729