

PARECER Nº 649/2020/CJIN/ASJIN
 PROCESSO Nº 00066.036969/2015-49
 INTERESSADO: PEDRO GIANI PIERETTI

Submeto à apreciação de Vossa Senhoria Proposta de DECISÃO ADMINISTRATIVA DE SEGUNDA INSTÂNCIA, nos termos da minuta anexa.

ANEXO

MARCOS PROCESSUAIS

MARCOS PROCESSUAIS														
NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Operações	Data da Infração	Trecho	Folha do Diário de Bordo 02/PT-IAT/2009 em que a operação foi registrada	Lavratura do AI	Ciência do AI	Decisão de Primeira Instância (DC1)	Ciência da DC1	Multa aplicada em Primeira Instância	Protocolo do Recurso	Aferição Tempestividade	DC2 - Agravamento
00066.036969/2015-49	660449178	1187/2015/SPO	1.	25/04/2015	SIYHSDWV	021	29/05/2015	27/08/2015	12/06/2017	30/06/2017	R\$ 1.200,00 (mil e duzentos reais)/patamar mínimo	10/07/2017	02/08/2017	28/02/2020
			2.	26/04/2015	SDWVSSNV									
			3.	28/04/2015	SSNVSDWV									
			4.	30/04/2015	SDWV/SDWM									
			5.	06/05/2015	SDEM/SDWU	022					R\$ 1.200,00 (mil e duzentos reais)/patamar mínimo			
			6.	07/05/2015	SDWU/SJZX									
			7.	08/05/2015	SSPM/SBDN									
			8.	12/05/2015	SDEM/SJWQ	023					R\$ 1.200,00 (mil e duzentos reais)/patamar mínimo			
			9.	12/05/2015	SIWQ/SDWM									
											As multas foram aplicadas, em primeira instância, por folha de diário de bordo em que se verificaram irregularidades no lançamento de dados, 3 (três), totalizando o valor de R\$ 3.600,00 (três mil e seiscentos reais)			

Enquadramento: Art. 302, inciso II, "a" da Lei nº 7.565, de 19/12/1986 c/c o item 9.3 da IAC 3151.

Infração: Preencher com dados inexatos documentos exigidos pela fiscalização - No Diário de Bordo, não preenchimento ou preenchimento incompleto referente aos dados de uma etapa de voo antes da saída da tripulação da aeronave após o término do voo.

Proponente: Rodrigo Camargo Cassimiro – SIAPE 1624880 – Portaria ANAC nº 845, de 13/03/2017.

INTRODUÇÃO

1. Trata-se de processo administrativo sancionador discriminado no quadro acima, que individualiza a materialidade infracional e retrata os marcos relevantes para o trâmite e regularidade processual.

2. Os autos evidenciam que:

Durante inspeção de rampa realizada no evento AviaShow, no dia 17 de maio de 2015, na cidade de Regente Feijó, foi constatado pela equipe de inspetores que o diário de bordo da aeronave de matrícula PT-IAT, operada pelo Sr. Pedro Giani Pieretti (167 136), não continha as informações requeridas pelo Código Brasileiro de Aeronáutica. Segundo o artigo 172, da Lei 7.565, de 19 de dezembro de 1986, e item 9.3 da IAC 3151, o diário de bordo deve apresentar, para cada voo, entre outras exigências, informações tangentes ao nome da tripulação, natureza do voo, hora da saída, assinatura do comandante e data completa com informação de ano. Ao omitir tais dados do documento requerido para fiscalização, a pessoa indicada acima, incidiu em infração ao artigo 302, inciso II, alínea 'a' da Lei 7.565 cumulando com o item 9.3 da IAC 3151. O senhor Pedro Giani Pieretti operou a aeronave na condição colocada anteriormente conforme dias no anexo 00066.022304/2015-41 referente ao diário de bordo 02/PT-IAT/2009.

3. Destacam-se abaixo os documentos anexados pertinentes ao caso em exame:

a) Anexo 00066.022304/2015-41 (DOC SEI 0166668 - fls. 02/04) a que se refere o AI 1187/2015/SPO, de 29/05/2015, que relaciona na tabela reproduzida abaixo (Tab. 1) as linhas do diário de bordo sem dados completos: natureza do voo, hora da saída, hora da chegada, assinatura do comandante e data completa com informação de ano:

Cmte. Pedro Giani Pieretti (167 136), operou nos dias indicados, abaixo, sem indicar no diário de bordo as informações de: nome da tripulação, natureza do voo, hora da saída, assinatura do comandante e data completa com a informação de ano

Data do Voo	Partida	Destino	Folha do Diário de Bordo 02/PT-IAT/2009
25/04/2015	SIYH	SDWV	021
26/04/2015	SDWV	SSNV	021
28/04/2015	SSNV	SDWV	021
30/04/2015	SDWV	SDEM	021
06/05/2015	SDEM	SDWU	022
07/05/2015	SDWU	SJZX	022
08/05/2015	SSPM	SBDN	022

PARTE I - REGISTROS DE VÔO Nº 023

HORA DA APRESENTAÇÃO DA TRIPULAÇÃO

DIÁRIO DE BORDO Nº 02 - PT-IAT 200

TRIPULANTES		HORA	RUBRICA	DATA	MODELO	Nº DE SE														
					500-5	3110														
					FABRICANTE	CAT. RE														
					TUN COMMANDER	TPP														
TRECHO		HORAS	TEMPO DE VÔO	COMBUSTÍVEL	PAX/CARGA	COMANDANTE														
DATA	DE PARA	PARTIDA	DEC	POUSO	CORTE	DIU	NOT	IFR-R	IFR-C	TOT	TOTAL	PAX	CRG	PIC	NAT	NOME	CÓDIGO	CO-PILOTO	NOME	CÓDIGO
17/05/2009	SDM	SDM				02				02						ANDRE	773635			
17/05/2009	SDM	SDM				02				02						ANDRE	773635			
17/05/2009	SDM	SDM				02				02						ANDRE	773635			
17/05/2009	SDM	SDM				02				02						ANDRE	773635			
17/05/2009	SDM	SDM				02				02						ANDRE	773635			
17/05/2009	SDM	SDM				02				02						ANDRE	773635			
17/05/2009	SDM	SDM				02				02						ANDRE	773635			
17/05/2009	SDM	SDM				02				02						ANDRE	773635			
17/05/2009	SDM	SDM				02				02						ANDRE	773635			
17/05/2009	SDM	SDM				02				02						ANDRE	773635			
17/05/2009	SDM	SDM				02				02						ANDRE	773635			
17/05/2009	SDM	SDM				02				02						ANDRE	773635			
17/05/2009	SDM	SDM				02				02						ANDRE	773635			
17/05/2009	SDM	SDM				02				02						ANDRE	773635			
17/05/2009	SDM	SDM				02				02						ANDRE	773635			
17/05/2009	SDM	SDM				02				02						ANDRE	773635			
17/05/2009	SDM	SDM				02				02						ANDRE	773635			
17/05/2009	SDM	SDM				02				02						ANDRE	773635			
17/05/2009	SDM	SDM				02				02						ANDRE	773635			
17/05/2009	SDM	SDM				02				02						ANDRE	773635			
17/05/2009	SDM	SDM				02				02						ANDRE	773635			
17/05/2009	SDM	SDM				02				02						ANDRE	773635			
17/05/2009	SDM	SDM				02				02						ANDRE	773635			
17/05/2009	SDM	SDM				02				02						ANDRE	773635			
17/05/2009	SDM	SDM				02				02						ANDRE	773635			
17/05/2009	SDM	SDM				02				02						ANDRE	773635			
17/05/2009	SDM	SDM				02				02						ANDRE	773635			
17/05/2009	SDM	SDM				02				02						ANDRE	773635			
17/05/2009	SDM	SDM				02				02						ANDRE	773635			
17/05/2009	SDM	SDM				02				02						ANDRE	773635			
17/05/2009	SDM	SDM				02				02						ANDRE	773635			
17/05/2009	SDM	SDM				02				02						ANDRE	773635			
17/05/2009	SDM	SDM				02				02						ANDRE	773635			
17/05/2009	SDM	SDM				02				02						ANDRE	773635			
17/05/2009	SDM	SDM				02				02						ANDRE	773635			
17/05/2009	SDM	SDM				02				02						ANDRE	773635			
17/05/2009	SDM	SDM				02				02						ANDRE	773635			
17/05/2009	SDM	SDM				02				02						ANDRE	773635			
17/05/2009	SDM	SDM				02				02						ANDRE	773635			
17/05/2009	SDM	SDM				02				02						ANDRE	773635			
17/05/2009	SDM	SDM				02				02						ANDRE	773635			
17/05/2009	SDM	SDM				02				02						ANDRE	773635			
17/05/2009	SDM	SDM				02				02						ANDRE	773635			
17/05/2009	SDM	SDM				02				02						ANDRE	773635			
17/05/2009	SDM	SDM				02				02						ANDRE	773635			
17/05/2009	SDM	SDM				02				02						ANDRE	773635			
17/05/2009	SDM	SDM				02				02						ANDRE	773635			
17/05/2009	SDM	SDM				02				02						ANDRE	773635			
17/05/2009	SDM	SDM				02				02						ANDRE	773635			
17/05/2009	SDM	SDM				02				02						ANDRE	773635			
17/05/2009	SDM	SDM				02				02						ANDRE	773635			
17/05/2009	SDM	SDM				02				02						ANDRE	773635			
17/05/2009	SDM	SDM				02				02						ANDRE	773635			
17/05/2009	SDM	SDM				02				02						ANDRE	773635			
17/05/2009	SDM	SDM				02				02						ANDRE	773635			
17/05/2009	SDM	SDM				02				02						ANDRE	773635			
17/05/2009	SDM	SDM				02				02						ANDRE	773635			
17/05/2009	SDM	SDM				02				02						ANDRE	773635			
17/05/2009	SDM	SDM				02				02						ANDRE	773635			
17/05/2009	SDM	SDM				02				02						ANDRE	773635			
17/05/2009	SDM	SDM				02				02						ANDRE	773635			
17/05/2009	SDM	SDM				02				02						ANDRE	773635			
17/05/2009	SDM	SDM				02				02						ANDRE	773635			
17/05/2009	SDM	SDM				02				02						ANDRE	773635			
17/05/2009	SDM	SDM				02				02						ANDRE	773635			
17/05/2009	SDM	SDM				02				02						ANDRE	773635			
17/05/2009	SDM	SDM				02				02						ANDRE	773635			
17/05/2009	SDM	SDM				02				02						ANDRE	773635			
17/05/2009	SDM	SDM				02				02						ANDRE	773635			
17/05/2009	SDM	SDM				02				02						ANDRE	773635			
17/05/2009	SDM	SDM				02				02						ANDRE	773635			
17/05/2009	SDM	SDM				02				02						ANDRE	773635			
17/05/2009	SDM	SDM				02				02						ANDRE	773635			
17/05/2009	SDM	SDM				02				02						ANDRE	773635			
17/05/2009	SDM	SDM				02				02						ANDRE	773635			
17/05/2009	SDM	SDM				02				02						ANDRE	773635			
17/05/2009	SDM	SDM				02				02						ANDRE	773635			
17/05/2009	SDM	SDM				02				02						ANDRE	773635			
17/05/2009	SDM	SDM				02				02						ANDRE	773635			
17/05/2009	SDM	SDM				02				02						ANDRE	773635			
17/05/2009	SDM	SDM				02				02						ANDRE	773635			
17/05/2009	SDM	SDM				02				02										

17.3 ANEXO 3 - TERMO DE ABERTURA – Preencher de acordo com as seguintes orientações:

- a) No → preencher com o n° do Diário de Bordo de acordo com o Capítulo 7 – Ex: 001/PTXYZ02;
- b) DIA e ANO → preencher numericamente;
- c) MÊS → preencher por extenso;
- d) PÁGINAS → preencher numericamente;
- e) MARCAS → preencher com as marcas de nacionalidade e de matrícula da aeronave – Ex: PTXYZ;
- f) FABRICANTE, MODELO e N/S → preencher com os dados técnicos totalmente corretos da aeronave, devendo estar de acordo com os Certificados de Matrícula e de Aeronavegabilidade da mesma;
- g) HORAS TOTAIS, CICLOS TOTAIS, ANO DE FABRICAÇÃO e NÚMERO DE POUSOS → preencher com as horas totais, ciclos totais e número de pousos totais referentes ao dia do preenchimento do Termo de Abertura;
- h) PROPRIETÁRIO/OPERADOR → preencher com o nome do Proprietário e do Operador (registrados no RAB) da aeronave; e
- i) OBSERVAÇÕES → obrigatório o preenchimento no caso previsto no item 7.2 desta IAC.

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 NO → preencher de acordo com o Capítulo 7 – Ex: 001/PTXYZ02;
- 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 da 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 com 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 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 do dia;

r) OCORRÊNCIAS → preencher nos casos previstos no item 5.4 desta IAC.

17.5 ANEXOS 4 E 5 - PARTE II – SITUAÇÃO TÉCNICA DA AERONAVE - Preencher de acordo com as seguintes orientações:

a) TIPO DA ÚLTIMA INTERVENÇÃO DE MANUTENÇÃO → preencher com o tipo da última intervenção de manutenção prevista para a célula;

b) TIPO DA PRÓXIMA INTERVENÇÃO DE MANUTENÇÃO → preencher com o tipo da próxima intervenção de manutenção prevista para a célula;

c) HORAS DE CÉLULA PARA PRÓXIMA INTERVENÇÃO DE MANUTENÇÃO → preencher com as horas faltantes para a próxima intervenção de manutenção prevista para a célula;

d) DATA → preencher com a data do voo (dd/mm/aa);

e) SIST → preencher com o respectivo capítulo da ATA 100;

f) DISCREPÂNCIA → lançar a discrepância técnica verificada, de acordo com o item 5.5 desta

g) COD/RUB → código DAC e rubrica de quem constatou a existência da discrepância;

h) AÇÃO CORRETIVA → registrar a ação adotada para correção; e

i) COD/RUB → código DAC e rubrica de quem liberou a aeronave para retorno ao serviço.

17.6 ANEXO 6 - TERMO DE ENCERRAMENTO - Preencher de acordo com as seguintes orientações:

a) DIÁRIO DE BORDO N° → preencher de acordo com o Capítulo 7 – Ex: 001/PTXYZ02;

b) DIA e ANO → preencher numericamente;

c) MÊS → preencher por extenso;

d) PÁGINAS → preencher numericamente;

e) MARCAS → preencher com as marcas de nacionalidade e de matrícula da aeronave;

f) FABRICANTE, MODELO e N/S → preencher com os dados técnicos totalmente corretos da aeronave, devendo estar de acordo com os Certificados de Matrícula e de Aeronavegabilidade da mesma;

g) HORAS TOTAIS, CICLOS TOTAIS, ANO DE FABRICAÇÃO e NÚMERO DE POUSOS → preencher com as horas totais, ciclos totais, número de pousos totais referentes ao dia do preenchimento do Termo de Encerramento;

h) PROPRIETÁRIO/OPERADOR → preencher com o nome do Proprietário e do Operador (registrados no RAB) da aeronave; e

i) OBSERVAÇÕES → obrigatório o preenchimento no caso previsto no item 7.2 desta IAC. (g. n.)

Salienta-se que a IAC 3151 - Instrução de Aviação Civil 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 como atende aos requisitos estabelecidos no CBAer, RBHA/RBAC e Legislação Complementar, conforme aplicáveis. Desta forma, implementa uma sistemática visando ao correto e adequado controle das atividades em voo das aeronaves e de seus tripulantes e é aplicável a todas as aeronaves civis brasileiras, independentemente de sua categoria de homologação ou de registro.

O Auto de Infração n.º 1187/2015/SPO foi lavrado em 29/05/2015. A autuação foi em conformidade com o artigo 10 da Resolução n.º 25/2008, da ANAC, em redação dada pela Resolução n.º 306/2014, da ANAC, que entrou em vigor em 30/03/2014:

Art. 10. Constatada, pelo agente da autoridade de aviação civil, a existência de indícios da prática de infração, será lavrado Auto de Infração e instaurado processo administrativo.

§ 1º Havendo indícios da prática de uma única infração referente ao transporte aéreo público regular, da qual resulte a apresentação de reclamação por mais de um passageiro com reserva confirmada para o voo, será lavrado o Auto de Infração e instaurado o respectivo processo administrativo, sendo este instruído com todas as reclamações apresentadas.

§ 2º Havendo indícios da prática de duas ou mais infrações relacionadas a um mesmo contexto probatório ou cuja prova de uma possa influir na prova de outra(s), será lavrado um único Auto de Infração, para a apuração conjunta dos fatos conexos, mediante a individualização objetiva de todas as condutas a serem perquiridas e das normas infringidas.

§ 3º Na hipótese do parágrafo anterior, a apuração conjunta dos fatos não implicará a utilização de critério de dosimetria distinto do estabelecido no Título III para a imposição de

penalidades, devendo os atos decisórios que cominar em sanções, aplicá-las, de forma individualizada, pela prática de cada uma das infrações cometidas. (g. n.)

Assim, com base na Nota Técnica n.º 13/2016/ACPI/SPO, cadastrado sob o n.º 00065.087792/2016-30, ficou aprovado o critério para aplicação de infrações individualizadas por cada folha do Diário de Bordo em branco ou com informações inexatas, referente ao descumprimento do item 5.4 e do Capítulo 17 da IAC 3151. Ora, uma vez que todas as informações inexatas estavam presentes em três páginas diferentes do Diário de Bordo n.º 02/PT-IAT/2009, verificou-se a existência de três infrações, por cada página com o fornecimento de dados inexatos pelo Autuado.

Desta forma, restou configurada a prática de 03 (três) infrações à legislação vigente, em especial ao previsto no artigo 302, inciso II, alínea "a" do Código Brasileiro de Aeronáutica.

3. PROPOSTA DE DECISÃO

Faço ao exposto, sugere-se a aplicação de multa no **patamar mínimo**, no valor de **R\$ 1.200,00 (Mil e duzentos reais)**, com espeque no Anexo I, da Resolução n.º 25 da ANAC, de 25 de abril de 2008, **para cada página do Diário de Bordo n.º 02/PT-IAT/2009 citada no Anexo ao Auto de Infração n.º 1187/2015/SPO com informações inexatas**, em conformidade com os parágrafos segundo e terceiro, do artigo 10, da referida Resolução, haja vista a **ausência** de circunstâncias agravantes previstas no parágrafo segundo, e a existência de circunstância atenuante prevista no parágrafo primeiro, inciso III, conforme consulta ao SIGEC, considerado o rol taxativo fincado no art. 22 da referida Resolução.

Desta forma, sugere-se a aplicação de multa no valor total de **R\$ 3.600,00 (Três mil e seiscentos reais)**.

8. O interessado foi devidamente notificado da decisão condenatória, interpondo **RECURSO ADMINISTRATIVO** (DOC SEI 0861747) em que alega:

V - *bis in idem*, uma vez que existiriam outros autos de infração lavrados pela ausência de preenchimento da mesma página do diário de bordo para outros interessados;

VI - estar ausente no dia da infração, não tendo acompanhado os atos e procedimentos que levaram à lavratura do AI.

9. Após isso, em análise de segunda instância (SEI 3944801 e 3949622), fez-se necessária a notificação do interessado perante a possibilidade de agravamento do valor da multa, por causa de entendimento anterior de que as infrações constituíam-se por voo e não por folha do diário de bordo.

10. Prosseguiu-se à manifestação do interessado (SEI 4154957), em resposta à possibilidade de agravamento, que alega:

IV - PRELIMINARMENTE

a) Da necessária correção das datas dos Voos

- A primeira questão a ser analisada recai no fato de o diário de bordo ser do ano de 2009 - trata-se do documento nº 2 do avião prefixo PTIAT do ano de 2009, conforme bem descrito no campo superior direito.
- Já no campo das datas e trechos, local que foi objeto de análise e de instauração do auto de infração nº 1187 /2015/SPO, há apenas as menções de dias e meses (...)
- O fato de não incluir o ano na data em questão não se trata de erro de preenchimento do diário de bordo, uma vez que se tratando do diário de bordo do ano de 2009, todos os voos ali descritos, trechos percorridos e outras observações são referentes ao ano de 2009.
- Desconsiderando completamente esta questão, o parecer em análise, em sua parte preliminar (item 10, página 3/4), após 4 anos de instauração do Auto de infração e já com decisão de primeira instância definida, efetuou correção da data da ocorrência de forma unilateral leviana e sem respeitar o princípio do contraditório.
- Sem nenhuma base ou prova, sem nenhum documento indicando tal fato, o parecer corrigiu data fazendo constar com que os voos acima descritos acima apenas com meses e dias, teriam ocorrido no ano de 2015, o que não é verdadeiro.
- O que ocorreu em 2015 foi a fiscalização da aeronave, isso ocorreu, de fato, no dia 17/05/2015 na cidade de Regente Feijó - SP.
- Mas só porque a fiscalização ocorreu em 2015, esta Assessoria de julgamento não pode concluir de forma unilateral e imprudente que os trechos e voos preenchidos também dizem respeito ao ano de 2015, chamando à atenção novamente que em nenhum campo do diário de bordo em questão há menção a voos deste ano.
- Pelo contrário, tratando-se de voos descritos no diário de bordo nº 02 de 2009, os voos ali descritos e preenchidos são referentes ao ano de 2009!
- O Código Brasileiro de Aeronáutica, em seu art. 74, dispõe que no RAB (Registro Aeronáutico Brasileiro) será feita a autenticação do Diário de Bordo da Aeronave Brasileira, ao passo que o art. 84 regulamenta a sua autenticação, vejamos as disposições mencionadas:

Art. 74. No Registro Aeronáutico Brasileiro serão feitas:
IV - a autenticação do Diário de Bordo de aeronave brasileira;

Art. 84. O Diário de Bordo será apresentado ao Registro Aeronáutico Brasileiro para autenticação dos termos de abertura, encerramento e número de páginas.

- Registre-se, portanto, que o diário de bordo do PT-IAT estava devidamente autenticado e em ordem, considerando ainda que não há nenhum levantamento de informações que mostre o contrário desta afirmação.
- Além do CBA (Código Brasileiro de Aeronáutica) a portaria nº 2.050 de 29 de junho de 2018 trouxe uma série de disposições a serem observadas no modelo de diário de bordo em meio físico, todas plenamente previstas e exercidas pelo autuado.
- Sendo válido o diário de bordo em questão, eis que inclusive utilizado por esta ASJIN em seu parecer, deverão serem validadas as datas dos voos para o ano de 2009, ano do diário de bordo, e não para 2015 que é o ano em que foi feita a fiscalização.
- Assim, as reais datas dos voos em que houve a

autuação não são, 25/04/2015 (SIYH - SDWV), 26/04/2015 (SDWV - SSNV), 28/04/2015 (SSNV - SDWV), 30/04/2015 (SDWV - SDEM), 06/05/2015 (SDEM - SDWU), 07/05/2015 (SDWU - SJZX), 08/05/2015 (SSPM - SBDN), 12/05/2015 (SDEM - SJWQ) e 12/05/2015 (SJWQ - SDEM), mas sim, respectivamente: 25/04/2009 (SIYH - SDWV), 26/04/2009 (SDWV - SSNV), 28/04/2009 (SSNV - SDWV), 30/04/2009 (SDWV - SDEM), 06/05/2009 (SDEM - SDWU), 07/05/2009 (SDWU - SJZX), 08/05/2009 (SSPM - SBDN), 12/05/2009 (SDEM - SJWQ) e 12/05/2009 (SJWQ - SDEM).

- Com base no exposto, deverá ser desconsiderada a correção da data da ocorrência feita pela ASJIN, eis que realizada de forma completamente parcial, sem base ou prova contundente.
- Em continuação deverão ser consideradas as reais datas dos voos como sendo 25/04/2009 (SIYH - SDWV), 26/04/2009 (SDWV - SSNV), 28/04/2009 (SSNV - SDWV), 30/04/2009 (SDWV - SDEM), 06/05/2009 (SDEM - SDWU), 07/05/2009 (SDWU - SJZX), 08/05/2009 (SSPM - SBDN), 12/05/2009 (SDEM - SJWQ) e 12/05/2009 (SJWQ - SDEM).

b) Da Prescrição

- O presente processo administrativo deve ser extinto com resolução do mérito, uma vez operada a prescrição da pretensão punitiva administrativa da Agência Nacional da Aviação Civil (...)
- O processo administrativo em apreço é regulamentado pela Lei 7.565 de 1986, trata-se do Código Brasileiro de Aeronáutica...

(...)

- Pois bem, também em referida Lei Federal, há elementos em pretensão punitiva, estando evidente na Lei em questão, que prescrevem em 2 anos a partir da data da ocorrência do fato os efeitos das providências administrativas previstas em referida Lei.
- Tal conteúdo está exposto no artigo 319 da comentada Lei 7.565 de 1986...
- Ora, se as infrações ocorreram em 25/04/2009 (SIYH - SDWV), 26/04/2009 (SDWV - SSNV), 28/04/2009 (SSNV - SDWV), 30/04/2009 (SDWV - SDEM), 06/05/2009 (SDEM - SDWU), 07/05/2009 (SDWU - SJZX), 08/05/2009 (SSPM - SBDN), 12/05/2009 (SDEM - SJWQ) e 12/05/2009 (SJWQ - SDEM) e a data da lavratura do Auto de infração somente se deu em 29/05/2015, está prescrito o presente procedimento administrativo.

(...)

- ...mesmo que seja aplicado o artigo 1º da Lei 9.873/1999, prescrição também deverá ser reconhecida.

(...)

- ...estando operada a prescrição quinquenal nas datas de 25/04/2014, 26/04/2014 e 28/04/2014, 30/04/2014, 06/05/2014, 07/05/2014, 08/05/2014 e 12/05/2014.

V-DO MÉRITO

a) DA IMPOSSIBILIDADE DE APLICAÇÃO DE PUNIÇÃO EM FACE DO AUTUADO/PETICIONANTE - DIÁRIO DE BORDO AUTUADO QUE GEROU OUTROS PROCESSOS ADMINISTRATIVOS QUE FORAM ANULADOS E ARQUIVADOS

- Conforme já narrado nas preliminares acima, as datas dos voos colecionadas pela ASJIN em seu parecer estão incorretas, sendo que as verdadeiras datas dos voos são do ano de 2009 e não 2015.
- Demais disso, o diário de bordo nº 02 PT-IAT de 2009 além do presente processo administrativo, foi alvo de outros três, tratam-se dos seguintes processos:
- Processo SEI nº 00066.036967/2015-50 - Auto de Infração nº 1185/2015/SPO Processo SEI nº 00066.036965/2015-61 - Auto de Infração nº 1184/2015/SPO Processo SEI nº 00066.036968/2015-02 - Auto de Infração nº 1186/2015/SPO
- Referidos autos de infração que geraram os processos, conforme acima descrito, foram gerados em nome do autuado André Nogueira Ferreira de Medeiros.
- Importante salientar, que os três autos de infração acima mencionados dizem respeito ao mesmo diário de bordo nº 02 PT-IAT de 2009 da aeronave Twin Commander.
- O mais importante a ser registrado, é que nos três processos acima, em sede de decisão monocrática de 2ª instância, foram anulados os autos de infração e canceladas as sanções aplicadas, com posterior arquivamento dos feitos.
- Com efeito, nos três processos em questão também houve correção da data da ocorrência pela ASJIN, mas as correções naqueles pareceres utilizaram a correta aplicação do diário de bordo do ano de 2009 (...)
- Vê-se que com a correta aplicação da data dos fatos, observando o diário de bordo de 2009 de

forma correta, diferente do que foi feito no parecer deste processo, a correção da data das ocorrências posteriormente levou à prescrição das pretensões punitivas (...)

- Nesse passo, o presente processo administrativo deve seguir o mesmo rumo e a mesma aplicação de prescrição, conforme bem delineado no tópico acima.

(...)

- Ora, as mesmas regras processuais devem ser utilizadas aos dois autuados, não podendo a mesma prova que originou a lavratura dos autos de infração (Diário de bordo PT-IAT 2009) gerar multa à um autuado e a isenção e arquivamento ao outro.
- Assim, requer a procedência do presente recurso para que surta seus efeitos legais, levando ao arquivamento do mesmo, sem aplicação de pena de multa ao autuado em questão, por ser medida de justiça.

VI - DOS PEDIDOS

a) Manutenção do efeito suspensivo já estabelecido;

b) Acatamento da preliminar arguida, devendo ser aplicada a prescrição administrativa;

c) No mérito, deverá ser deferido e provido o presente recurso, devendo ser afastada as sanções aplicadas ao autuado; e

d) Requer, ainda, a juntada dos documentos em anexo.

11. **É o relato.**

PRELIMINARES

12. **Da Regularidade Processual** - Considerados os marcos apontados no início dessa análise e o exposto acima, acuso regularidade processual no presente feito. Foram preservados todos os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitados os princípios da Administração Pública, em especial contraditório e ampla defesa.

FUNDAMENTAÇÃO - MÉRITO E ANÁLISE DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO

13. **Da materialidade infracional e fundamentação da penalidade** - O interessado foi autuado por preencher com dados inexatos documentos exigidos pela fiscalização, pois operou nos dias indicados no anexo 00066.022304/2015-41 referente ao diário de bordo 02/PT-IAT/2009, sem indicar neste documento - diário de bordo - as informações de: nome da tripulação, natureza do voo, hora da saída, assinatura do comandante e data completa com a informação de ano. Desse modo, transgrediu o Art. 302, inciso II, "a" da Lei nº 7.565, de 19/12/1986 c/c o item 9.3 da IAC 3151 (c/c o Capítulo 17 desta norma).

14. **Das alegações do interessado.**

IV - PRELIMINARMENTE

a) Da necessária correção das datas dos Voos

15. O interessado alega que, uma vez que o Diário de Bordo fora numerado como 02/PT-IAT/2009, os voos em questão seriam de 2009. Esta alegação não prospera.

16. Primeiramente, o interessado não fez prova, conforme exigido pelo art. 36 da Lei n. 9.748/99, de que os voos teriam ocorrido em 2009. Mais do que isso, as infrações decorreram de fiscalização de rampa, tendo os fiscais verificado os preenchimentos inexatos ao acessar a documentação da aeronave. Assim, o Diário de Bordo 02/PT-IAT/2009 era o documento oficial para o lançamento das informações requeridas pela IAC 3151 naquele exato momento, 29/05/2015.

17. Segue-se que, após a lavratura do AI, o interessado, em momento algum em sua defesa prévia (DOC SEI 0166668 - fls. 16/19), questionou ou alegou erro nas datas dos voos. Ao contrário disso, reconheceu a falha no preenchimento dos dados requeridos, corrigindo-os, momento em que após o ano de 2015 como o de ocorrência dos voos no referido Diário de Bordo, como se destaca:

O Autuado opera pelo RBHA-91, procedimento utilizado pela aviação geral. Assim, não tinha conhecimento de que todos os campos do Diário de bordo deveriam estar devidamente preenchidos.

Para o Autuado, todos os campos do Diário de Bordo, só deveriam ser preenchidos se utilizado o procedimento RBAC-135, referente a aeronaves de taxi aéreo ou RBAC-121, referente a aeronaves de companhia aérea.

Desta feita, no momento da atuação, viu-se surpreso com a informação repassada pelos inspetores do local, visto que realmente não tinha tal consciência.

Vale lembrar, que o referido Diário de Bordo estava parcialmente preenchido, isto é, constavam as seguintes informações: Data do Voo; Procedência e Destino; Tempo total de Voo; Nome do Piloto e referido Código ANAC.

Desta forma, não ocorreu uma total falta de preenchimento por parte do Autuado, apenas ficaram faltando algumas informações, que realmente achou não serem necessárias para o procedimento em que opera (RBHA-91).

O Autuado não agiu com mau procedimento, não agiu com truculência, e sim com mera falta de conhecimento, a qual já se encontra sanada após a referida prestação de informações.

A presente falha não mais ocorrerá, JÁ ESTANDO OS CITADOS EQUÍVOCOS CORRIGIDOS, CONFORME CONSTA DAS FOTOS DO DIÁRIO DE BORDO DO PT-IAT, CORRETAMENTE PREENCHIDAS, EM ANEXO.

18. Como se vê o interessado confirma que o Diário de Bordo presente e em uso na aeronave naquele momento era o 02/PT-IAT/2009. Semelhantemente corrobora a informação de que os inspetores verificaram, *in loco*, as irregularidades no preenchimento do Diário de Bordo. Outrossim, reconhecendo essas irregularidades, e propondo-se a não as deixar mais ocorrer, assevera ter corrigido-as no caso concreto, apresentando as respectivas páginas do Diário de Bordo com a inserção dos dados requeridos, dentre os quais as datas dos voos:

[illegible]

PARTE I - REGISTROS DE VOO Nº 027

HORA DA APRESENTAÇÃO DA TRIPULAÇÃO

TRIPULANTES	HORA	ASSINATURA	GRUPO
A. A. A.	17:00		A
A. A. A.	17:00		A
A. A. A.	17:00		A
A. A. A.	17:00		A
A. A. A.	17:00		A

DIÁRIO DE BORDO Nº 02 / PT-IAT / 2009

DATA: 02/05/15

MODELO: 500 S

Nº DE SÉRIE: 3110

FABRICANTE: TWIN COMPTON

CAT. REG: YPP

DATA	DE	PARA	PARTEIDA	CHEGADA	COMBUSTÍVEL	QUANTIDADE	NOTA FISCAL	EMPRESA
02/05/15	08:00	10:00	10:00	10:00	10:00	10:00	10:00	10:00
02/05/15	10:00	12:00	12:00	12:00	12:00	12:00	12:00	12:00
02/05/15	12:00	14:00	14:00	14:00	14:00	14:00	14:00	14:00
02/05/15	14:00	16:00	16:00	16:00	16:00	16:00	16:00	16:00
02/05/15	16:00	18:00	18:00	18:00	18:00	18:00	18:00	18:00
02/05/15	18:00	20:00	20:00	20:00	20:00	20:00	20:00	20:00
02/05/15	20:00	22:00	22:00	22:00	22:00	22:00	22:00	22:00
02/05/15	22:00	24:00	24:00	24:00	24:00	24:00	24:00	24:00
02/05/15	24:00	26:00	26:00	26:00	26:00	26:00	26:00	26:00
02/05/15	26:00	28:00	28:00	28:00	28:00	28:00	28:00	28:00
02/05/15	28:00	30:00	30:00	30:00	30:00	30:00	30:00	30:00
02/05/15	30:00	32:00	32:00	32:00	32:00	32:00	32:00	32:00
02/05/15	32:00	34:00	34:00	34:00	34:00	34:00	34:00	34:00
02/05/15	34:00	36:00	36:00	36:00	36:00	36:00	36:00	36:00
02/05/15	36:00	38:00	38:00	38:00	38:00	38:00	38:00	38:00
02/05/15	38:00	40:00	40:00	40:00	40:00	40:00	40:00	40:00
02/05/15	40:00	42:00	42:00	42:00	42:00	42:00	42:00	42:00
02/05/15	42:00	44:00	44:00	44:00	44:00	44:00	44:00	44:00
02/05/15	44:00	46:00	46:00	46:00	46:00	46:00	46:00	46:00
02/05/15	46:00	48:00	48:00	48:00	48:00	48:00	48:00	48:00
02/05/15	48:00	50:00	50:00	50:00	50:00	50:00	50:00	50:00
02/05/15	50:00	52:00	52:00	52:00	52:00	52:00	52:00	52:00
02/05/15	52:00	54:00	54:00	54:00	54:00	54:00	54:00	54:00
02/05/15	54:00	56:00	56:00	56:00	56:00	56:00	56:00	56:00
02/05/15	56:00	58:00	58:00	58:00	58:00	58:00	58:00	58:00
02/05/15	58:00	60:00	60:00	60:00	60:00	60:00	60:00	60:00
02/05/15	60:00	62:00	62:00	62:00	62:00	62:00	62:00	62:00
02/05/15	62:00	64:00	64:00	64:00	64:00	64:00	64:00	64:00
02/05/15	64:00	66:00	66:00	66:00	66:00	66:00	66:00	66:00
02/05/15	66:00	68:00	68:00	68:00	68:00	68:00	68:00	68:00
02/05/15	68:00	70:00	70:00	70:00	70:00	70:00	70:00	70:00
02/05/15	70:00	72:00	72:00	72:00	72:00	72:00	72:00	72:00
02/05/15	72:00	74:00	74:00	74:00	74:00	74:00	74:00	74:00
02/05/15	74:00	76:00	76:00	76:00	76:00	76:00	76:00	76:00
02/05/15	76:00	78:00	78:00	78:00	78:00	78:00	78:00	78:00
02/05/15	78:00	80:00	80:00	80:00	80:00	80:00	80:00	80:00
02/05/15	80:00	82:00	82:00	82:00	82:00	82:00	82:00	82:00
02/05/15	82:00	84:00	84:00	84:00	84:00	84:00	84:00	84:00
02/05/15	84:00	86:00	86:00	86:00	86:00	86:00	86:00	86:00
02/05/15	86:00	88:00	88:00	88:00	88:00	88:00	88:00	88:00
02/05/15	88:00	90:00	90:00	90:00	90:00	90:00	90:00	90:00
02/05/15	90:00	92:00	92:00	92:00	92:00	92:00	92:00	92:00
02/05/15	92:00	94:00	94:00	94:00	94:00	94:00	94:00	94:00
02/05/15	94:00	96:00	96:00	96:00	96:00	96:00	96:00	96:00
02/05/15	96:00	98:00	98:00	98:00	98:00	98:00	98:00	98:00
02/05/15	98:00	100:00	100:00	100:00	100:00	100:00	100:00	100:00

PARTE II - SITUAÇÃO TÉCNICA DA AERONAVE

19. Desse modo, está claro que as operações ocorreram no ano de 2015 como o próprio Interessado atestou, preenchendo as folhas 23 a 26 do Diário de Bordo n. 02/PT-IAT/2009 com as seguintes datas, conforme se extrai do acima exposto:

Folha n.	Data das Operações
023	12/05/2015
024	18/05/2015
025	19/05/2015
025	21/05/2015
025	21/05/2015
025	22/05/2015
026	02/06/2015
026	04/06/2015
026	05/06/2015

20. Portanto, o Diário de Bordo que estava aberto e em uso na aeronave em questão quando das operações alvos da fiscalização que gerou o AI em análise, de marcas de nacionalidade e matrícula PT-IAT, era o 02/PT-IAT/2009. Ressalte-se que o ano apostado na numeração do diário de bordo, nos moldes do prescrito na IAC 3151, é o de abertura do documento, não se confundindo com o ano das operações. Consequentemente, um diário de bordo aberto em determinado ano pode conter registros de operações realizadas em anos posteriores diversos.

21. No presente caso, observa-se exatamente isso, porquanto o diário de bordo fora aberto em 2009 e ainda encontrava-se em uso. Enquanto não houver o encerramento do diário de bordo, o que se dá formalmente por meio de um termo, esse documento permanece em uso como aquele em que devem ser registradas as operações efetuadas na aeronave. Do mesmo modo, o diário de bordo deve ser aberto por um termo formal, como previsto na IAC 3151:

5.3 TERMO DE ABERTURA

Todo Diário de Bordo deverá conter o seu respectivo Termo de Abertura. O objetivo do Termo de Abertura é cumprir o estabelecido no CBA em vigor, bem como registrar todos os dados técnicos e informativos na data de escritura do referido termo. O conteúdo do Termo de Abertura deverá ser exatamente igual ao estabelecido no ANEXO 3 desta IAC.

22. O citado ANEXO 3 remete ao preenchimento com o número do Diário de Bordo de acordo com o Capítulo 7 da indigitada IAC3151, ambos destacados abaixo:

17.3 ANEXO 3 - TERMO DE ABERTURA – Preencher de acordo com as seguintes orientações:

a) No → preencher com o nº do Diário de Bordo de acordo com o Capítulo 7 – Ex: 001/PTXYZ02;

CAPÍTULO 7 – NUMERAÇÃO DO DIÁRIO DE BORDO

7.1 NUMERAÇÃO INICIAL

A partir da efetivação desta IAC, todos os Diários de Bordo deverão ser numerados, obedecendo-se ao seguinte critério:

7.1.1 Número sequencial / letras das marcas de nacionalidade e de matrícula da aeronave / dois últimos dígitos do ano em que foi efetuado o Termo de Abertura do Diário de Bordo. Ex: Uma aeronave de marcas PT-XYZ, ao efetuar a primeira numeração do seu Diário de Bordo no ano de 2002, receberá a numeração: 001/PTXYZ02.

7.1.2 A SEQUÊNCIA NUMÉRICA DO DIÁRIO DE BORDO SERÁ MANTIDA INDEPENDENTE DA MUDANÇA DE ANO.

23. Logo, tem-se de forma expressa na lei que a numeração do termo de abertura do Diário de Bordo faz-se de acordo com ano em que o tal é lavrado. E, iniciando-se a sequência, como não poderia deixar de ser, pelo número 001, então, é o número que passa a ser atribuído ao determinado Diário de Bordo, como a própria norma exemplifica, 001/PTXYZ02. Tendo-se em vista que o número de páginas do Diário de Bordo fica a critério do responsável por sua emissão, não havendo estipulação legal de quantidade, vide item 8.5 da mesma IAC 3151, devendo ser tomado expresso no termo de abertura (item 17.3, "d"; e ANEXO 3), um dado Diário de Bordo cujo termo de abertura fora lavrado em determinado ano continua em uso até que se exaure ou que haja troca das marcas de nacionalidade e matrícula (item 7.2). Mais do que isso, está clara, item 7.1.2, a obrigatoriedade de manutenção da sequência numérica do Diário de Bordo independentemente da mudança de ano, restando patente que não procede a alegação do Interessado, que já havia admitido que as operações ocorreram no ano de 2015. **Tal comportamento poderia implicar inobservância aos princípios da lealdade processual e da boa-fé, o que configuraria litigância de má-fé, contra a qual dever-se-ia demandar judicialmente.**

24. Importa apontar também que a IAC 3151, em seu item 17.4, "c", que estabelece a forma de preenchimento da data do voo presente na PARTE I - REGISTROS DE VOO - do Diário de Bordo, prescreve a obrigatoriedade de aposição do ano da operação, como destacado a seguir:

17.4 ANEXOS 4 E 5 - **PARTE I - REGISTROS DE VOO** – Preencher de acordo com as seguintes orientações:

(...)

c) **DATA** → preencher com a data do voo (dd/mm/aa);

25. Isso não somente corrobora que o ano das operações registradas no Diário de Bordo não precisa coincidir com o do número desse documento, posto que a referência é a data do termo de abertura, como desqualifica o argumento apresentado de que não seria necessário indicar o ano das operações.

26. Ademais, as infrações não consistem apenas na ausência da inscrição das datas das operações, mas na de diversos outros campos como hora de partida, decolagem, pouso, corte, tripulantes e assinatura do comandante, todas igualmente obrigatórias.

27. Note-se ainda que o interessado (André Nogueira Ferreira de Medeiros, CANAC 773655)

dos demais processos citados, comandante assinalado no mesmo diário de bordo, apresentou defesas semelhantes (Doc. SEI! 0167818 - fls. 16/23, Doc. SEI! 0164995 - fls. 16/23 e Doc. SEI! 0167874), em que afirma ter havido erro no preenchimento do diário de bordo o qual, por sua vez, já havia sido corrigido com a anotação das datas corretas, todas de 2015. Ratifica-se, assim, que o Diário de Bordo 02/PT-IAT/2009 estava válido e em uso, como todos os envolvidos nas operações registradas no referido documento no período confirmaram. Dessa forma, vê-se que tinham pleno conhecimento disso, não se sustentando qualquer alegação contrária.

28. Diante disso, impõe-se, por força do princípio da legalidade, do princípio da verdade material, do princípio do interesse público e de sua indisponibilidade, bem como do da autotutela, que se trata de um poder-dever, que as decisões prolatadas nos processos de nº 00066.036967/2015-50 (Docs. S E I ! 3560105 e 3570254), nº 00066.036965/2015-61 (Docs. SEI! 3570925 e 3570998) e nº 00066.036968/2015-02 (Docs. SEI! 3570444 e 3570819) sejam anuladas, dando-se disso ciência ao interessado juntamente com a devolução do prazo para manifestação.

29. Ressalte-se, que o princípio da legalidade no âmbito da Administração Pública (vinculador à lei) junte à ANAC o dever de dar a devida conclusão ao processo - este, que nada mais é, do que um instrumento para consecução do fim buscado pela Administração Pública, que outro não é, senão o Interesse Público. Cabe trazer aqui, o que ensina Odete Medauar sobre interesse público:

(...) A expressão "interesse público" pode ser associada a "bem de toda a coletividade", à percepção geral das exigências da vida na sociedade. Esse princípio vem apresentado tradicionalmente como o fundamento de vários institutos e normas do direito administrativo e, também, de prerrogativas e decisões. Por vezes, de modo errôneo, se invoca o atendimento do interesse público com o sentido de atendimento de interesse fazendário ou para justificar decisões arbitrárias.

Referido princípio direciona a atividade da Administração no sentido da realização do interesse da coletividade e não de interesses fazendários, das autoridades, dos partidos políticos. Assim, a finalidade da atuação da Administração situa-se no atendimento do interesse público e o desvirtuamento dessa finalidade suscita o vício do desvio de poder ou desvio de finalidade. (MEDEAUAR, Odete. *Direito Administrativo moderno*. 21. ed. Belo Horizonte: Fórum, 2018. P.127/128) (grifamos)

30. Desse modo, a ANAC, como parte da Administração Pública, pauta-se pelo atendimento do Interesse Público, obrigando-se, pela Lei n. 11.182, de 27/09/2005, que a criou, a tomar as medidas necessárias para tanto, conforme art. 8º, incisos X e XVI, a seguir:

Art. 8º Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:

(...)

X – regular e fiscalizar os serviços aéreos, os produtos e processos aeronáuticos, a formação e o treinamento de pessoal especializado, os serviços auxiliares, a segurança da aviação civil, a facilitação do transporte aéreo, a habilitação de tripulantes, as emissões de poluentes e o ruído aeronáutico, os sistemas de reservas, a movimentação de passageiros e carga e as demais atividades de aviação civil;

(...)

XVI – fiscalizar as aeronaves civis, seus componentes, equipamentos e serviços de manutenção, com o objetivo de assegurar o cumprimento das normas de segurança de voo;

31. Assim, não é possível outra ação à ANAC que não fiscalizar o cumprimento das normas, cujo fim (delas) é o atendimento do interesse público. Dessa maneira, uma vez detectada a infração, é imperativa, *ex vi legis*, a ação da ANAC para garantir o interesse público - ínsito nas normas fiscalizadas pela agência - tomando as medidas necessárias, autuação e aplicação de sanção - observados, principalmente, mas não somente, o princípio do devido processo legal, ampla defesa e contraditório. Nos indigitados processos de nº 00066.036967/2015-50, nº 00066.036965/2015-61 e nº 00066.036968/2015-02 tem-se exatamente isso, o interessado transgrediu, como muito bem demonstrado pela fiscalização e pelas primeira instância em sua peça decisória. Em consequência das infrações, deu-se início ao devido processo legal, com a lavratura do AI. Respeitaram-se a ampla defesa e o contraditório, garantindo-se ao autuado acesso aos autos e oportunidade de apresentar suas alegações e provas, desembaraçadamente. Assim, a fim de que a ANAC cumpra sua função precípua, atendimento do interesse público, enquanto Administração Pública, cabe-lhe anular as decisões constantes dos citados processos.

32. Destaque-se que não cabe à Administração Pública dispor sobre o interesse público, pois é seu dever zelar e buscar seu atendimento. Tal constitui verdadeiro princípio norteador da administração, conhecido como Princípio da Indisponibilidade, conforme explica José dos Santos Carvalho Filho: *"Os bens e interesses públicos não pertencem à Administração nem a seus agentes. Cabe-lhes apenas geri-los, conservá-los e por eles velar em prol da coletividade, esta sim a verdadeira titular dos direitos e interesses públicos. O princípio da indisponibilidade enfatiza tal situação. A Administração não tem a livre disposição dos bens e interesses públicos, porque atua em nome de terceiros"*. (CARVALHO FILHO, José dos Santos. *Manual de direito administrativo*. 32. ed. rev., atual. e ampl. – São Paulo: Atlas, 2018. P.89) (grifamos)

33. Nessa direção há que se citar as palavras de Celso Antônio Bandeira de Mello que assevera ter a Administração Pública, verificada a existência de infração, o dever de sancionar: "Registre-se, por último, que, uma vez identificada a ocorrência de infração administrativa, a autoridade não pode deixar de aplicar a sanção. Com efeito, há um dever de sancionar, e não uma possibilidade discricionária de praticar ou não tal ato". (BANDEIRA DE MELLO, Celso Antônio. Curso de direito administrativo. 26ª., São Paulo, Malheiros Editores, 2009, p. 856) (grifamos)

34. Logo, uma vez detectadas as infrações, observados a lei e o direito, à ANAC não cabe, no exercício de seu poder de polícia, da manutenção e defesa da ordem pública, outra atuação que não seja o sancionamento das infrações. É um imperativo legal. Dos descumprimentos da norma, respeitando-se o devido processo legal, decorrem as respectivas sanções. É ato vinculado, não há discricionariedade, portanto. Como não se encontram, tanto naqueles processos como neste, algo que desconstitua a materialidade infracional, a ANAC encontra-se legalmente compelida (vinculada), no cumprimento do seu dever, a anular as decisões daqueles feitos - sob o princípio da autotutela, um poder-dever que impune a Administração Pública - e a sancionar o interessado no ora sob análise.

b) Da Prescrição

35. Do acima exposto decorre que não se sustenta a alegação de prescrição, posto que se tem por data de início da contagem prescricional o ano de 2015, data de cometimento das infrações. Além disso, também não se sustenta porque não se aplica a regra dos artigos 317 e 319 do CBA, o que é respaldado por jurisprudência, conforme se observa do decisório abaixo:

(AC 00212314320134036100 - AC - APELAÇÃO CÍVEL - 2061497 - e-DJF3 Judicial 1 DATA:28/09/2015 - [início teor](#))

21. (...) De fato, o extravio da bagagem do passageiro ocorreu em 05/04/2008, e sendo o fato posterior à edição da Lei 9.457/97, é o prazo previsto em seu artigo 1º que se aplica ao caso: "Prescreve em cinco anos a ação punitiva da Administração Pública Federal, direta e indireta, no exercício do poder de polícia, objetivando apurar infração à legislação em vigor, contados da data da prática do ato ou, no caso de infração permanente ou continuada, do dia em que tiver cessado". 22. Não se aplica o prazo prescricional de dois anos previsto no artigo 319 da Lei 7.565/86 ("As providências administrativas previstas neste Código prescrevem em 2 (dois) anos, a partir da data da ocorrência do ato ou fato que as autorizar, e seus efeitos, ainda no caso de suspensão, não poderão exceder esse prazo"), pois a previsão do artigo 1º da Lei 9.457/97 regulou inteiramente a matéria, ao deixar expresso se tratar de prazo prescricional de ação punitiva da Administração Pública Federal no exercício do poder de polícia. 23. Assim, nos termos do artigo 2º, §1º, do Decreto-lei 4.657/42 ("Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro"), constata-se a ocorrência de revogação tácita, tendo em vista que "a lei posterior revoga a anterior quando expressamente o declare, quando seja com ela incompatível ou quando regule inteiramente a matéria de que tratava a lei anterior".

(AC 201251010306171 - AC - APELAÇÃO CIVEL - 580948 - E-DJF2R - Data:17/09/2013 - [início teor](#))

DIREITO ADMINISTRATIVO. EMBARGOS À EXECUÇÃO. APELAÇÃO. MULTA. COMPANHIA AÉREA ANAC. AUTO DE INFRAÇÃO. NULIDADE. INEXISTÊNCIA. PROCEDIMENTO ADMINISTRATIVO. PRINCÍPIOS DO CONTRADITÓRIO E AMPLA DEFESA RESPEITADOS. **PRESCRIÇÃO**. INOCORRÊNCIA. 1. A sentença, acertadamente,

rejeitou os embargos à execução em que a massa falida da empresa aérea executada objetivava a desconstituição da CDA oriunda de multa da ANAC, forte na inocorrência da **prescrição**, que somente começaria a correr do término do processo administrativo, e na legitimidade do título executivo, cujos acréscimos amparam-se na legislação pertinente. **2. Não prescreve mais em dois anos a cobrança de infrações administrativas reguladas pelos arts. 317 e 319 do Código Brasileiro de Aeronáutica, pois a Lei nº 9.873/99, que regulamenta a ação punitiva da Administração Pública Federal, aumentou o prazo para cinco anos, revogando as disposições em contrário, ainda que constantes de lei especial.** Aplicação dos arts. 1º e 8º da lei superveniente. 3. A 1ª Seção do STJ, em sede de recurso repetitivo, no REsp. nº 1.112.577/SP, consagrou entendimento de que a contagem da **prescrição** somente se inicia após o término do processo administrativo, com o inadimplemento do devedor. 4. Não comprovadas as alegações de afronta aos princípios do contraditório e da ampla defesa e tampouco a existência de vícios insanáveis no auto de infração e no procedimento administrativo, devem ser rejeitados os embargos à execução fiscal. 5. Apelação desprovida.

[destacamos]

36. Assim, patente que não prospera essa alegação da defesa, porquanto aplica-se o prazo prescricional quinquenal da lei 9.783/1999, conforme acima. Tal encontra respaldo ainda nas manifestações da Procuradoria Federal junto à Agência Nacional de Aviação Civil - PF/ANAC, como, por exemplo, o Parecer PROC/ANAC n.º 056/2009, elaborado em 12 de fevereiro de 2009 e aprovado na mesma data pelo Sr. Procurador-Geral, restando assentado que:

"(...) a ANAC tem cinco anos (art. 1º da Lei 9.783/99) para aplicar a multa e cinco anos (art. 1º do Decreto nº 20.910/32) para cobrá-la.

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

A administração não está autorizada a concluir no sentido de que todos os processos autuados com datas anteriores a 10 de março de 2006 e que não tiveram prosseguimentos normais, encontram-se alcançados pela prescrição bienal (fl. 23). Com efeito, a análise da prescrição deve ser feita em concreto, caso a caso, de acordo com os preceitos gerais enumerados nos itens 2.47 a 2.55 do presente parecer."

37. Consignam os itens 2.47 a 2.55 do citado Parecer que:

"2.47. Da forma como feita, denota-se que a consulta formulada às fls. 23-24 pretende que além de emitir um pronunciamento acerca da multa de que versa o presente processo, esta Procuradoria manifeste-se acerca das demais multas em situação similar.

2.48. Destarte, cumpre estabelecer algumas premissas gerais aplicáveis a todas as multas que tramitam ou que venham a tramitar no âmbito desta Agência.

2.49. Como dito, apesar de não terem pronunciado expressamente, os Pareceres nº 106/2006 e 103/2008 versam tão somente acerca de prazos prescricionais para exercício da ação punitiva do Estado (apuração de infrações e adoção de medidas autoaplicáveis no exercício de poder de polícia). É que, como frisado, no caso das multas pecuniárias, tanto o CBAer como a Lei nº 9.874/94 estipulam prazos prescricionais aplicáveis somente enquanto a multa ainda não houver sido definitivamente constituída.

*2.50. Destarte, harmonizando os preceitos firmados no Parecer nº 103/2008/PROC/ ANAC (aplicabilidade da Lei nº 9.873/99 a multas emitidas por infrações ao CBAer) com aqueles constantes do Parecer AGU-PGF/CGCOB/DICON nº 05/2008 (fixa distinção entre prazo prescricional para aplicação da multa e prazo prescricional para execução do crédito dela resultante), **concluo que:***

2.51. O entendimento a ser adotado no âmbito desta Agência é no sentido de que a Administração Pública possui cinco anos para apurar uma infração ao Código Aeronáutico Brasileiro e lavrar um auto de infração definitivo. (art. 1º da Lei nº 9.873/94)

2.52. Contudo, se o processo que visa à apuração de infração punível por multa ficar parado por mais de três anos, sem que haja a incidência de nenhuma das causas interruptivas de que tratam os incisos do art. 2º, da Lei nº 9.873/99 (Interrompe-se a prescrição: I - citação do indiciado ou acusado, inclusive por meio de edital; II - por qualquer ato inequívoco, que importe apuração do fato; III- pela decisão condenatória recorrível), ocorrerá a prescrição intercorrente, de que trata o § 1º, do art. 1º da mesma Lei.

2.53. Sobrevida uma causa interruptiva, o prazo prescricional de cinco anos volta a contar do zero, assim como o prazo trienal para verificação da prescrição intercorrente.

2.54. Os processos com vistas à apuração de infrações passíveis de multa, que sob a vigência do Parecer nº 106/2006 (até 10/03/2008) tenham completado dois anos sem que multa definitiva fosse constituída, devem ser tratados de maneiras distintas, conforme haja ou não ato administrativo declarando a prescrição, a saber:

***Processos onde haja ato administrativo declarando a prescrição, adotando como razão de decidir o entendimento manifestado no Parecer n.º 106/2006 (prazo bienal do art. 319 do CBAer):** devem permanecer arquivados, haja vista que o princípio da segurança jurídica e o art. 2º, XII, da Lei nº 9.784/1999, vedam a aplicação retroativa de novo entendimento jurídico.*

***Processos onde não haja ato administrativo declarando a prescrição:** a análise da prescrição da ação punitiva deve ser feita com base na Lei nº 9.873/99 (cinco anos para prescrição geral e três para prescrição intercorrente, contando que não ocorram as causas interruptivas).*

***2.55. Constituída definitivamente a multa através da notificação final do sujeito passivo para pagamento,** a Agência dispõe de cinco anos para provocar o Judiciário visando a satisfação compulsória do crédito inadimplido, a teor do art. 1º, do Decreto nº 20.910/1932. Aqui não há falar-se na prescrição intercorrente de que trata o § 1º, art. 0, da Lei 9.873/99, visto que, segundo o Parecer AGU-PGF/CGCOB/DICON nº 05 /2008, as disposições desta Lei somente são aplicáveis enquanto não houver sido definitivamente constituída a multa."*

38. Destarte, resta patentemente demonstrada a impossibilidade de se proceder à análise da eventual ocorrência de prescrição com base no artigo 319 da Lei n.º 7.565, de 19 de dezembro de 1986, o qual se encontra revogado, nos termos do artigo 8º da Lei n.º 9.873, de 23 de novembro de 1999.

39. De se destacar, ainda, que, após a edição do Parecer PROC/ANAC n.º 056/2009, sobreveio a edição da Lei n.º 11.941, de 27 de maio de 2009, que alterou as disposições contidas na Lei n.º 9.873/99, passando esta a prever expressamente que:

Art. 1º Prescreve em cinco anos a ação punitiva da Administração Pública Federal, direta e indireta, no exercício do poder de polícia, objetivando apurar infração à legislação em vigor, contados da data da prática do ato ou, no caso de infração permanente ou continuada, do dia em que tiver cessado.

§ 1º Incide a prescrição no procedimento administrativo paralisado por mais de três anos, pendente de julgamento ou despacho, cujos autos serão arquivados de ofício ou mediante requerimento da parte interessada, sem prejuízo da apuração da responsabilidade funcional decorrente da paralisação, se for o caso.

§ 2º Quando o fato objeto da ação punitiva da Administração também constituir crime, a prescrição rege-se-á pelo prazo previsto na lei penal.

Art. 1º-A. Constituído definitivamente o crédito não tributário, após o término regular do processo administrativo, prescreve em 5 (cinco) anos a ação de execução da administração pública federal relativa a crédito decorrente da aplicação de multa por infração à legislação em vigor. (Incluído pela Lei nº 11.941, de 2009)

Art. 2º Interrompe-se a prescrição da ação punitiva: (Redação dada pela Lei nº 11.941, de 2009)

I - pela notificação ou citação do indiciado ou acusado, inclusive por meio de edital; (Redação dada pela Lei nº 11.941, de 2009)

II - por qualquer ato inequívoco, que importe apuração do fato;

III - pela decisão condenatória recorrível.

IV - por qualquer ato inequívoco que importe em manifestação expressa de tentativa de solução conciliatória no âmbito interno da administração pública federal. (Incluído pela Lei nº 11.941, de 2009)

Art. 2º-A. Interrompe-se o prazo prescricional da ação executória: (Incluído pela Lei nº 11.941, de 2009)

I - pelo despacho do juiz que ordenar a citação em execução fiscal; (Incluído pela Lei nº 11.941, de 2009)

II - pelo protesto judicial; (Incluído pela Lei nº 11.941, de 2009)

III - por qualquer ato judicial que constitua em mora o devedor; (Incluído pela Lei nº 11.941, de 2009)

IV - por qualquer ato inequívoco, ainda que extrajudicial, que importe em reconhecimento do débito pelo devedor; (Incluído pela Lei nº 11.941, de 2009)

V - por qualquer ato inequívoco que importe em manifestação expressa de tentativa de solução conciliatória no âmbito interno da administração pública federal. (Incluído pela Lei nº 11.941, de 2009)

40. Portanto, consoante se infere dos dispositivos destacados supra, a prescrição da pretensão executória e punitiva restou disciplinada pelo aludido diploma legal, passando, assim, a existir disposição expressa acerca da matéria, definindo não apenas o prazo quinquenal para o aludido instituto (art. 1º-A), mas também as causas interruptivas a que este se sujeita (art. 2º-A), corroborado pelo

Parecer PROC/ANAC n.º 056/2009 transcrito acima. Desse modo, o exame da prescrição quinquenal para os casos da pretensão punitiva deve ser feito sob a égide dos arts. 1º e 2º (causas interruptivas da contagem do prazo, situações em que ele é zerado e restituído por completo), da Lei n.º 9.873/1999.

41. Semelhantemente aplica-se o prazo trienal previsto na mesma norma.
42. Dito isso, não prevalece a alegação de prescrição, porque não houve extrapolação dos prazos prescritos. A DC1 foi prolatada em 12/06/2017, interrompendo a quinquenal, de maneira que o novo prazo expira em 2022. Já a trienal foi interrompida em 28/02/2020, pela DC2, com o novo prazo expirando em 2023.
43. Visto como as datas de início de contagem do prazo prescricional são de 2015, bem como não se aplica o prazo prescricional do CBA, como alegado, e tampouco transcorreram os prazos prescricionais aplicáveis, quinquenal e trienal (Lei n. 9.783/99), o argumento de prescrição apresentado rui.

Y-DO MÉRITO

a) DA IMPOSSIBILIDADE DE APLICAÇÃO DE PUNIÇÃO EM FACE DO AUTUADO/PETICIONANTE - DIÁRIO DE BORDO AUTUADO QUE GEROU OUTROS PROCESSOS ADMINISTRATIVOS QUE FORAM ANULADOS E ARQUIVADOS

44. Vide o anteriormente exposto quanto à alegação de necessidade de correção das datas dos voos, este argumento também cai por terra. E, mais do que isso, restou cabalmente comprovado - mediante documentação e confirmação dos comandantes envolvidos, inclusive do interessado - que as infrações foram, de fato, cometidas, não se preenchendo corretamente as páginas do Diário de Bordo.
45. Ante isso, como já aclarado, segue este processo - **vez que as razões do recurso não lograram êxito em afastar as práticas infracionais objeto do presente feito e atribuídas ao interessado, restando estas configuradas nos termos aferidos pela fiscalização** - e aqueles devem ter a DC2 anulada.

DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

46. A Instrução Normativa ANAC nº 08/2008 determina que a penalidade de multa deve ser calculada a partir do valor intermediário constante das tabelas aprovadas em anexo à Resolução nº 25, em vigor desde 28/04/08, observando-se as circunstâncias atenuantes e agravantes existentes
47. Para o reconhecimento da circunstância atenuante prevista no artigo 22, § 1º, inciso I da Resolução ANAC nº 25/2008 ("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, o que não se deu nos autos do processo. Além disso, nos moldes SÚMULA ADMINISTRATIVA ANAC Nº 001/2019, editada pela DIRETORIA desta Agência: "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". Portanto, ante às manifestações do Interessado, vê-se não incidir tal circunstância atenuante.
48. Da mesma forma, entende-se que o Interessado não demonstrou, nos autos, ter adotado voluntariamente qualquer providência eficaz para amenizar as consequências da infração. Repare-se que nenhuma medida que configure um dever pode ser fundamento para a aplicação dessa atenuante, prevista no artigo 22, § 1º, inciso II.
49. Para a análise da circunstância atenuante prevista no artigo 22, § 1º, inciso III ("a inexistência de aplicação de penalidades no último ano"), é necessária pesquisa para identificar a eventual existência de sanção aplicada ao ente regulado no período de um ano encerrado nas datas dispostas no quadro em epígrafe – que são as datas das infrações ora analisadas.
50. Em pesquisa no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – **SIGEC 5301063** - dessa Agência, ficou demonstrado, que **não há penalidade anteriormente aplicada ao autuado nessa situação, conforme destacado a seguir:**

Extrato de Lançamentos

Nome da Entidade: PEDRO GIANI PIERETTI

CNPJ/CPF: 41094461806

Div. Ativa: Não

End. Sede: Manoel Rodrigues Maia - N. 81 CASA - PARQUE RESIDENCIAL MEDITERRANEO

CEP: 19065060

Nº ANAC: 30005044359

CADIN: Não

UF: SP

Município: Presidente Prudente

Tipo Usuário: Integral

Bairro: Parque Residencial Mediterrâneo

E-mail:

Créditos Inscritos no CADIN

Não 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	660449178	1187/2015/SPO	00066036969201549	04/08/2017	17/05/2015	R\$ 3 600,00		0,00	0,00		RE2	0,00
Totais em 29/01/2021 (em reais):						3 600,00		0,00	0,00			0,00

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 RE

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 INTERI

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 - PARCELAMENTC

51. Essa atenuante, portanto, incide no presente caso.
52. Quanto à existência de circunstância agravante, não se vê, nos autos, qualquer elemento que configure hipótese prevista no § 2º do artigo 22 da Resolução ANAC nº 25/2008.
53. No que diz respeito à quantificação das infrações, cabe apontar a mudança operada posteriormente (08/07/2020) à decisão de possibilidade de agravamento (28/02/2020), decorrente de entendimento emanado pela Diretoria desta Agência Reguladora em decisão prolatada em caso similar ao sob exame. Isto impulsiona o relator a mudar o anteriormente proposto, que quantificava em 9 (nove) o número de infrações, de maneira a acompanhar o indigitado entendimento manifestado na recente Decisão da Diretoria Colegiada desta Agência (SEI 4313761), por ocasião da 13ª reunião de diretoria - REDIR, realizada nos dias 07 e 08.07.2020, para os casos de infração por descumprimento às regras para o preenchimento do Diário de Bordo, previstas na Instrução de Aviação Civil - IAC 3151, qual seja: "verifica-se que a conduta infracional - relacionada à falha de controle por parte do autuado - guarda maior relação com a quantidade de páginas do Diário de Bordo em que a empresa deixou de

fazer a gestão adequada, do que com a quantidade de registros, campos, voos ou documentos, em conformidade com o disposto na Nota Técnica nº 13/2016/SPO (1397766)"; reduzindo-se, assim, o número de infrações para 3 (três).

54. Observe-se que é obrigação do comandante o preenchimento correto dos campos do Diário de Bordo referentes aos voos por ele realizados. Donde decorre inexistir *bis in idem*, pois o interessado não está sendo penalizado mais de uma vez pela mesma infração, mas por transgressões diversas por ele cometidas - ausência de "informações tangentes ao nome da tripulação, natureza do voo, hora da saída, assinatura do comandante e data completa com informação de ano" - nas 3 (folhas - 021, 022, 023) do Diário de Bordo 02/PT-IAT/2009. Cada comandante é responsável por preencher os campos referentes a suas operações, de maneira, que não se está punindo o interessado por infrações dos outros comandantes. Desse modo, embora as infrações sejam reunidas por folha, reúnem-se apenas aquelas cometidas por cada comandante.

55. Dada a presença de circunstância atenuante - § 1º, inciso III, do art. 22 da Resolução n.º 25 da ANAC, de 25 de abril de 2008 - ausência de penalidades no último ano - e a ausência de circunstâncias agravantes aplicáveis ao caso, sugere-se que para cada infração seja aplicada a penalidade de R\$ 1.200,00 (mil e duzentos reais), que é o valor mínimo previsto, à época dos fatos, para a hipótese de "a" - COD, PDI - da Tabela (II - INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS A AERONAUTAS E AEROVIÁRIOS OU OPERADORES DE AERONAVES - P. FÍSICA) do Anexo I da Resolução ANAC nº 25/2008, e alterações posteriores, perfazendo o valor total de R\$ 3.600,00 (três mil e seiscentos reais).

56. **Da sanção a ser aplicada em definitivo** - Quanto aos valores das multas aplicadas pela decisão de primeira instância administrativa, diante do esposado neste arrazoadado, entendo que cabe sua **MANUTENÇÃO**.

CONCLUSÃO

57. Ante o exposto, sugiro:

58. **NEGAR PROVIMENTO** ao Recurso, **MANTENDO cada uma** das multas aplicadas pela autoridade competente de primeira instância administrativa em desfavor de PEDRO GIANI PIERETTI, conforme individualizações no quadro abaixo:

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Operações	Data da Infração	Trecho	Folha do Diário de Bordo 02/PT-IA T/2009 em que a operação foi registrada	Infração	Enquadramento	SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO
00066.036969/2015-49	660449178	1187/2015/SPO	1.	25/04/2015	SIYH/SDWV	021	Preencher com dados inexatos documentos exigidos pela fiscalização - no Diário de Bordo, não preenchimento ou preenchimento incompleto referente aos dados de uma etapa de voo antes da saída da tripulação da aeronave após o término do voo	Art. 302, inciso II, "a" da Lei nº 7.565, de 19/12/1986 c/c o item 9.3 da IAC 3151	R\$ 1.200,00 (mil e duzentos reais)/patamar mínimo
			2.	26/04/2015	SDWV/SSNV				
			3.	28/04/2015	SSNV/SDWV				
			4.	30/04/2015	SDWV/SDEM				
			5.	06/05/2015	SDEM/SDWU	022			R\$ 1.200,00 (mil e duzentos reais)/patamar mínimo
			6.	07/05/2015	SDWU/SJZX				
			7.	08/05/2015	SSPM/SBDN				
			8.	12/05/2015	SDEM/SJWQ	023			R\$ 1.200,00 (mil e duzentos reais)/patamar mínimo
			9.	12/05/2015	SJWQ/SDEM				
São 3 (três) multas aplicadas por folha de diário de bordo em que se verificaram irregularidades no lançamento de dados, totalizando o valor de R\$ 3.600,00 (três mil e seiscentos reais)									

59. **DESARQUIVAR** os Processos nº 0066.036967/2015-50; nº 00066.036965/2015-61; e nº 00066.036968/2015-02; e **ANULAR** as DC2 respectivas - Docs. SEI! 3560105 e 3570254; Docs. SEI! 3570925 e 3570998; e Docs. SEI! 3570444 e 3570819, dando-se disso ciência ao Interessado, André Nogueira Ferreira de Medeiros, CANAC 773655, com a devolução do prazo para manifestação nos autos.

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

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



Documento assinado eletronicamente por **Rodrigo Camargo Cassimiro, Técnico(a) em Regulação de Aviação Civil**, em 11/02/2021, às 16:57, 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 **4673031** e o código CRC **69A745A0**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
CJIN - CJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 13/2021

PROCESSO Nº 00066.036969/2015-49

INTERESSADO: Pedro Giani Pieretti

Brasília, 02 de fevereiro de 2021.

1. Trata-se de proposta de decisão para recurso administrativo apresentado em desfavor de decisão de primeira instância que confirmou infração ao **[enquadramento]** art. 302, inciso II, "a" da Lei nº 7.565, de 19/12/1986 c/c o item 9.3 da IAC 3151, **[conduta]** preencher com dados inexatos documentos exigidos pela fiscalização - No Diário de Bordo, não preenchimento ou preenchimento incompleto referente aos dados de uma etapa de voo antes da saída da tripulação da aeronave após o término do voo, com aplicação da sanção de (3) multa(s), cada qual no valor de **R\$ 1.200,00 (mil e duzentos reais)/patamar mínimo** totalizando **R\$ 3.600,00 (três mil e seiscentos reais)**, lançados sob o SIGEC 660449178.
2. O recurso foi conhecido e recebido em seu efeito suspensivo (apresentado ainda na vigência do art. 16 da Res. ANAC 25/2008).
3. Analisados todos os elementos constantes dos autos, em especial manifestações do interessado. Foi dada ampla oportunidade de manifestação no feito, respeitados prazos e dialética processual, de modo que preservados ampla defesa e contraditório inerentes ao certame.
4. De acordo com a proposta de decisão (SEI nº 4673031). Ratifico na integralidade os entendimentos da análise referenciada, adotando-os como meus e tornando-os parte integrante desta decisão, com respaldo nos termos do artigo 50, §1º da Lei nº 9.784/1999. O proponente concluiu, em suma:
 - pela manutenção 3 (três) multas aplicadas por folha de diário de bordo em que se verificaram irregularidades no lançamento de dados, **totalizando o valor de R\$ 3.600,00 (três mil e seiscentos reais)**.
 - **por DESARQUIVAR** os Processos nº 0066.036967/2015-50; nº 00066.036965/2015-61; e nº 00066.036968/2015-02; e **ANULAR** as DC2 respectivas - Docs. SEI! 3560105 e 3570254; Docs. SEI! 3570925 e 3570998; e Docs. SEI! 3570444 e 3570819, dando-se disso ciência ao Interessado, André Nogueira Ferreira de Medeiros, CANAC 773655, com a devolução do prazo para manifestação nos autos.
5. Fundamentou a necessidade de desarquivamento por lapso interpretativo nas decisões citadas. Demonstrou:

(...) está claro que **as operações ocorreram no ano de 2015 como o próprio Interessado atestou**, preenchendo as folhas 23 a 26 do Diário de Bordo n. 02/PT-IAT/2009 com as seguintes datas, conforme se extrai do acima exposto:

Folha n.	Data das Operações
023	12/05/2015
	12/05/2015
024	18/05/2015
025	19/05/2015
	21/05/2015
	21/05/2015
	22/05/2015
026	02/06/2015
	04/06/2015
	05/06/2015

Portanto, o Diário de Bordo que estava aberto e em uso na aeronave em questão quando das operações alvos da fiscalização que gerou o AI em análise, de marcas de nacionalidade e matrícula PT-IAT, era o 02/PT-IAT/2009. Ressalte-se que **o ano aposto na numeração do diário de bordo, nos moldes do prescrito na IAC 3151, é o de abertura do documento, não se confundindo com o ano das operações**. Consequentemente, um diário de bordo aberto em determinado ano pode conter registros de operações realizadas em anos posteriores diversos.

No presente caso, observa-se exatamente isso, porquanto **o diário de bordo fora aberto em 2009 e ainda encontrava-se em uso**. Enquanto não houver o encerramento do diário de bordo, o que se dá formalmente por meio de um termo, esse documento permanece em uso como aquele em que devem ser registradas as operações efetuadas na aeronave. Do mesmo modo, o diário de bordo deve ser aberto por um termo formal, como previsto na IAC 3151:

5.3 TERMO DE ABERTURA

Todo Diário de Bordo deverá conter o seu respectivo Termo de Abertura. O objetivo do Termo de Abertura é cumprir o estabelecido no CBA em vigor, bem como registrar todos os dados técnicos e informativos na data de escritura do referido termo. O conteúdo do Termo de Abertura deverá ser exatamente igual ao estabelecido no ANEXO 3 desta IAC.

O citado ANEXO 3 remete ao preenchimento com o número do Diário de Bordo de acordo com o Capítulo 7 da indigitada IAC3151, ambos destacados abaixo:

17.3 ANEXO 3 - TERMO DE ABERTURA – Preencher de acordo com as seguintes orientações:

a) No → preencher com o nº do Diário de Bordo de acordo com o Capítulo 7 – Ex: 001/PTXYZ/02;

CAPÍTULO 7 – NUMERAÇÃO DO DIÁRIO DE BORDO

7.1 NUMERAÇÃO INICIAL

A partir da efetivação desta IAC, todos os Diários de Bordo deverão ser numerados, obedecendo-se ao seguinte critério :

7.1.1 Número seqüencial / letras das marcas de nacionalidade e de matrícula da aeronave / dois últimos dígitos do ano em que foi efetuado o Termo de Abertura do Diário de Bordo. Ex: Uma aeronave de marcas PT-XYZ, ao efetuar a primeira numeração do seu Diário de Bordo no ano de 2002, receberá a numeração: **001/PTXYZ/02**.

7.1.2 A SEQUÊNCIA NUMÉRICA DO DIÁRIO DE BORDO SERÁ MANTIDA INDEPENDENTE DA MUDANÇA DE ANO.

Logo, tem-se de forma expressa na lei que a numeração do termo de abertura do Diário de Bordo faz-se de acordo com ano em que o tal é lavrado. E, iniciando-se a sequência, como não poderia deixar de ser, pelo número 001, então, é o número que passa a ser atribuído ao determinado Diário de Bordo, como a própria norma exemplifica, 001/PTXYZ/02. Tendo-se em vista que o número de páginas do Diário de Bordo fica a critério do responsável por sua emissão, não havendo estipulação legal de quantidade, *vide* item 8.5 da mesma IAC 3151, devendo ser tornado expresso no termo de abertura (item 17.3, "d"; e ANEXO 3), um dado Diário de Bordo cujo termo de abertura fora lavrado em determinado ano continua em uso até que se exaure ou que haja troca das marcas de nacionalidade e matrícula (item 7.2). Mais do que isso, está clara, item 7.1.2, a obrigatoriedade de manutenção da sequência numérica do Diário de Bordo independentemente da mudança de ano, restando patente que não procede a alegação do Interessado, que já havia admitido que as operações ocorreram no ano de 2015. **Tal comportamento poderia implicar inobservância aos princípios da lealdade processual e da boa-fé, o que configuraria litigância de má-fé, contra a qual dever-se-ia demandar judicialmente.**

Importa apontar também que a IAC 3151, em seu item 17.4, "c", que estabelece a forma de preenchimento da data do voo presente na PARTE I - REGISTROS DE VOO - do Diário de Bordo, prescreve a obrigatoriedade de aposição do ano da operação, como destacado a seguir:

17.4 ANEXOS 4 E 5 - **PARTE I – REGISTROS DE VOO – Preencher de acordo** com as seguintes orientações:

(...)

c) **DATA** → preencher com a data do voo (*dd/mm/aa*);

Isso não somente corrobora que o ano das operações registradas no Diário de Bordo não precisam coincidir com o do número desse documento, posto que a referência é a data do termo de abertura, como desqualifica o argumento apresentado de que não seria necessário indicar o ano das operações.

Ademais, as infrações não consistem apenas na ausência da inscrição das datas das operações, mas na de diversos outros campos como hora de partida, decolagem, pouso, corte, tripulantes e assinatura do comandante, todas igualmente obrigatórias.

Note-se ainda que o interessado (André Nogueira Ferreira de Medeiros, CANAC 773655) dos demais processos citados, comandante assinalado no mesmo diário de bordo, apresentou defesas semelhantes (Doc. SEI! 0167818 - fls. 16/23, Doc. SEI! 0164995 - fls. 16/23 e Doc. SEI! 0167874), em que afirma ter havido erro no preenchimento do diário de bordo o qual, por sua vez, já havia sido corrigido com a anotação das datas corretas, todas de 2015. Ratifica-se, assim, que o Diário de Bordo 02/PT-IAT/2009 estava válido e em uso, como todos os envolvidos nas operações registradas no referido documento no período confirmaram. Dessa forma, vê-se que tinham pleno conhecimento disso, não se sustentando qualquer alegação contrária.

Diante disso, impõe-se, por força do princípio da legalidade, do princípio da verdade material, do princípio do interesse público e de sua indisponibilidade, bem como do da autotutela, que se trata de um poder-dever, que as decisões prolatadas nos processos de nº 00066.036967/2015-50 (Docs. SEI! 3560105 e 3570254), nº 00066.036965/2015-61 (Docs. SEI! 3570925 e 3570998) e nº 00066.036968/2015-02 (Docs. SEI! 3570444 e 3570819) sejam anuladas, dando-se disso ciência ao interessado juntamente com a devolução do prazo para manifestação.

Ressalte-se, que o princípio da legalidade no âmbito da Administração Pública (vinculador à lei) junte à ANAC o dever de dar a devida conclusão ao processo - este, que nada mais é, do que um instrumento para consecução do fim buscado pela Administração Pública, que outro não é, senão o Interesse Público. Cabe trazer aqui, o que ensina Odete Medauar sobre interesse público:

(...) **A expressão “interesse público” pode ser associada a “bem de toda a coletividade”, à percepção geral das exigências da vida na sociedade.** Esse princípio vem apresentado tradicionalmente como o fundamento de vários institutos e normas do direito administrativo e, também, de prerrogativas e decisões. Por vezes, de modo errôneo, se invoca o atendimento do interesse público com o sentido de atendimento de interesse fazendário ou para justificar decisões arbitrárias.

Referido princípio direciona a atividade da Administração no sentido da realização do interesse da coletividade e não de interesses fazendários, das autoridades, dos partidos políticos. Assim, **a finalidade da atuação da Administração situa-se no atendimento do interesse público e o desvirtuamento dessa finalidade suscita o vício do desvio de poder ou desvio de finalidade.** (MEDAUAR, Odete. *Direito Administrativo moderno*. 21. ed. Belo Horizonte: Fórum, 2018. P.127/128) (grifamos)

Desse modo, a ANAC, como parte da Administração Pública, pauta-se pelo atendimento do Interesse Público, obrigando-se, pela Lei n. 11.182, de 27/09/2005, que a criou, a tomar as medidas necessárias para tanto, conforme art. 8º, incisos X e XVI, a seguir:

Art. 8º **Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público** e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, **competindo-lhe:**

(...)

X – **regular e fiscalizar** os serviços aéreos, os produtos e processos aeronáuticos, a formação e o treinamento de pessoal especializado, os serviços auxiliares, a segurança da aviação civil, a facilitação do transporte aéreo, a habilitação de tripulantes, as emissões de poluentes e o ruído aeronáutico, os sistemas de reservas, a movimentação de passageiros e carga e as demais atividades de aviação civil;

(...)

XVI – **fiscalizar as aeronaves civis**, seus componentes, equipamentos e serviços de manutenção, com o objetivo de assegurar o cumprimento das normas de segurança de voo;

Assim, não é possível outra ação à ANAC que não fiscalizar o cumprimento das normas, cujo fim (delas) é o atendimento do interesse público. Dessa maneira, uma vez detectada a infração, é imperativa, *ex vi legis*, a ação da ANAC para garantir o interesse público - ínsito nas normas fiscalizadas pela agência - tomando as medidas necessárias, autuação e aplicação de sanção - observados, principalmente, mas não somente, o princípio do devido processo legal, ampla defesa e contraditório. Nos indigitados processos de nº 00066.036967/2015-50, nº 00066.036965/2015-61 e nº 00066.036968/2015-02 tem-se exatamente isso, o interessado transgrediu, como muito bem demonstrado pela fiscalização e pelas primeira instância em sua peça decisória. Em consequência das infrações, deu-se início ao devido processo legal, com a lavratura do AI. Respeitaram-se a ampla defesa e o contraditório, garantindo-se ao autuado acesso aos autos e oportunidade de apresentar suas alegações e provas, desembaraçadamente. Assim, a fim de que a ANAC cumpra sua função precípua, atendimento do interesse público, enquanto Administração Pública, cabe-lhe anular as decisões constantes dos citados processos.

Destaque-se que não cabe à Administração Pública dispor sobre o interesse público, pois é seu dever zelar e buscar seu atendimento. Tal constitui verdadeiro princípio norteador da administração, conhecido como **Princípio da Indisponibilidade**, conforme explica José dos Santos Carvalho Filho: "**Os bens e interesses públicos não pertencem à Administração nem a seus agentes. Cabe-lhes apenas geri-los, conservá-los e por eles velar em prol da coletividade, esta sim a verdadeira titular dos direitos e interesses públicos. O princípio da indisponibilidade enfatiza tal situação. A Administração não tem a livre disposição dos bens e interesses públicos, porque atua em nome de terceiros**". (CARVALHO FILHO, José dos Santos. *Manual de direito administrativo*. 32. ed. rev., atual. e ampl. – São Paulo: Atlas, 2018. P.89) (grifamos)

Nessa direção há que se citar as palavras de Celso Antônio Bandeira de Mello que assevera ter a Administração Pública, verificada a existência de infração, o dever de sancionar: "Registre-se, por último, que, **uma vez identificada a ocorrência de infração administrativa, a autoridade não pode deixar de aplicar a sanção**. Com efeito, **há um dever de sancionar, e não uma possibilidade discricionária de praticar ou não tal ato**". (BANDEIRA DE MELLO, Celso Antônio. *Curso de direito administrativo*. 26ª., São Paulo, Malheiros Editores, 2009, p. 856) (grifamos)

Logo, **uma vez detectadas as infrações, observados a lei e o direito, à ANAC não cabe, no exercício de seu poder de polícia, da manutenção e defesa da ordem pública, outra atuação que não seja o sancionamento das infrações**. É um imperativo legal. Dos descumprimentos da norma, respeitando-se o devido processo legal, decorrem as respectivas sanções. **É ato vinculado, não há discricionariedade, portanto**. Como não se encontram, tanto naqueles processos como neste, algo que desconstitua a materialidade infracional, a ANAC encontra-se legalmente compelida (vinculada), no cumprimento do seu dever, a anular as decisões daqueles feitos - sob o princípio da autotutela, um poder-dever que impunge a Administração Pública - e a sancionar o interessado no ora sob análise.

6. Demonstrou, portanto, que a conclusão de ocorrência da perda da pretensão punitiva nos processos de nº 00066.036967/2015-50, nº 00066.036965/2015-61 e nº 00066.036968/2015-02 foi equivocada (Docs. SEI! 3560105 e 3570254; Docs. SEI! 3570925 e 3570998; e Docs. SEI! 3570444 e 3570819), devendo mandatoriamente ser revista ante os princípios do Direito Administrativo.

7. **Enxergo aderência e concordo.**

8. A súmula 473 do Supremo Tribunal Federal consagrou, por certo, que a Administração pode anular seus próprios atos, quando eivados de vícios que os tornem ilegais, porque deles não se originam direitos; ou revogá-los, por motivo de conveniência ou oportunidade, respeitados os direitos adquiridos, e ressalvada, em todos os casos, a apreciação judicial.

9. Trata-se da incidência do art. 53 da Lei de Processo Administrativo (Lei 9784/1999): "Art. 53. A Administração deve anular seus próprios atos, quando eivados de vício de legalidade, e pode revogá-los por motivo de conveniência ou oportunidade, respeitados os direitos adquiridos". De pronto, afasta-se também a remota incidência do art. 54 da citada lei, vez que não transcorreram mais de 5 anos da prolação das decisões objeto de anulação.

10. No mais, a materialidade infracional do processo 00066.036969/2015-49 restou bem configurada ao logo de todo o certame, tendo sido as razões de defesa insuficientes para afastá-la. À luz do art. 36 da Lei 9.784/1999, falhou o interessado em trazer provas cabais e suficientes para afastar a ocorrência da infração.

11. Consideradas as atribuições a mim conferidas pela [Portaria nº 3.059, de 30 de setembro de 2019 e Portaria nº 2.829, de 20 de outubro de 2016] e com lastro no art. 42, inciso I da Resolução ANAC nº 472, de 2018 e competências ditadas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381/2016, **DECIDO:**

1. **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO cada uma** das multas aplicadas pela autoridade competente da primeira instância administrativa em desfavor de PEDRO GIANI PIERETTI, conforme individualizações no quadro abaixo:

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Operações	Data da Infração	Trecho	Folha do Diário de Bordo 02/PT-IAT/2009 em que a operação foi registrada	Infração	Enquadramento	SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO
00066.036969/2015-49	660449178	1187/2015/SPO	1.	<u>25/04/2015</u>	<u>SIYH/SDWV</u>	<u>021</u>	Preencher com dados inexatos documentos exigidos pela fiscalização - no Diário de Bordo, não preenchimento ou preenchimento	Art. 302, inciso II, "a" da Lei nº 7.565, de 19/12/1986 c/c o item 9.3 da IAC 3151	R\$ 1.200,00 (mil e duzentos reais)/patamar mínimo
			2.	<u>26/04/2015</u>	<u>SDWV/SSNV</u>				
			3.	<u>28/04/2015</u>	<u>SSNV/SDWV</u>				
			4.	<u>30/04/2015</u>	<u>SDWV/SDEM</u>				

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

a) **NOTIFICAR** o interessado da decisão supra.

- b) **DESARQUIVAR** os Processos nº 0066.036967/2015-50 (SIGEC 660441172); nº 00066.036965/2015-61 (SIGEC 660393179); e nº 00066.036968/2015-02 (SIGEC 660417170);
- c) Ato contínuo, **ANULAR** as DC2 respectivas - Docs. SEI! 3560105 e 3570254; Docs. SEI! 3570925 e 3570998; e Docs. SEI! 3570444 e 3570819, e, em seguida:
- d) **REESTABELCER** os créditos de multa (SIGEC 660441172), (SIGEC 660393179), (SIGEC 660417170) ou, alternativamente, na impossibilidade do reestabelecimento, providenciar novo lançamento nos valores originários;
- e) **NOTIFICAR** o Interessado, André Nogueira Ferreira de Medeiros, CANAC 773655, a respeito do desarquivamento dos Processos nº 0066.036967/2015-50; nº 00066.036965/2015-61; e nº 00066.036968/2015-02 e anulação das respectivas decisões (Docs. SEI! 3560105 e 3570254; Docs. SEI! 3570925 e 3570998; e Docs. SEI! 3570444 e 3570819).
- f) **DEVOLVER** ao interessado o prazo para manifestação recursal de 10 (dez) dias referente aos Processos nº 0066.036967/2015-50; nº 00066.036965/2015-61; e nº 00066.036968/2015-02 para, querendo, apresentar manifestação de mérito com relação às conclusões deste parecer e decisão que impactam aqueles casos.

À Secretaria.

Notifique-se.

Publique-se.

BRUNO KRUCHAK BARROS

SIAPE 1629380

Presidente Turma Recursal – BSB

Assessor de Julgamento de Autos em Segunda Instância Substituto

¹Nomeações e designações:

(1) a Portaria 2.026, de 9 de agosto de 2016; (2) a Portaria nº 3.403, de 17 de novembro de 2016; (3) por meio da Portaria nº 2.828, de 20 de outubro de 2016; (4) Portaria nº 2.829 - da mesma data da anterior, e; (5) Portaria nº 3.059, de 30 de setembro de 2019



Documento assinado eletronicamente por **Bruno Kruchak Barros, Presidente de Turma**, em 24/02/2021, às 18:34, 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 **5312760** e o código CRC **ADC7AEC7**.



Referência: Processo nº 00066.036969/2015-49

SEI nº 5312760

 SIGEC :: SISTEMA INTEGRADO DE GESTÃO DE CRÉDITOS Atalhos do Sistema: Menu Principal			
Usuário: tarcisio.barros			
▼ Dados da consulta  Consulta			

Extrato de Lançamentos

Nome da Entidade: ANDRE NOGUEIRA FERREIRA DE MEDEIROS
Nº ANAC: 30000029874
CNPJ/CPF: 12101219808
CADIN: Não
Div. Ativa: Não
Tipo Usuário: Integral
UF: SP

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	660393179	1184/2015/SPO	00066036965201561	18/06/2021	17/05/2015	R\$ 1 200,00		0,00	0,00		DC1	1 200,00
Totais em 06/05/2021 (em reais):						1 200,00		0,00	0,00			1 200,00

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 - PRESCRIÇÃO PUNITIVA 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 RE 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 SUSPENSI RE3 - RECURSO DE 3ª INSTÂNCIA RE3N - RECURSO DE 3ª INSTÂNCIA SEM EFEITO SUSPENSI 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 INTER RVT - REVISTO SDE - SUSPENSÃO DA EXIGIBILIDADE POR DEPÓSITO JUDI SDJ - SUSPENSÃO DA EXIGIBILIDADE POR DECISÃO JUDICI SUS-P - PRESCRIÇÃO EXECUTÓRIA SUS-PEX - SUSPENSO POR PRESCRIÇÃO - PARCELAMENTI
--	---

Registro 1 até 1 de 1 registros

▼ Tela Inicial



Imprimir



Exportar Excel

Página: [1] [\[Ir\]](#) [\[Reg\]](#)