



**PARECER N°** 670/2020/JULG ASJIN/ASJIN  
**PROCESSO N°** 00067.001958/2014-57  
**INTERESSADO:** JULIO CESAR REIS DA SILVA DIAS

## **PROPOSTA DE DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA – ASJIN**

**Infração:** Não preenchimento de diário de bordo.

**Enquadramento:** alínea "n" do inciso II do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA) c/c art. 172 do CBA c/c item 9.3 da IAC (Instrução de Aviação Civil) 3151.

**Data da Infração:** 15/06/2013.

**Auto de infração:** 01377/2014/SPO

**Aeronave:** PP-MAM

**Crédito de multa:** 658987171

**Proponente:** Daniella da Silva Macedo Guerreiro - Especialista em Regulação de Aviação Civil - SIAPE 1650801

## **INTRODUÇÃO**

1. O Auto de Infração (AI) nº 01377/2014/SPO (fl. 01 do arquivo SEI nº 0091419) apresenta a seguinte descrição:

CÓDIGO ANAC PILOTO: 149932      MARCAS DA AERONAVE: PP-MAM  
DATA: 15/06/2013      HORA: 15h      LOCAL: Alto do Moura - Caruaru/PE  
Descrição da ocorrência: NÃO PREENCHIMENTO DE DIÁRIO DE BORDO.

HISTÓRICO: De acordo com o Relatório de Fiscalização nº 33/2014/GOAG-RF/SPO, datado de 18/03/2014, no dia 15/06/2013, às 15h (horário local), o piloto JULIO CESAR REIS DA SILVA DIAS - CANAC 149932, operou a aeronave de marcas PP-MAM na localidade identificada como Alto do Moura na cidade de Caruaru, estado de Pernambuco, sem que houvesse sido realizados os devidos registros no Diário de Bordo nº 004/PPMAM/2013. O fato ora relatado contraria o exigido pelo Art. 172 da lei nº 7.565/86, assim como o previsto pelo item 9.3 da IAC 3151. Desta forma foi caracterizada a infração capitulada no Artigo 302, Inciso II, alínea "n" do Código Brasileiro de Aeronáutica.

Capitulação: Art. 302, inciso II, alínea "n" do Código Brasileiro de Aeronáutica.

2. No Relatório de Fiscalização (RF) nº 33/2014/GOAG-RF/SPO (fls. 02v/03v do arquivo SEI nº 0091419) é informado:

Este RELATÓRIO tem como objetivo relatar infrações cometidas durante operação na localidade identificada como "Alto do Moura" na cidade de Caruaru, estado de Pernambuco, da aeronave de marcas PP-MAM, cujo operador se identificava à época como ROBSON FABIANO DE SOUZA STELLA.

Através da análise do conteúdo do processo de nº 00067.003264/2013-73, cujo objetivo primordial consistia na apuração de denúncia a respeito de operações irregulares da aeronave em epígrafe, foi possível coletar evidências de infrações por operações realizadas de forma irregular,

as quais, devidamente contextualizadas a seguir, tem seus enquadramentos apresentados.

(...)

4. **Não preenchimento do Diário de Bordo:** Mediante análise do relatado no RVSO nº 15181/2013, é possível atestar a utilização da aeronave de marcas PP-MAM, na localidade Alto do Moura em Caruaru/PE, sem que houvesse sido realizados os devidos registros no Diário de Bordo. O fato ora relatado contraria o exigido pelo Art. 172 do Código Brasileiro de Aeronáutica e pelo item 9.3 da IAC 3151.

(...)

Desta forma, em acordo ao descrito no RVSO nº 15181/2013, em especial ao transcrito nos itens RESULTADOS e RECOMENDAÇÕES, está caracterizada a infração cometida pelo tripulante da aeronave, Sr. JULIO CESAR DA SILVA DIAS - CANAC 149932, a qual está capitulada no art. 302, inciso II, alínea "n" do Código Brasileiro de Aeronáutica.

(...)

3. Consta página do sistema SACI/ANAC referente à aeronave PP-MAM, extraída em 17/03/2014, em que consta a categoria da aeronave como "TPP" (fl. 04v do arquivo SEI nº 0091419).
4. Consta página do sistema SACI/ANAC referente ao aeronavegante Julio Cesar Reis da Silva Dias (fl. 05v do arquivo SEI nº 0091419).
5. Foi juntada página do diário de bordo da aeronave PP-MAM (fl. 06 do arquivo SEI nº 0091419).

## **DEFESA**

6. O Interessado foi devidamente notificado do AI nº 01377/2014/SPO em 26/03/2015, conforme demonstrado em Aviso de Recebimento (AR) (fl. 07 do arquivo SEI nº 0091419).
7. Consta Termo de decurso de prazo (fl. 08 do arquivo SEI nº 0091419), de 16/05/2014, informando que, apesar de ter tomado ciência da infração, o interessado não apresentou defesa no prazo de 20 dias.

## **DILIGÊNCIA**

8. Em Despacho (fl. 10 do arquivo SEI nº 0091419), de 01/10/2014, é informado que em consulta aos documentos acostados aos autos do processo não se verificaram elementos hábeis a corroborar a irregularidade noticiada, conforme a disposição do artigo 12 e parágrafo único da Instrução Normativa nº 08/2008, estabelecendo que assim devia ser solicitada Diligência, com fundamento no artigo 32, inciso VI, da mesma Instrução Normativa. O Despacho remete o expediente para que, caso possível, fosse juntada cópia do RVSO 15181/2013, cópia legível do diário de bordo do dia 15/06/2013 e outros documentos que evidenciassem a irregularidade descrita no AI, bem como outros dados julgados pertinentes.
9. Ofício nº 199/2015/NURAC-REC/SPO (fl. 12 e fl. 13 do arquivo SEI nº 0091445), que solicita cópia colorida, legível e autenticada da folha do Diário de Bordo da aeronave PP-MAM, na qual esteja(m) registrado(s) o(s) voo(s) operado(s) no dia 15/06/2013.
10. Registro de AR, em que há a indicação de "mudou-se" (fl. 14v do arquivo SEI nº 0091445).
11. E-mail que encaminha o Ofício nº 199/2015/NURAC-REC/SPO (fl. 15 do arquivo SEI nº 0091445). E-mail de resposta com endereço atualizado (fl. 16 do arquivo SEI nº 0091445).
12. No Relatório de Vigilância da Segurança Operacional (RVSO) nº 15181/2013 (fls. 17/20 do arquivo SEI nº 0091445) é informado:

(...)

## **2. OBJETIVO**

Realizar vistoria especial de rampa na aeronave PP-MAM devido denúncias de que a aeronave, estando registrada na categoria TPP, transporte privado, estava realizando venda de voos comerciais para transporte de passageiros em voos panorâmicos, durante as festividades comemorativas do São João no distrito de "Alto do Moura", no município de Caruaru-PE.

(...)

## 5. RESULTADOS

### Histórico

No dia 14/06/13, recebemos uma denúncia de que a aeronave estaria operando no Alto do Moura, em Caruaru, realizando venda de vôos e aeropublicidade.

No dia 15/06/13, recebemos um telefonema do administrador do aeroporto de Caruaru, com um informe oriundo do Tenente Valter, oficial da Polícia Militar do Pernambuco responsável pelo policiamento do Alto do Moura, relatando que um helicóptero tinha decolado de um terreno junto ao pórtico de entrada do evento e sobrevoado a baixa altura a rua principal, onde estava a concentração de pessoas para a festividade. Acrescentou que o Ten Valter ligou para o aeroporto, porque estava preocupado com a segurança da população, em função dos sobrevôos a baixa altura.

Com estas informações iniciamos os preparativos para deslocar uma equipe até Caruaru no fim de semana seguinte, que inclui o feriado de São João, pois existiam informações dando conta que a aeronave voltaria a operar naquele local. No dia 18/06/13, recebemos a informação de que a aeronave PP-MAM estava estacionada no pátio da aviação geral no aeroporto internacional de Recife. Comparecemos ao local com uma equipe de inspetores, porém a aeronave estava fechada e a tripulação não se encontrava no local. Todavia, foi constatada a inscrição "Táxi Aéreo" na fuselagem da aeronave, embora, esta esteja registrada na categoria "privada", conforme cópia do Certificado de Matrícula (...).

Em função da gravidade das denúncias optou-se por manter um monitoramento da aeronave através da sala AIS e fiscalização de pátio da Infraero. Assim, no dia 19/06/13, por volta de 11:00 horas (local) foi observada movimentação de pessoas junto a aeronave. Imediatamente foi acionada a equipe de inspetores (...) que estava em plantão no aeroporto para se deslocarem para o local enquanto uma equipe adicional partia do NURAC-REC até o ponto de estacionamento da aeronave.

Observa-se também que foram colhidas através de outras fontes (...) comprovações da denúncia original. Assim, e devidamente coordenada pela GGAF/GPIN, a equipe de inspetores foi orientada a realizar a lavratura de um auto de interdição para assegurar que não ocorressem novas operações irregulares e apuração completa dos eventos ocorridos.

### Resultados

Na abordagem a aeronave, encontravam-se no local o piloto, comandante JULIO CESAR REIS DA SILVA DIAS (CANAC 149932), e outra pessoa que apresentou-se como "amigo do piloto", e informou que iria voar com ele.

(...)

Durante a verificação do Diário de Bordo, observou-se que não constavam registros de pouso em local não registrado ou homologado (sigla ZZZZ), como seria correto para as operações realizadas no Alto do Moura. As fotos (...) demonstram que efetivamente ocorreu a operação naquele local.

Em entrevista com o piloto, senhor JULIO CESAR REIS DA SILVA DIAS (CANAC 149932), que aparece nas mesmas fotografias no assento do lado direito da aeronave, posição do piloto em comando, o mesmo foi questionado se havia realizado pouso naquela localidade, ao que respondeu "NÃO". Ainda uma segunda vez foi perguntado ao piloto se havia pousado em um terreno próximo ao pórtico de entrada do evento no Alto do Moura, ao que respondeu "NÃO". Foi informado que estavam presentes quatro inspetores que serviram como testemunhas quanto as suas declarações. Mais uma vez foi perguntado ao senhor JULIO se tinha pousado com o helicóptero PP-MAM no referido local, respondeu que "NÃO POUSARA NAQUELE LOCAL". Acrescentou que somente tinha realizado vôos partindo de SNRU - Aeroporto de Caruaru, e retornando para SNRU, sem pousar em outro local.

(...)

Destarte, a autoridade aeronáutica está autorizada a proceder a interdição da aeronave, mormente no caso presente, em que o autuado, além de não ter autorização para praticar atividade remunerada exclusiva de táxi aéreo, ainda constatou-se a ausência de registro de todas as operações de pouso e decolagem, sendo claro que operara a aeronave nessas condições, certamente está colocando em risco não só a sua vida, como a de eventuais passageiros e da

comunidade em geral.

(...)

Após a preparação do auto de interdição, o proprietário da aeronave, senhor ROBSON FABIANO DE SOUZA STELLA, compareceu ao local e em conversa tentou demover os inspetores de prosseguirem com a autuação. Diante da informação de que o fato estava consumado, chegou a perguntar "O que podemos fazer para resolver esta situação?". Foi informado que deveria corrigir as condições irregulares da aeronave. Ainda durante esta conversa afirmou que tinha conhecimento que a aeronave estava realizando operações na localidade de Alto do Moura. Chegou a afirmar que ele mesmo pilotara a aeronave. Quando indagado sobre o número do seu CANAC, voltou atrás quanto a afirmativa sobre a pilotagem.

Em pesquisa nos sistemas da ANAC, verificou-se que o Sr. ROBSON FABIANO DE SOUZA STELLA (CANAC 100970) é efetivamente piloto de aeronaves, com licença PCH e habilitado nas aeronaves R44 e R66. O nome do mesmo não consta nos registros do Diário de Bordo em nenhuma operação, e tampouco o mesmo é identificado na posição de piloto em comando nas imagens disponíveis.

Anexo a este relatório estão fotografias comprovando que a aeronave operou em local não registrado ou homologado na localidade de Alto do Moura, município de Caruaru, pilotada pelo senhor JULIO CESAR REIS DA SILVA DIAS (CANAC 149932), portanto há indícios de crime de falsidade ideológica em suas declarações informando que não pousara naquele local.

Com isto constata-se também o preenchimento incorreto do Diário de Bordo, por não incluir todas as operações realizadas, incorrendo em infração a Lei Nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, Código Brasileiro de Aeronáutica.

Com a falta de preenchimento das horas de operação, infere-se que os registros relativos a horas de operação de motor e célula tornaram-se inconsistentes, pois deixaram de refletir a realidade do tempo de voo e ciclos de operação da aeronave. Desta forma a plena aeronavegabilidade do helicóptero não pode ser atestada sem uma análise dos documentos de manutenção, sendo necessária uma Vistoria Técnica do equipamento.

(...)

## 6. RECOMENDAÇÕES

Ao NURAC-REC

(...)

- não foram lançadas no Diário de Bordo as operações realizadas no Alto do Moura, pode-se inferir que os registros de horas de voo da aeronave não são confiáveis, pois ocorreu operação sem o respectivo registro.

Assim, recomenda-se manter a suspensão do CA da aeronave PP-MAM, como medida cautelar nos termos do artigo 45, da lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999, até que seja realizada uma Vistoria Técnica Especial para avaliar os registros de manutenção daquela aeronave. Tal medida é necessária para evitar-se o perigo a vida de pessoas a bordo e em terra por possível acidente aeronáutico, uma vez que os registros de aeronavegabilidade não são confiáveis.

(...)

## 7. PARECER

Considerando o tipo e a quantidade das infrações identificadas, e ainda, a ausência de registro de todas as operações de pouso e decolagem, esta equipe é de parecer que se mantenha a suspensão do certificado de aeronavegabilidade da aeronave PP-MAM, através da manutenção do auto de interdição, como medida cautelar nos termos do artigo 45, da lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999, até que seja realizada uma Vistoria Técnica Especial para avaliar os registros de manutenção da aeronave. Tal medida é necessária como medida de prevenção ao risco a vida de pessoas a bordo e em terra, por possível acidente aeronáutico, uma vez que os registros de aeronavegabilidade não são confiáveis.

(...)

## 8. CONCLUSÃO

(...)

Restou comprovado que diversas operações de pouso e decolagem não foram registradas no Diário de Bordo. Constatou-se que estas operações eram do conhecimento do operador da aeronave, e que a aeronave foi utilizada regularmente em local não registrado, durante evento festivo, sem a autorização da ANAC.

Comprovou-se que o comandante da aeronave, incorreu em falsidade ideológica ao atestar que

não efetuara pousos em local "não registrado".

(...)

13. Consta o Certificado de Aeronavegabilidade da aeronave PP-MAM (fl. 20v do arquivo SEI nº 0091445), em que é informada a categoria de registro "TPP", e o Certificado de Matrícula emitido para a aeronave PP-MAM.
14. Consta lista com a data de revisão de publicações técnicas aplicáveis às aeronaves R44 (fl. 21 do arquivo SEI nº 0091445).
15. Consta relatório fotográfico (fls. 21v/25 do arquivo SEI nº 0091445).
16. Consta página de diário de bordo (fl. 25v do arquivo SEI nº 0091445).
17. Foi juntada página do sistema SACI/ANAC referente à aeronave PT-RMM (fl. 26v do arquivo SEI nº 0091445).
18. Consta capa das Especificações Operativas da empresa CAF Táxi Aéreo LTDA (fl. 27 do arquivo SEI nº 0091445).
19. Na página nº 0033 do Diário de Bordo nº 04/PP-MAM/2013 (fl. 28 do arquivo SEI nº 0091445) foi registrado apenas um voo na data de 15/06/2013, com origem e destino em SNRU.
20. Despacho de restituição do processo (fl. 29 do arquivo SEI nº 0091445), informando que foram juntados o RVSO nº 15181/2013 e a folha nº 0033 do diário de bordo da aeronave PP-MAM.

### **CONVALIDAÇÃO**

21. Em 16/12/2015, o setor de primeira instância convalidou o AI nº 01377/2014/SPO alterando a capitulação para a alínea "a" do inciso II do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 c/c art. 172 da mesma Lei c/c item 9.3 da IAC 3151 (fl. 31 do arquivo SEI nº 0091445).
22. O interessado foi notificado a respeito da convalidação em 17/08/2016, conforme demonstrado em AR (fl. 45 do arquivo SEI nº 0091470).
23. Termo de decurso de prazo (SEI nº 0372854), que informa que não apresentou defesa após ter tomado ciência da convalidação do AI.

### **DECISÃO DE PRIMEIRA INSTÂNCIA**

24. O setor competente, em decisão motivada (SEI nº 0372911 e SEI nº 0336315) de 30/01/2017, considerou que restou configurada a prática de infração à legislação vigente, em especial ao previsto no art. 302, inciso II, alínea "a" do CBA. Aplicou a multa em seu patamar mínimo, no valor de R\$ 1.200,00 (mil e duzentos reais), haja vista a ausência de circunstâncias agravantes e a existência de circunstância atenuante prevista no inciso III, §1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008, conforme consulta ao SIGEC.

### **RECURSO**

25. O interessado foi notificado a respeito da decisão de primeira instância em 03/02/2017, conforme demonstrado em AR (SEI nº 0429825), tendo apresentado Recurso (SEI nº 0443895), que foi recebido em 16/02/2017.
26. No Recurso informa que realmente o interessado realizou o voo em questão e, por inexperiência nos aspectos burocráticos deixou de realizar os devidos registros no Diário de Bordo. Porém, embora sem intuito de elidir a responsabilidade do interessado, ressalta que o voo foi realizado dentro das normas de segurança de voo, que a aeronave estava com sua documentação em dia, com Certificado de Aeronavegabilidade válido e piloto devidamente habilitado. Informa que o voo

transcorreu normalmente, sem intercorrências e anormalidades.

27. Acrescenta que sem ter realmente como contestar a autuação, solicita, nos termos do artigo 61, §1º, da Instrução Normativa nº 08, de 06 de junho de 2008, que seja concedido ao interessado o desconto de 50% sobre o valor da multa aplicada, tendo em vista que informa que encontra-se desempregado e em sérias dificuldades financeiras, não tendo condições de arcar com o valor integral em questão.

28. Pede que seja definido o valor da multa com o solicitado desconto, bem como seja disponibilizada GRU, a fim de que possa o interessado quitar suas obrigações com esta Agência, informando isto ser clara demonstração de boa fé.

29. Consta Procuração e envelope de encaminhamento do recurso.

## **CONVALIDAÇÃO DO AUTO DE INFRAÇÃO**

30. O setor de segunda instância decidiu (SEI nº 2672152 e SEI nº 2681673), em 08/02/2019:

pela **CONVALIDAÇÃO DO AUTO DE INFRAÇÃO** nº 01377/2014/SPO, modificando o enquadramento para a alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA c/c art. 172 do CBA c/c item 9.3 da IAC 3151, com base no art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018, e pela **NOTIFICAÇÃO** do interessado à convalidação do Auto de Infração para que o mesmo, querendo, venha no prazo de 10 (dez) dias, formular suas alegações, com fundamento no §1º do art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018 e, adicionalmente, quanto à **POSSIBILIDADE DE DECORRER GRAVAME À SITUAÇÃO DO RECORRENTE** com a reforma do valor de multa para **R\$2.000,00** (dois mil reais), de forma que o mesmo, querendo, venha no prazo total de 10 (dez) dias, formular suas alegações, cumprindo, assim, o disposto no parágrafo único do art. 64 parágrafo único da Lei nº 9.784/99 e no §3º do art. 44 da Resolução ANAC nº 472/2018.

## **MANIFESTAÇÃO DO INTERESSADO**

31. O interessado foi notificado acerca da convalidação do Auto de Infração nº 01377/2014/SPO e da possibilidade de agravamento da penalidade em 22/03/2019, conforme demonstrado em AR (SEI nº 2855117), tendo apresentado manifestação (SEI nº 2896423), que foi recebida em 09/04/2019.

32. Em sua manifestação o interessado ressalta que a referida autuação não merece prosperar, uma vez que a imputação da infração não se enquadra à pessoa do autuado, afirmando ser este parte ilegítima. Cita o disposto na alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA. Alega que não se enquadra nas categorias "aeronauta" e "aeroviário", nem tampouco operador.

33. Cita o previsto no art. 123 do CBA e informa que verifica-se com facilidade que a pessoa do autuado não se enquadra em qualquer dos incisos do art. 123 do CBA, fato que informa ser corroborado mediante pesquisa realizada no sistema RAB *on-line* desta Agência, onde consta como proprietário da aeronave o Banco Santander S/A e operador o Sr. Robson Fabiano de Souza Stella.

34. Cita também o previsto no art. 2º da Lei nº 7.183/1984 ((Lei que regula o exercício da profissão de aeronauta) e alega que o autuado jamais foi funcionário ou teve qualquer vínculo empregatício com o operador Sr. Robson Fabiano ou mesmo com o proprietário Banco Santander. Afirma que o voo realizado pelo autuado na ocasião da suposta infração ocorreu na condição de piloto *freelancer*, situação na qual afirma que não havia vínculo empregatício envolvido. Dispõe que a própria legislação da ANAC, RBHA 91 na Subparte K, item 91.957, alínea "d", estabelece que "*qualquer tripulante contratado segundo a Consolidação das Leis do Trabalho, CLT, está sujeito à Lei nº 7.183, de 05 de abril de 1984, que trata do exercício da profissão de aeronauta.*". Considera que dado o fato de não ser contratado nem pelo proprietário e nem pelo operador da aeronave, não pode o autuado ser considerado aeronauta e, sendo assim, ser pessoa legítima para praticar infração prevista no inciso II do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica.

35. Descreve que aeroviário, embora não haja legislação específica que o defina, é um

trabalhador que, não sendo aeronauta, exerce funções em empresas de transporte aéreo, podendo ser também considerado como o titular de licença e respectivo certificado válido de habilitação técnica expedidos pela Agência Nacional de Aviação Civil para prestação de serviços em terra, bem como o titular ou não, de licença e certificado, que preste serviço de natureza permanente na conservação, manutenção e despacho de aeronaves. Considera que é a definição que mais se afasta da pessoa do autuado.

36. Afirma que resta claro e óbvio a ilegitimidade de parte, no caso do autuado, para receber a penalidade imposta e a consequente invalidade do ato administrativo, motivo pelo qual requer, preliminarmente, que sejam adotadas as providências de praxe a fim de que seja o presente processo arquivado e retirada a penalidade, devendo a legitimidade recair sobre o operador da aeronave.

37. Se desta forma não entender esta Assessoria, propugna o autuado, ao menos, pelo enquadramento da suposta infração na alínea "a" do artigo 302 do CBA, dado que no Relatório de Vigilância da Segurança Operacional (RVSO) nº 15181/2013 (fls. 17/20 do volume SEI nº 0091445) está informado:

(...)

"Com isto, constata-se também o preenchimento **INCORRETO** do Diário de Bordo, por não incluir todas as operações realizadas, incorrendo em infração a Lei nº 7565 de 19 de dezembro de 1986, Código Brasileiro de Aeronáutica ". (grifos do interessado)

38. Alega que preenchimento incorreto não significa o mesmo que ausência de preenchimento. Acrescenta que foi constatado que todos os demais registros de voos anteriores estavam lançados e corretos e, embora constassem de forma inexata os registros do voo objeto da autuação, afirma que o autuado fez questão de lançar em seu SACI os referidos voos e os lançaria posteriormente no Diário Bordo.

39. Questiona se devemos entender que o atraso de 3 (três) dias no preenchimento total do Diário de Bordo, referente a este voo do dia 15/06/2013, comprometeu a segurança de voo da aeronave. Afirma que as manutenções estavam em dia, que o Certificado de Aeronavegabilidade estava válido e as inspeções realizadas. Questiona também se não seria exagero supor que as condições de segurança estariam afetadas por um atraso de apenas 3 (dias) na consolidação das informações exatas deste voo em específico no Diário de Bordo.

40. Requer:

40.1. Que seja acolhida a preliminar de ilegitimidade de parte com o consequente arquivamento do processo;

40.2. II - Se o requerido no item acima não for atendido, que lhe seja aplicada a penalidade imposta pela infração capitulada no artigo 302, inciso II, alínea "a" do CBA; e

40.3. III - Se ainda assim não for este o entendimento, que, em homenagem ao princípio da aplicação da norma mais benéfica, lhe seja aplicada a penalidade imposta pela infração capitulada no inciso I, do art. 16 da Resolução ANAC nº 457, de 20 de dezembro de 2017.

41. Consta envelope de encaminhamento da manifestação.

## **OUTROS ATOS PROCESSUAIS**

42. Despacho de encaminhamento do processo (fl. 09 do arquivo SEI nº 0091419).

43. Ficha de acompanhamento (fl. 11 do arquivo SEI nº 0091445).

44. Memorando nº 188/2015/GOAG/SPO (fl. 20 do arquivo SEI nº 0091445).

45. Notificação de Convalidação (fls. 32/32v do arquivo SEI nº 0091445).

46. AR em que consta o registro de recebimento da notificação de convalidação, no entanto, há a indicação no verso de "mudou-se" (fl. 33 do arquivo SEI nº 0091445 e fl. 34 do arquivo SEI nº

0091470).

47. Notificação de Convalidação (fls. 35/35v do arquivo SEI nº 0091470).
48. Auto de Infração nº 01377/2014/SPO (fl. 36 do arquivo SEI nº 0091470).
49. Página do sistema SACI/ANAC referente ao aeronavegante Julio Cesar Reis da Silva Dias (fl. 37 do arquivo SEI nº 0091470).
50. Extrato de consulta ao CPF (fl. 38 do arquivo SEI nº 0091470).
51. E-mail referente à atualização de endereço (fl. 39 do arquivo SEI nº 0091470).
52. Comprovante de residência (fl. 40 do arquivo SEI nº 0091470).
53. Notificação de convalidação (fl. 41 do arquivo SEI nº 0091470).
54. Notificação de convalidação (fl. 42 do arquivo SEI nº 0091470).
55. AR sem preenchimento (fl. 43 do arquivo SEI nº 0091470).
56. Notificação de convalidação (fl. 44 do arquivo SEI nº 0091470).
57. Termo de Encerramento de Trâmite Físico (SEI nº 0091476).
58. Extrato do SIGEC (Sistema Integrado de Gestão de Créditos) (SEI nº 0372893).
59. Página do sistema SACI/ANAC referente ao aeronavegante Julio Cesar Reis da Silva Dias (SEI nº 0380684).
60. Extrato do SIGEC (SEI nº 0380689).
61. NOTIFICAÇÃO DE DECISÃO - PAS Nº 280(SEI)/2017/ACPI/SPO-ANAC (SEI nº 0380694).
62. Certidão de Aferição de tempestividade (SEI nº 1025970).
63. Despacho de distribuição para deliberação (SEI nº 1921788).
64. O Ofício nº 1792/2019/ASJIN-ANAC (SEI nº 2817373) informa o interessado acerca da convalidação do Auto de Infração nº 01377/2014/SPO e da possibilidade de agravamento da penalidade aplicada.
65. Despacho de retorno à relatoria (SEI nº 2898177).
66. É o relatório.

## **PRELIMINARES**

### **67. Regularidade processual**

67.1. O interessado foi notificado do Auto de Infração, porém não apresentou Defesa. Posteriormente, o interessado foi notificado da convalidação do Auto de Infração efetuada pelo setor de primeira instância, no entanto, novamente, não apresentou Defesa.

67.2. Na sequência, o interessado foi notificado da decisão de primeira instância, tendo apresentado Recurso.

67.3. Em seguida, o interessado foi notificado acerca da convalidação do Auto de Infração em sede de segunda instância e da possibilidade de agravamento da penalidade, tendo apresentado manifestação.

67.4. Aponto a regularidade processual do presente processo, a qual preservou todos os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitou, também, aos princípios da Administração



Pública, estando, assim, pronto para, agora, receber uma decisão de segunda instância administrativa.

## MÉRITO

68. **Fundamentação da matéria:** Não preenchimento de diário de bordo.

68.1. Diante da infração do processo administrativo em questão, a autuação foi capitulada no Auto de infração nº 01377/2014/SPO na alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA, sendo citados no campo "HISTÓRICO" do Auto de Infração o art. 172 do CBA e o item 9.3 da IAC 3151. Posteriormente, a capitulação foi alterada, por meio de convalidação efetuada pelo setor de primeira instância, passando a constar a capitulação na alínea "a" do inciso II do art. 302 do CBA, c/c art. 172 do CBA e o item 9.3 da IAC 3151. Em seguida, o setor de segunda instância decidiu pela convalidação do Auto de Infração nº 01377/2014/SPO, de forma que a capitulação passou a ser a prevista na alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA c/c art. 172 do CBA c/c item 9.3 da IAC 3151, corroborando com o previsto inicialmente pelo setor técnico de fiscalização.

68.2. Segue o que consta na alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA:

CBA

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

II - infrações imputáveis a aeronautas e aeroviários ou operadores de aeronaves:

(...)

n) infringir as normas e regulamentos que afetem a disciplina a bordo de aeronave ou a segurança de vôo;

(...)

68.3. Observa-se que na alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA é prevista a aplicação de multa em decorrência da infração de normas e regulamentos que afetam, dentre outras coisas, a segurança de voo. No presente caso, foi relatado pela fiscalização no AI nº 01377/2014/SPO irregularidade referente ao não preenchimento do diário de bordo. Tendo sido informado que a aeronave PP-MAM foi operada na data de 15/06/2013 sem que tenha sido realizado o devido registro no Diário de Bordo nº 004/PPMAM/2013.

68.4. No RVSO nº 15181/2013 foi informado que:

(...)

Com a falta de preenchimento das horas de operação, infere-se que os registros relativos a horas de operação de motor e célula tornaram-se inconsistentes, pois deixaram de refletir a realidade do tempo de voo e ciclos de operação da aeronave. Desta forma a plena aeronavegabilidade do helicóptero não pode ser atestada sem uma análise dos documentos de manutenção, sendo necessária uma Vistoria Técnica do equipamento.

(...)

68.5. Importante compreender que o não preenchimento de voo no Diário de Bordo acarreta em situação que afeta o controle de horas e ciclos de voo da aeronave, impactando, assim, a segurança de voo.

68.6. Na sequência, é apresentado o conteúdo do art. 172 do CBA:

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 vôo a data, natureza do vôo (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 vôo 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 vôo e de jornada.

68.7. Observa-se do estabelecido no art. 172 do CBA que os dados de cada voo devem ser inseridos no Diário de Bordo. Além disso, no parágrafo único do art. 172 do CBA é estabelecido que o comandante é o responsável pelas anotações dos dados de voo requeridos no Diário de Bordo.

68.8. Segue, ainda, o disposto no item 9.3 da IAC 3151.

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.

68.9. Verifica-se que no item 9.3 da IAC 3151 é estabelecido que o Diário de Bordo deverá ser preenchido de maneira que todos os dados de uma etapa de voo estejam preenchidos e assinados pelo comandante da aeronave.

68.10. Diante do exposto, verifica-se a subsunção dos fatos descritos no AI nº 01377/2014/SPO à capitulação prevista na alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA c/c art. 172 do CBA c/c item 9.3 da IAC 3151.

## 69. **Enfrentamento das alegações do interessado**

69.1. No Recurso o interessado informa que realmente realizou o voo em questão e por inexperiência nos aspectos burocráticos deixou de realizar os devidos registros no Diário de Bordo. Porém, embora sem intuito de elidir a responsabilidade do interessado, ressalta que o voo foi realizado dentro das normas de segurança de voo, que a aeronave estava com sua documentação em dia, com Certificado de Aeronavegabilidade válido e piloto devidamente habilitado. Informa que o voo transcorreu normalmente, sem intercorrências e anormalidades.

69.2. Observa-se que diante de tais alegações o interessado confirma a ocorrência da irregularidade descrita pela fiscalização, referente à falta de preenchimento de voo no Diário de Bordo.

69.3. Quanto à argumentação de o voo foi realizado dentro das normas de segurança de voo, que a aeronave estava com sua documentação em dia, com Certificado de Aeronavegabilidade válido e piloto devidamente habilitado e que o voo transcorreu normalmente, sem intercorrências e anormalidades, deve ser considerada que a infração em apuração no âmbito do presente processo diz respeito exclusivamente ao não registro do voo realizado pelo tripulante no Diário de Bordo, conforme é exigido pela legislação. Importante ressaltar que a falta de registro de voo no Diário de Bordo afeta a segurança da operação aérea, na medida em que impacta o controle de horas de voo e ciclos da aeronave para o devido acompanhamento do controle das atividades de manutenção requeridas para manutenção das condições de aeronavegabilidade continuada, assim como afeta a segurança em decorrência até mesmo de impactar o controle de horas de voo e da jornada da tripulação.

69.4. O interessado acrescenta que sem ter realmente como contestar a autuação, solicita, nos termos do artigo 61, §1º, da Instrução Normativa (IN) ANAC nº 08, de 06 de junho de 2008, que seja concedido o desconto de 50% sobre o valor da multa aplicada, tendo em vista que informa que encontra-se desempregado e em sérias dificuldades financeiras, não tendo condições de arcar com o valor integral em questão. Pede que seja definido o valor da multa com o solicitado desconto, bem como seja disponibilizada GRU, a fim de que possa o interessado quitar suas obrigações com esta Agência, informando isto ser clara demonstração de boa fé.

69.5. A respeito do pedido do interessado de desconto de 50% sobre o valor da multa deve ser analisado o que era previsto à época no §1º do art. 61 da IN ANAC nº 08/2008, apresentado a seguir.

IN ANAC nº 08/2008

Art. 61. Cabe à Superintendência de Administração e Finanças - SAF a cobrança e gestão

financeira dos valores referentes ao pagamento de multas devidas em razão das decisões definitivas. (Redação dada pela Instrução Normativa nº 9, de 08.07.2008)

§ 1º Mediante requerimento do interessado e dentro do prazo de defesa, será concedido desconto de 50% (cinquenta por cento) sobre o valor da multa, esta calculada pelo valor médio do enquadramento. (Incluído pela Instrução Normativa nº 9, de 08.07.2008)

(...)

69.6. De acordo com o estabelecido no §1º do art. 61 da IN ANAC nº 08/2008, verifica-se que mediante requerimento do interessado e **dentro do prazo de defesa** será concedido desconto de 50% sobre o valor da multa. No entanto, no caso em análise o interessado apresenta tal requerimento junto ao seu Recurso. Assim, o interessado não cumpre a exigência da norma do requerimento de desconto ser apresentado dentro do prazo de defesa, não podendo, portanto, ser atendido o pedido de desconto de 50% sobre o valor da multa.

69.7. Quanto à informação apresentada pelo interessado de que encontra-se desempregado e em sérias dificuldades financeiras, não tendo condições de arcar com o valor integral da multa, deve ser considerado que, em que pese tais alegações, não se pode deixar de aplicar a sanção prevista na legislação à época dos fatos (Resolução ANAC nº 25/20008), em razão da necessidade de cumprimento do princípio da legalidade.

69.8. Na manifestação apresentada após o interessado ter sido notificado da convalidação do Auto de Infração efetuada em sede de segunda instância, bem como da possibilidade de agravamento da sanção aplicada, o interessado ressalta que a referida autuação não merece prosperar, uma vez que a imputação da infração não se enquadra à pessoa do autuado, afirmando ser este parte ilegítima. Cita o disposto na alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA e alega que não se enquadra nas categorias "aeronauta" e "aeroviário", nem tampouco operador. Cita o previsto no art. 123 do CBA e informa que verifica-se com facilidade que a pessoa do autuado não se enquadra em qualquer dos incisos do art. 123 do CBA, fato que informa ser corroborado mediante pesquisa realizada no sistema RAB *on-line* desta Agência, onde consta como proprietário da aeronave o Banco Santander S/A e operador o Sr. Robson Fabiano de Souza Stella.

69.9. Quanto a estas alegações do interessado, esclarece-se que a infração em apuração **não** teve sua capitulação disposta em alínea do inciso II do art. 302 do CBA em razão de eventual condição de operador do interessado, visto que não há nos autos elementos aptos a corroborar com a possibilidade do interessado configurar naquela ocasião como operador da aeronave. Ressalta-se que o enquadramento da irregularidade descrita no inciso II do art. 302 do CBA decorre da condição de aeronauta do interessado na ocasião.

69.10. O interessado cita também o previsto no art. 2º da Lei nº 7.183/1984 ((Lei que regula o exercício da profissão de aeronauta) e alega que o autuado jamais foi funcionário ou teve qualquer vínculo empregatício com o operador Sr. Robson Fabiano ou mesmo com o proprietário Banco Santander. Afirma que o voo realizado pelo autuado na ocasião da suposta infração ocorreu na condição de piloto *freelancer*, situação na qual afirma que não havia vínculo empregatício envolvido. Dispõe que a própria legislação da ANAC, RBHA 91, na Subparte K, item 91.957, alínea "d", estabelece que "*qualquer tripulante contratado segundo a Consolidação das Leis do Trabalho, CLT, está sujeito à Lei nº 7.183, de 05 de abril de 1984, que trata do exercido da profissão de aeronauta.*". Considera que dado o fato de não ser contratado nem pelo proprietário e nem pelo operador da aeronave, não pode ser considerado aeronauta e, sendo assim, ser pessoa legítima para praticar infração prevista no inciso II do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica.

69.11. 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.

69.12. 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 tripulante 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 dêste 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 êle considerado aeronáuta.

69.13. 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.

69.14. 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 dêste Código, as pessoas devidamente habilitadas que exercem função a bordo de aeronaves. [\(Redação dada pelo Decreto-Lei nº 234, de 1967\)](#)

69.15. 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.

69.16. 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.

69.17. 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.

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

Lei nº 7.183/1984

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.

69.19. 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.

69.20. 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.

(...)

69.21. 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.

69.22. 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.

69.23. 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.

69.24. 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 1984.

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

(...)

69.25. 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.

69.26. Importante observar que do 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.

69.27. 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.

69.28. 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.

69.29. 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 jamais foi funcionário ou teve qualquer vínculo empregatício com o operador Sr. Robson Fabiano ou mesmo com o proprietário Banco Santander, tendo afirmado que o voo realizado na ocasião ocorreu na condição de piloto *freelancer*, e argumentado que não havia vínculo empregatício envolvido, deve ser considerado que o que foi exposto pelo interessado não é suficiente para que o mesmo deixe de ser enquadrado na condição de aeronauta, em razão de que, ainda, que a atuação do interessado tenha se dado na condição de "*freelancer*", isto não demonstra que a sua atuação como tripulante 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.

69.30. Observa-se do disposto no art. 36 da Lei nº 9.784/1999 que cabe ao interessado a prova dos fatos que tenha alegado. Importante destacar que a atuação é ato administrativo que tem em seu favor a presunção de veracidade. Portanto, a mera alegação do interessado, destituída das necessárias fotos, não é suficiente para afastar o que foi relatado pela fiscalização.

69.31. O interessado dispõe que a própria legislação da ANAC, RBHA 91 na Subparte K, item 91.957, alínea "d", estabelece que "*qualquer tripulante contratado segundo a Consolidação das Leis do Trabalho, CLT, está sujeito à Lei nº 7.183, de 05 de abril de 1984, que trata do exercício da profissão de aeronauta.*". A este respeito, cabe, primeiramente, informar que a seção 91.957, mencionada pelo interessado, foi inserida no RBHA 91 na emenda 11 de tal Regulamento, cabendo analisar o disposto em tal seção como um todo, e não apenas o estabelecido em seu item (d), mencionado pelo interessado.

RBHA 91 - Emenda 11

91.957 - TRIPULAÇÕES

[As tripulações de aeronaves exclusivamente destinadas à realização de operações aéreas de segurança pública e/ou de defesa civil devem pertencer ao efetivo do Órgão. Nas situações excepcionais onde o efetivo de tripulantes venha a ser composto por pessoas colocadas à sua disposição por outros Órgãos, tais pessoas devem ser subordinadas operacionalmente ao Órgão que opera as aeronaves. Devem ser obedecidos, ainda, os seguintes itens:

(a) o piloto em comando da aeronave deve possuir, no mínimo, licença de piloto comercial (PC ou PCH) e certificado de habilitação técnica para o tipo ou classe da aeronave que opera.

(b) O piloto segundo em comando deve possuir, no mínimo, licença de pilotocomercial (PCA ou PCH) e certificado de habilitação técnica para o tipo ou classe da aeronave que opera. A exigência do CHT pode ser dispensada quando o Comandante da aeronave possuir habilitação de INVH, INVA, PLA ou PLH, conforme item 61.95 da RBHA 61;

(c) Os demais tripulantes devem possuir habilitação técnica sob responsabilidade do Órgão e o certificado de capacidade física equivalente ao de Operador de Equipamentos Especiais, conforme RBHA 67.

(d) Qualquer tripulante contratado segundo a Consolidação das Leis do Trabalho, CLT, está sujeito à Lei nº 7.183, de 05 de abril de 1984, que trata do exercício da profissão de aeronauta.]

69.32. Nota-se que o disposto na seção 91.957 do RBHA 91 tratava a respeito de tripulações destinadas à realização de operações aéreas de segurança pública e/ou defesa civil, situações que não são as verificadas no presente processo. Cabe, ainda, esclarecer que a seção 91.957 do RBHA 91 faz parte da Subparte K do regulamento que trata justamente das operações aéreas de segurança pública e/ou de defesa civil. Assim, a seção do regulamento mencionada pelo interessado não se aplica à operação aérea executada pelo mesmo.

69.33. Com relação ao ato infracional identificado pela fiscalização, que se refere ao não preenchimento de voo no Diário de Bordo, deve ser considerado, ainda, a responsabilidade do comandante da aeronave quanto ao ato infracional em questão. Neste sentido, é importante recordar o disposto no item referente à fundamentação da matéria do presente Parecer em que é demonstrado que no art. 172 do CBA é previsto que os dados de cada voo devem ser inseridos no Diário de Bordo. Além disso, no parágrafo único do art. 172 do CBA é estabelecido que o comandante é o responsável pelas anotações dos dados de voo requeridos no Diário de Bordo. Adicionalmente, no item 9.3 da IAC 3151 era previsto, à época, que o Diário de Bordo deve ser preenchido de maneira que todos os dados de uma etapa de voo estejam preenchidos e assinados pelo comandante da aeronave. Assim, não se pode considerar o interessado como pessoa ilegítima para figurar como o autuado no presente processo, em razão do exposto a respeito da responsabilidade do comandante da aeronave em relação ao preenchimento dos dados de voo no Diário de Bordo.

69.34. O interessado descreve que aeroviário, embora não haja legislação específica que o defina, é um trabalhador que, não sendo aeronauta, exerce funções em empresas de transporte aéreo, podendo ser também considerado como o titular de licença e respectivo certificado válido de habilitação técnica expedidos pela Agência Nacional de Aviação Civil para prestação de serviços em terra, bem como o titular ou não, de licença e certificado, que preste serviço de natureza permanente na conservação, manutenção e despacho de aeronaves. Considera que é a definição que mais se afasta da pessoa do autuado.

69.35. Quanto a estas alegações, é importante destacar que apesar do interessado informar que não há legislação específica a respeito dos aeroviários, cumpre informar que o Decreto nº 1.232/1962 regulamenta a profissão do aeroviário. No entanto, não cabe no âmbito do presente processo tratar de características específicas de tal profissão, em função de que no presente processo a razão do

enquadramento do interessado no inciso II do art. 302 do CBA se dá em decorrência de ter sido verificada a sua atuação como aeronauta e não como aeroviário.

69.36. Afirma que resta claro e óbvio a ilegitimidade de parte, no caso do autuado, para receber a penalidade imposta e a conseqüente invalidade do ato administrativo, motivo pelo qual requer, preliminarmente, que sejam adotadas as providências de praxe a fim de que seja o presente processo arquivado e retirada a penalidade, devendo a legitimidade recair sobre o operador da aeronave. No entanto, considerando todo o exposto, e o que consta do autos, é possível verificar que o interessado executava a função de aeronauta, assim não se pode concordar com a alegação a respeito de suposta ilegitimidade do interessado para receber a penalidade imposta. Desta forma, não é possível atender ao requerimento de arquivamento do processo.

69.37. Quanto à alegação de que a penalidade deve recair sobre o operador da aeronave, deve ser esclarecido que, ainda que o operador da aeronave possa ter sua responsabilidade quanto ao ato infracional em apuração, as responsabilidades do operador e do comandante não se confundem. Importante, ainda, verificar que no tange ao preenchimento dos dados de voo no Diário de Bordo, tal função é de responsabilidade direta do comandante da aeronave, não podendo o mesmo se escusar das responsabilidades decorrentes do descumprimento do previsto na legislação.

69.38. Argumenta que se desta forma não entender esta Assessoria, propugna o autuado, ao menos, pelo enquadramento da suposta infração na alínea "a" do artigo 302 do CBA, dado que no Relatório de Vigilância da Segurança Operacional (RVSO) nº 15181/2013 (fls. 17/20 do volume SEI nº 0091445) está informado:

(...)

"Com isto, constata-se também o preenchimento **INCORRETO** do Diário de Bordo, por não incluir todas as operações realizadas, incorrendo em infração a Lei nº 7565 de 19 de dezembro de 1986, Código Brasileiro de Aeronáutica". (grifos do interessado)

69.39. Alega que preenchimento incorreto não significa o mesmo que ausência de preenchimento. Acrescenta que foi constatado que todos os demais registros de voos anteriores estavam lançados e corretos e, embora constassem de forma inexata os registros do voo objeto da autuação, afirma que o autuado fez questão de lançar em seu SACI os referidos voos e os lançaria posteriormente no Diário Bordo.

69.40. Quanto a estas alegações é importante observar que, no presente caso, não cabe o enquadramento do ato tido como infracional descrito pela fiscalização, que se refere à falta de registro de voo no Diário de Bordo, na alínea "a" do inciso II do art. 302 do CBA, em razão de que tal enquadramento se refere à previsão de aplicação de multa em decorrência do preenchimento com dados inexatos de documentos exigidos pela fiscalização, entretanto, no presente caso, a irregularidade é justamente relativa à falta de preenchimento do Diário de Bordo, assim não é cabível a capitulação da irregularidade referente à falta de preenchimento de todos os dados referentes ao mesmo voo em dispositivo da lei que trata do preenchimento inexato, em função de que não houve qualquer preenchimento.

69.41. Ademais, conforme já exposto no Parecer nº 153/2019/JULG ASJIN/ASJIN (SEI nº 2672152), o "... não preenchimento de voo no diário de bordo acarreta em situação que afeta o controle de horas e ciclos de voo da aeronave, impactando, assim, na segurança de voo. ...", o que tem como consequência o enquadramento da irregularidade na alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA.

69.42. O interessado alega que preenchimento incorreto não significa o mesmo que ausência de preenchimento, no entanto, o que foi constatado pela fiscalização no caso em análise foi justamente a falta de preenchimento do voo no Diário de Bordo.

69.43. Com relação à alegação de que os demais registros de voos anteriores estavam lançados e corretos e, embora constassem de forma inexata os registros do voo objeto da autuação, afirma que fez questão de lançar em seu SACI os referidos voos e os lançaria posteriormente no Diário Bordo, deve ser considerado que, quanto ao que se refere aos registros de voos anteriores, isto não afasta o que foi relatado pela fiscalização, posto que o AI nº 01377/2014/SPO é específico para tratar da falta de registro referente



ao voo realizado na data de 15/06/2013, às 15h (horário local). Assim, o fato de informar que outros voo foram devidamente registrados, em nada altera a situação relatada pela fiscalização quanto ao voo em questão. Além disso, a informação de que o voo foi lançado no sistema SACI não se relaciona com o ato infracional relatado pela fiscalização, que é específico quanto à falta de preenchimento do voo no Diário de Bordo.

69.44. E no que tange à informação de que lançaria o voo posteriormente no Diário de Bordo, cumpre destacar que no item 9.3 da IAC 3151 era expressamente previsto à época que o Diário de Bordo deveria ser preenchido com os dados de uma etapa de voo e assinados pelo comandante da aeronave, antes da saída da tripulação da aeronave após o término do voo. Assim, a argumentação de que lançaria o voo posteriormente não atende ao previsto na legislação.

69.45. Questiona se devemos entender que o atraso de 3 (três) dias no preenchimento total do Diário de Bordo, referente a este voo do dia 15/06/2013, comprometeu a segurança de voo da aeronave. Afirma que as manutenções estavam em dia, que o Certificado de Aeronavegabilidade estava válido e as inspeções realizadas. Questiona também se não seria exagero supor que as condições de segurança estariam afetadas por um atraso de apenas 3 (dias) na consolidação das informações exatas deste voo em específico no Diário de Bordo. Contudo, a este respeito deve ser considerado que, conforme já exposto, o preenchimento do voo no Diário de Bordo deve se dar no momento do encerramento do voo. Além disso, independentemente do prazo que eventualmente tenha decorrido para ocorrer o lançamento do voo no Diário de Bordo, tal situação afeta a segurança de voo, posto que não permite o controle atualizado e real do tempo de voo da aeronave, situação que impacta no controle das tarefas de manutenção que devem ser realizadas. Neste sentido, é importante destacar que no Relatório de Vigilância da Segurança Operacional (RVSO) nº 15181/2013 (fls. 17/20 do arquivo SEI nº 0091445) é informado:

(...)

Destarte, a autoridade aeronáutica está autorizada a proceder a interdição da aeronave, mormente no caso presente, em que o autuado, além de não ter autorização para praticar atividade remunerada exclusiva de táxi aéreo, ainda constatou-se a ausência de registro de todas as operações de pouso e decolagem, sendo claro que operara a aeronave nessas condições, certamente está colocando em risco não só a sua vida, como a de eventuais passageiros e da comunidade em geral.

(...)

Com isto constata-se também o preenchimento incorreto do Diário de Bordo, por não incluir todas as operações realizadas, incorrendo em infração a Lei Nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, Código Brasileiro de Aeronáutica.

Com a falta de preenchimento das horas de operação, infere-se que os registros relativos a horas de operação de motor e célula tornaram-se inconsistentes, pois deixaram de refletir a realidade do tempo de voo e ciclos de operação da aeronave. Desta forma a plena aeronavegabilidade do helicóptero não pode ser atestada sem uma análise dos documentos de manutenção, sendo necessária uma Vistoria Técnica do equipamento.

(...)

## 6. RECOMENDAÇÕES

Ao NURAC-REC

(...)

- não foram lançadas no Diário de Bordo as operações realizadas no Alto do Moura, pode-se inferir que os registros de horas de voo da aeronave não são confiáveis, pois ocorreu operação sem o respectivo registro.

Assim, recomenda-se manter a suspensão do CA da aeronave PP-MAM, como medida cautelar nos termos do artigo 45, da lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999, até que seja realizada uma Vistoria Técnica Especial para avaliar os registros de manutenção daquela aeronave. Tal medida é necessária para evitar-se o perigo a vida de pessoas a bordo e em terra por possível acidente aeronáutico, uma vez que os registros de aeronavegabilidade não são confiáveis.

(...)

## 7. PARECER

Considerando o tipo e a quantidade das infrações identificadas, e ainda, a ausência de registro de todas as operações de pouso e decolagem, esta equipe é de parecer que se mantenha a suspensão

do certificado de aeronavegabilidade da aeronave PP-MAM, através da manutenção do auto de interdição, como medida cautelar nos termos do artigo 45, da lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999, até que seja realizada uma Vistoria Técnica Especial para avaliar os registros de manutenção da aeronave. Tal medida é necessária como medida de prevenção ao risco a vida de pessoas a bordo e em terra, por possível acidente aeronáutico, uma vez que os registros de aeronavegabilidade não são confiáveis.

(...)

#### 8. CONCLUSÃO

(...)

Restou comprovado que diversas operações de pouso e decolagem não foram registradas no Diário de Bordo. Constatou-se que estas operações eram do conhecimento do operador da aeronave, e que a aeronave foi utilizada regularmente em local não registrado, durante evento festivo, sem a autorização da ANAC.

Comprovou-se que o comandante da aeronave, incorreu em falsidade ideológica ao atestar que não efetuara pousos em local "não registrado".

(...)

69.46. Do que consta do Relatório de Vigilância da Segurança Operacional (RVSO) nº 15181/2013 verifica-se que a fiscalização entendeu que a falta do registro de voo no Diário de Bordo da aeronave afetou a segurança de voo.

69.47. O interessado requer que seja acolhida a preliminar de ilegitimidade de parte com o conseqüente arquivamento do processo, no entanto, considerando todo o exposto não é possível atender ao requerimento do interessado, em razão de que não foi demonstrada a ilegitimidade de parte.

69.48. O interessado requer que se o requerido no item acima não for atendido, que lhe seja aplicada a penalidade imposta pela infração capitulada no artigo 302, inciso II, alínea "a" do CBA. No entanto, restou demonstrado que não cabe o enquadramento da irregularidade na alínea "a" do inciso II do art. 302 do CBA, mas sim na alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA.

69.49. Requer que em homenagem ao princípio da aplicação da norma mais benéfica lhe seja aplicada a penalidade imposta pela infração capitulada no inciso I, do art. 16 da Resolução ANAC nº 457, de 20 de dezembro de 2017. Contudo, não é possível atender a tal requerimento do interessado, pois a infração em apuração é referente à data de 15/06/2013, enquanto que a Resolução ANAC nº 457/2017 só foi publicada na data de 22/12/2017. Assim, não se pode aplicar a sanção prevista na Resolução ANAC nº 457/2017, em razão de que a sanção deve ser aplicada de acordo com as normas em vigor na data da irregularidade.

69.50. As manifestações do interessado não foram suficientes para afastar a aplicação da sanção administrativa quanto ao ato infracional praticado.

## **DO ENQUADRAMENTO E DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO**

70. Pelo exposto, houve, de fato, violação à legislação, com a prática de infração cuja autuação no AI nº 01377/2014/SPO, após convalidação, está fundamentada na alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA c/c art. 172 do CBA c/c item 9.3 da IAC 3151, restando analisar a adequação do valor da multa aplicada, que, segundo o que dispõe o CBA, deve refletir a gravidade da infração (Lei nº 7.565/86, art. 295).

71. Nesse contexto, é válido observar que o valor da multa imposta pela autoridade competente – R\$ 1.200,00 (mil e duzentos reais), foi fixado dentro dos limites previstos na Resolução nº 25/2008, em vigor à época, para a capitulação da infração na alínea "a" do inciso II do art. 302 do CBA, Lei nº 7.565, de 19/12/1986.

72. Observa-se que o art. 22 da Resolução ANAC nº 25 e o art. 58 da Instrução Normativa

(IN) ANAC nº 08 definiam que, para efeito de aplicação de penalidades, seriam consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes, sendo estas situações dispostas nos §1º e §2º destes mesmos artigos.

73. Destaca-se que, com base na tabela de infrações da Resolução ANAC nº 25/2008, Anexo I, Tabela I - INFRAÇÕES REFERENTES AO USO DAS AERONAVES, COD "INR", em vigor à época, o valor da multa poderia ser imputado em R\$ 2.000,00 (grau mínimo), R\$ 3.500,00 (grau médio) ou R\$ 5.000,00 (grau máximo).

74. **Circunstâncias Atenuantes**

74.1. No presente caso, não considero possível aplicar as circunstâncias atenuantes previstas nos incisos I e II do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018.

74.2. Com relação à circunstância atenuante prevista no inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018, considero que a mesma deve ser aplicada em função do que é demonstrado no extrato do SIGEC, constante do documento SEI nº 4717928.

75. **Circunstâncias Agravantes**

75.1. Não considero possível aplicar qualquer das circunstâncias agravantes dispostas nos incisos do §2º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018.

76. **Sanção a Ser Aplicada em Definitivo**

76.1. Dessa forma, considerando nos autos a existência de uma circunstância atenuante e a inexistência de circunstâncias agravantes, a multa deve ser aplicada em seu grau mínimo, no valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais).

## **CONCLUSÃO**

77. Pelo exposto, sugiro NEGAR PROVIMENTO ao recurso, AGRAVANDO-SE a multa aplicada pela autoridade competente de primeira instância administrativa para o valor de 2.000,00 (dois mil reais).

78. **É o Parecer e Proposta de Decisão.**

79. **Submete-se ao crivo do decisor.**

**DANIELLA DA SILVA MACEDO GUERREIRO  
ESPECIALISTA EM REGULAÇÃO DE AVIAÇÃO CIVIL  
SIAPE 1650801**



Documento assinado eletronicamente por **Daniella da Silva Macedo Guerreiro, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 01/09/2020, às 14:15, 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 **4701966** e o código CRC **D2E2E324**.

---

**Referência:** Processo nº 00067.001958/2014-57

SEI nº 4701966

|   |          |                         |
|---|----------|-------------------------|
|  <b>SIGEC :: SISTEMA INTEGRADO DE GESTÃO DE CRÉDITOS</b><br>Atalhos do Sistema <input type="text" value="Menu Principal"/> |          |                         |
|   |          | Usuário: daniella.silva |
| Dados da consulta   | Consulta |                         |

**Extrato de Lançamentos**

Nome da Entidade: JULIO CESAR REIS DA SILVA DIAS

Nº ANAC: 30007245750

CNPJ/CPF: 37180943800

CADIN: Sim

Div. Ativa: Sim

Tipo Usuário: Integral

UF: SP

End. Sede: RUA FREI CANECA Nº 92 – APTO 1302 -

Bairro: CONSOLAÇÃO

Município: SÃO PAULO

CEP: 01307000

**Créditos Inscritos no CADIN**

Existem Créditos inscritos no CADIN para este Número ANAC

| Receita                                 | Nº Processo               | Nº Auto Infração | Processo SEI      | Data Vencimento | Data Infração | Valor Original | Data do Pagamento | Valor Pago | Valor Utilizado | Chave | Situação | Valor Débito (R\$) |
|---|---------------------------|------------------|-------------------|-----------------|---------------|----------------|-------------------|------------|-----------------|-------|----------|--------------------|
| 2081                                    | <a href="#">658987171</a> | 01377/2014/SPO   | 00067001958201457 | 17/03/2017      | 15/06/2013    | R\$ 1 200,00   |                   | 0,00       | 0,00            |       | RE2      | 0,00               |
| 2081                                    | <a href="#">660647174</a> | 01376/2014/SPO   | 00067001962201415 | 24/08/2017      | 15/06/2013    | R\$ 2 000,00   |                   | 0,00       | 0,00            |       | DA       | 2 747,58           |
| <b>Totais em 31/08/2020 (em reais):</b> |                           |                  |                   |                 |               | 3 200,00       |                   | 0,00       | 0,00            |       |          | 2 747,58           |

**Legenda do Campo Situação**

AD3 - RECURSO ADMITIDO EM 3ª INSTÂNCIA  
 AD3N - RECURSO ADMITIDO EM 3ª INSTÂNCIA SEM EFEITO SUSPENSIVO  
 CA - CANCELADO  
 CAN - CANCELADO  
 CAN-P - CANCELADO POR PRESCRIÇÃO  
 CD - CADIN  
 CP - CRÉDITO À PROCURADORIA  
 DA - DÍVIDA ATIVA  
 DC1 - DECIDIDO EM 1ª INSTÂNCIA, MAS AINDA AGUARDANDO CIÊNCIA  
 DC2 - DECIDIDO EM 2ª INSTÂNCIA, MAS AGUARDANDO CIÊNCIA  
 DC3 - DECIDIDO EM 3ª INSTÂNCIA, MAS AGUARDANDO CIÊNCIA  
 DG2 - DILIGÊNCIAS POR INICIATIVA DA 2ª INSTÂNCIA  
 DG3 - DILIGÊNCIAS POR INICIATIVA DA 3ª INSTÂNCIA  
 EF - EXECUÇÃO FISCAL  
 GDE - GARANTIA DA EXECUÇÃO POR DEPÓSITO JUDICIAL  
 GPE - GARANTIA DA EXECUÇÃO POR PENHORA REGULAR E SUFICIENTE  
 IN3 - RECURSO NÃO FOI ADMITIDO A 3ª INSTÂNCIA  
 INR - REVISÃO A PEDIDO OU POR INICIATIVA DA ANAC NÃO FOI ADMITIDA  
 IT2 - PUNIDO PQ RECURSO EM 2ª FOI INTEMPESTIVO  
 IT3 - PUNIDO PQ RECURSO EM 3ª INSTÂNCIA FOI INTEMPESTIVO  
 ITD - RECURSO EM 2ª INSTÂNCIA INTEMPESTIVO, MAS AINDA AGUARDANDO CIÊNCIA DO INFRATOR  
 ITDN - RECURSO EM 2ª INSTÂNCIA INTEMPESTIVO, MAS AINDA AGUARDANDO CIÊNCIA DO INFRATOR, SEM EFEITO SUSPENSIVO  
 ITT - RECURSO EM 3ª INSTÂNCIA INTEMPESTIVO, MAS AINDA AGUARDANDO CIÊNCIA DO INFRATOR  
 PC - PARCELADO

PG - QUITADO  
 PGDJ - QUITADO DEPÓSITO JUDICIAL CONVERTIDO EM REI  
 PP - PARCELADO PELA PROCURADORIA  
 PU - PUNIDO  
 PU1 - PUNIDO 1ª INSTÂNCIA  
 PU2 - PUNIDO 2ª INSTÂNCIA  
 PU3 - PUNIDO 3ª INSTÂNCIA  
 RAN - PROCESSO EM REVISÃO POR INICIATIVA DA ANAC  
 RANS - PROCESSO EM REVISÃO POR INICIATIVA DA ANAC  
 RE - RECURSO  
 RE2 - RECURSO DE 2ª INSTÂNCIA  
 RE2N - RECURSO DE 2ª INSTÂNCIA SEM EFEITO SUSPENSIVO  
 RE3 - RECURSO DE 3ª INSTÂNCIA  
 RE3N - RECURSO DE 3ª INSTÂNCIA SEM EFEITO SUSPENSIVO  
 REN - RECURSO SEM EFEITO SUSPENSIVO  
 RS - RECURSO SUPERIOR  
 RSN - RECURSO SUPERIOR SEM EFEITO SUSPENSIVO  
 RVS - PROCESSO EM REVISÃO POR INICIATIVA DO INTERE  
 RVSN - PROCESSO EM REVISÃO POR INICIATIVA DO INTERE  
 RVT - REVISTO  
 SDE - SUSPENSÃO DA EXIGIBILIDADE POR DEPÓSITO JUDIC  
 SDJ - SUSPENSÃO DA EXIGIBILIDADE POR DECISÃO JUDICI  
 SUS-P - SUSPENSO POR PRESCRIÇÃO  
 SUS-PEX - SUSPENSO POR PRESCRIÇÃO - PARCELAMENT

Registro 1 até 2 de 2 registros

Página: [1] [Ir] [Reg]

Tela Inicial

Imprimir

Exportar Excel



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL  
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

**DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 646/2020**

PROCESSO Nº 00067.001958/2014-57  
INTERESSADO: Julio Cesar Reis da Silva Dias

Brasília, 01 de setembro de 2020.

1. Trata-se de Recurso Administrativo interposto por JULIO CESAR REIS DA SILVA DIAS, CPF 37180943800, contra decisão de 1ª Instância da Superintendência de Padrões Operacionais - SPO, proferida dia 30/01/2017, que aplicou multa no valor de R\$ 1.200,00 (mil e duzentos reais), pelo cometimento da infração identificada no Auto de Infração nº 01377/2014/SPO, pela prática de não preenchimento de diário de bordo. A infração ficou capitulada, após convalidação, na alínea "n" do inciso II do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA) c/c art. 172 do CBA c/c item 9.3 da IAC (Instrução de Aviação Civil) 3151.

2. Com fundamento no artigo 50, §1º, da Lei nº 9.784/1999, ratifico os argumentos trazidos na proposta de decisão [Parecer 670/2020/JULG ASJIN/ASJIN – SEI nº 4701966], ressaltando que embora a Resolução nº 472/2018 tenha revogado a Resolução ANAC nº 25/2008 e a IN ANAC nº 8/2008, 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.

3. 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.

4. 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, **DECIDO:**

- **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso interposto por JULIO CESAR REIS DA SILVA DIAS, CPF 37180943800, ao entendimento de que restou configurada a prática de infração descrita no Auto de Infração nº 01377/2014/SPO, capitulada na alínea "n" do inciso II do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (CBA) c/c art. 172 do CBA c/c item 9.3 da IAC 3151, **AGRAVANDO-SE** a multa aplicada em primeira instância administrativa para o valor de **R\$ 2.000,00 (dois mil reais)**, pela prática de não preenchimento de diário de bordo, referente ao Processo Administrativo Sancionador nº 00067.001958/2014-57 e ao crédito de multa 658987171.

À Secretaria.

Notifique-se.

Publique-se

*Cássio Castro Dias da Silva*  
SIAPE 1467237  
Presidente da Turma Recursal do Rio de Janeiro



Documento assinado eletronicamente por **Cássio Castro Dias da Silva**, Presidente de



**Turma**, em 02/09/2020, às 10:51, 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 **4720320** e o código CRC **0CE80E3B**.

---

Referência: Processo nº 00067.001958/2014-57

SEI nº 4720320