



PARECER N° 194/2021/CJIN/ASJIN
PROCESSO N° 00066.015821/2014-90
INTERESSADO: ALEXANDRE CAVALHEIRO CIRCELLI

PROPOSTA DE DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA – ASJIN

Auto de Infração: 00186/2014/SPO **Lavratura do Auto de Infração:** 20/01/2014

Crédito de Multa (SIGEC): 658.835/17-2

Infração: infringir as normas e regulamentos que afetam a disciplina a bordo de aeronave ou a segurança de voo, diante o preenchimento do peso para passageiro adulto no manifesto de carga e balanceamento e a divergência entre a quantidade de combustível informada no diário de bordo e no manifesto de carga e balanceamento

Enquadramento: alínea 'n' do inciso III do art. 302 do CBA c/c item 17.4(l) da IAC 3151 c/c item 135.63(c) do RBAC 135

Data da infração: 17/11/2013 **Hora:** 11:00 **Local:** ZZZZ **Aeronave:** PT-HYB

Proponente: Renata de Albuquerque de Azevedo – SIAPE 1766164 – Membro Julgador (Portaria ANAC n° 626, de 27/04/2010), conforme atribuições dispostas no art. 9° da Portaria ANAC n° 4.790, de 14/04/2021

1. **RELATÓRIO**

1.1. **Introdução**

Trata-se de recurso interposto por ALEXANDRE CAVALHEIRO CIRCELLI em face da decisão proferida no curso do Processo Administrativo n° 00066.015821/2014-90, conforme registrado no Sistema Eletrônico de Informações (SEI) desta Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, da qual restou aplicada pena de multa, consubstanciada essa no crédito registrado no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC sob o número 658.835/17-2.

O Auto de Infração n° 00186/2014/SPO, que deu origem ao presente processo, foi lavrado em 20/01/2014, capitulando a conduta do Interessado na alínea 'n' do inciso III do art. 302 do CBA – Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei n° 7.565, de 19/12/1986), e cita no campo “HISTÓRICO” os itens 17.4 (l) e (m) da IAC 3151, descrevendo-se o seguinte (SEI n° 0068195, fls. 01/01v):

DATA: 17/11/2013 HORA: 09:30 LOCAL: SBMT-ZZZZ-SDHV-SBMT

Descrição da ocorrência: Infringir as normas e regulamentos que afetam a disciplina a bordo de aeronave ou a segurança de voo.

HISTÓRICO: Verifica-se na folha n° 4017 do diário de bordo da aeronave PT-HYB, que na data de 17 de novembro do 2013 foi efetuado vôo entro os aeródromos SBMT-ZZZZ-SDHV-SBMT. O comandante do vôo foi o tripulante Alexandre Cavalheiro Circelli (CANAC 102413). Observa-se que foram transportados 04 passageiros em voo de fretamento (FR), na segunda etapa. O peso

adotado por tripulante, na ficha de peso e balanceamento difere do que foi estipulado no item 8.1.3 do MGO aprovado da empresa, de 75kg para passageiro adulto, visto terem sido lançados passageiros com 65kg (diferença total de 30kg) nos assentos 2, 3 e 4 e um passageiro com 75kg no assento 5. Calculado desta forma, o Peso de Decolagem foi de 1912kg, ou 38kg abaixo do máximo permitido. Consta no diário de bordo, que na segunda etapa a aeronave decolou com 45% da capacidade total do tanque de combustível, tendo sido utilizados 06% no primeiro trecho (ZZZZ-SDHW). Na ficha de peso e balanceamento desta etapa, consta que a aeronave estava com 170kg de combustível no momento da decolagem (ZZZZ-SDHW). Valendo-se da tabela constante na parte inferior, calcula-se que os 170kg equivalem a 214,64 litros ou 39,49% da capacidade do tanque, o que difere do informado no Diário do Bordo. Se por outro lado for considerada a informação de que a aeronave estava abastecida com 45% da capacidade máximo do tanque, isto equivaleria a 244,56 litros ou 193,69kg; o que também difere da informação apresentada.

A IAC 3151 preconiza os procedimentos para preenchimento do Diário de Bordo, a saber:

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

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;

Face ao exposto e diante dos documentos anexados a este Relatório de Fiscalização, o tripulante Alexandre Cavalheiro Circelli (CANAC 102413), preposto da empresa Reali Taxi Aéreo Ltda, cometeu infração capitulada no art. 302, inciso II, alínea (n), do Código Brasileiro de Aeronáutica (LEI Nº 7 .565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986).

1.2. *Relatório de Fiscalização*

Consta nos autos documento referente à fiscalização realizada, 'Relatório de Fiscalização' nº 42/2014/GTPO-SP/GOAG/SPO, de 16/01/2014, em que é apontada a irregularidade constatada – SEI nº 0068195, fl. 02. Acrescentadas as seguintes informações:

Mesmo se for considerada a informação do diário que a aeronave estava com 45 libras de combustível, isto equivaleria a apenas 20,4kg. Se considerarmos a informação constante na ficha de peso e balanceamento, de 170kg de combustível, isto equivaleria a 375 libras. Ou seja, o valor de combustível usado no cálculo de peso e balanceamento da empresa difere do valor informado no diário de bordo.

Os valores informados na Ficha de Peso e Balanceamento são contraditórios com a informação constante no Diário de Bordo e com o previsto no MGO. A somatório de erros desta natureza levam à extrapolação do centro do gravidade, vindo a por em risco tripulantes e passageiros.

A IAC 3151 preconiza os procedimentos para preenchimento do Diário de Bordo, a saber:

4.2 RESPONSABILIDADE

Conforme estabelecido no CBA, o Diário de Bordo deverá ser assinado pelo comandante da aeronave, que também é o responsável pelas anotações nele constantes, incluindo os totais de tempos de vôo e de jornada.

(...)

Anexados aos autos os seguintes documentos comprobatórios:

- Página nº 4017 do diário de bordo da aeronave PT-HYB (SEI nº 0068195, fl. 05), referente à data de 17/11/2013, na qual está indicado que na etapa 02 a aeronave estava com combustível total "45".
- Manifesto de Carga e Balanceamento (SEI nº 0068195, fl. 04), referente à etapa de voo com origem ZZZZ e destino SDHV, na data de 17/11/2013, em que consta indicado o peso de 65kg nos assentos 2, 3 e 4. Neste documento, consta a informação de que o combustível de decolagem era de 170Kg. Consta, ainda, tabela de carregamento de combustível.

- Página do Manual Geral de Operações (SEI nº 0068195, fl. 05), em que consta o item 8.1.3 "PESO PADRÃO DE PASSAGEIROS E BAGAGENS", no qual é estabelecido que ao calcular o balanceamento da aeronave o tripulante responsável deverá adotar como peso padrão 75Kg para passageiro adulto.

1.3. *Defesa do Interessado*

Consta nos autos o Ofício nº 194/2014/GTPO-SP/GOAG/SPO, de 31/03/2014, referente ao encaminhamento de Autos de Infração ao Interessado (SEI nº 0068195, fl. 06).

O Interessado foi notificado da lavratura do Auto de Infração nº 00186/2014/SPO em 10/04/2014, conforme Aviso de Recebimento – AR (SEI nº 0068195, fl. 07).

Observa-se que não consta nos autos documento referente à Defesa do Autuado.

Termo de Decurso de Prazo datado de 10/06/2014 (SEI nº 0068195, fl. 08), no qual informa que não foi apresentada defesa no prazo de 20 dias.

Despacho nº 131/2014/GTPO-SP/GOAG/SPO, de 10/06/2014, referente à tramitação de processo à ACPI/SPO-RJ (SEI nº 0068195, fl. 09).

1.4. *Decisão de Primeira Instância*

Em 13/01/2017, a autoridade competente, após apontar a ausência de defesa, decidiu pela aplicação, com atenuante prevista no inciso III do §1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008 ("a inexistência de aplicação de penalidades no último ano") e sem agravante, de multa no valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais) – SEI nº 0239802 e 0328108.

Consta nos autos a Notificação de Decisão nº 187(SEI)/2017/ACPI/SPO-ANAC, documento assinado eletronicamente em 23/01/2017 (SEI nº 0359793), informando o Interessado acerca da aplicação de penalidade de multa (crédito de multa nº 658.835/17-2), abrindo prazo para interposição de recurso.

1.5. *Recurso do Interessado*

Tendo tomado conhecimento da decisão em 27/01/2017, por meio do Aviso de Recebimento – AR e conforme Rastreamento dos Correios (SEI nº 0443552 e 0420864), o Interessado apresentou recurso em 06/02/2017 (processo anexado nº 00066.502814/2017-76, SEI nº 0407110).

Em suas razões, o Recorrente alega que a decisão proferida “*não merece prosperar, encontrando-se, a exemplo de todo ocorrido, maculada por vícios insanáveis, podendo, ante o direito ao devido processo legal e o direito de defesa, garantidos constitucionalmente, ser reanalisado e devidamente alterado (...)*”.

Em relação ao Auto de Infração, o Interessado alega o cometimento de alguns erros que o torna objeto de revogação ou sumária anulação, visto que não cumpriram dispositivos da Resolução ANAC nº 13 de 23 de agosto de 2007 e cita o disposto em seus artigos 6º e 7º.

Informa que não consta em nenhum campo do AI as razões que levaram à ANAC a não entregar pessoalmente o respectivo auto no momento de sua lavratura, sendo mandatória tal informação, entende que a mesma é necessária haja vista outras irregularidades. Saliencia que o AI foi somente encaminhado após o prazo superior a 03 (três) meses da sua suposta emissão. Informa que, pelo até agora exposto, é patente a nulidade do AI em questão, cujo julgamento ratificando-o, apenas em corroborar que a intenção é arrecadar dinheiro e não cumprir a lei. Cita o art. 8º, informando que seus incisos II e III devem ser analisados em conjunto, visto que se confundem entre si. Acrescenta que, no caso em tela, a descrição transcreve o disposto na alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA.

Quanto ao enquadramento no inciso II do art. 302 - "*Infrações imputáveis a aeronautas e aeroviários ou operadores de aeronaves*" alega a infração deverá ser imputada ou ao aeronauta/aeroviário ou ao

operador da aeronave e que a imputabilidade da infração para um exclui o outro. Acrescenta que, neste caso concreto, tenta-se dissimular para um suposto mesmo fato duas infrações, visto que o operador da aeronave (Reali Táxi Aéreo) também recebeu um auto de infração. Menciona o princípio constitucional da razoabilidade e alega que os preceitos técnicos jurídicos são abundantes na boa doutrina, sendo que estes não foram seguidos.

Alega que o Auto de Infração em tela, bem como o AI lançado em face da operadora da aeronave, Reali Táxi Aéreo Ltda., são nulos, justificando a duplicidade dos mesmos.

Ressalta que a capitulação da suposta infração, a exemplo de todo Auto, não prospera. Alega que a descrição da suposta ocorrência não condiz com a realidade dos fatos. Considera que não fora infringida qualquer norma ou regulamento que afetou a disciplina a bordo da aeronave ou a segurança do voo e que consta do histórico constante do AI que o autuador literalmente não procedeu a uma análise precisa das suas alegações quanto ao peso dentro do envelope (CG), de tal sorte que a sua incompreensão fez com que houvesse interferência quanto ao cálculo do peso e balanceamento. Neste sentido, cita as seguintes incongruências:

Informa que o autuador alega que a aeronave decolou "abaixo do máximo permitido". Informa que qualquer aeronave possui um peso máximo de decolagem e de aterrissagem. Questiona que se o próprio autuador reconheceu que a aeronave decolou com peso abaixo do máximo permitido, como argumentar no mesmo AI que os valores são contraditórios?

Argui que para comprovar as assertivas do autuador, o AI deveria ser instruído com novo gráfico, que realmente confirmasse a sua narrativa, porém, informa que não seguiu nos autos um gráfico e/ou planilha emitida pelo autuador que realmente comprovasse suas infundadas alegações.

Argui que nos assentos 2, 3 e 4 o comandante, valendo-se da sua experiência e em face ao princípio da segurança de voo, lançou os pesos reais das pessoas que estavam a bordo, visto que se tratavam de crianças e, de acordo com o MGO, o valor é bem menor, valor este que sequer foi informado e/ou levado em consideração pelo autuante. Informa que as diferenças são para maior e, portanto, são lançamentos com total credibilidade efetuados pelo comandante. Destaca que a aeronave estava operando dentro de seu envelope, posto que o manifesto de carga e balanceamento, quando da realização do voo acompanhou a aeronave e, posteriormente, encontrava-se, como se encontra, devidamente arquivado com o relatório de voo correspondente no setor competente, devidamente emitido, com indicação de que o mesmo (voo) fora realizado totalmente dentro do envelope.

Questiona como outorgar credibilidade ao narrado pelo autuante se, sequer, participou da fiscalização. Considera que ocorre erro de descrição e de capitulação legal. Dispõe que não há qualquer contradição nos lançamentos, havendo, sim, desconhecimento ao analisar as informações. Dispõe que qualquer falha na descrição da origem legal, tanto da legislação infringida, quanto da legislação punitiva, torna anulável o auto, pois prejudica qualquer tentativa de defesa do pretense infrator.

Alega que no tocante ao disposto no inciso V do art. 8º da resolução já mencionada, o mesmo não foi cumprido, visto que, fala em assinatura do autuante e indicação do seu cargo ou função. Argui que pelo AI mencionado, vislumbra-se que os mesmos foram meramente rubricados, não podendo aceitar rubricas como assinatura, sob pena de, também, não se cumprir o mandamento legal. Acrescenta que além da devida assinatura, deve haver a completa identificação ao autuante, no sentido de averiguar a real competência do agente, posto que, como é cediço, o auto tem que ser lavrado por autoridade competente e habilitada por lei para exercer a fiscalização que motivou a autuação.

Aduz que o inciso VII do art. 8º da Resolução ANAC nº 13 de 23 de agosto de 2007 é taxativo ao asseverar que um dos requisitos de validade do auto de infração é constar o LOCAL, DATA E HORA LOCAL. Considera que não pode, mais uma vez, proceder os autos de infração eivados de vícios, posto que são nulos. Aponta outras irregularidades nos autos, uma vez que consta que a ocorrência deu-se na data de 17/11/2013, na hora 09:30 e no local SBMT-ZZZZ-SDHV-SBMT. Questiona se o horário lançado como sendo o da ocorrência é local ou zulu. Considera que tal questionamento é de suma importância, visto a necessidade de se delimitar eventual infração e em função de serem horas totalmente distintas, o que traz grande consequência no mundo jurídico. Alega que a suposta infração ocorreu no

local SBMT-ZZZZ-SDHV-SBMT, para voo "realizado entre ZZZZ-SDHW" e que são totalmente contraditórias as assertivas do autuante, posto a divergência apontada, aliado ao fato que o local jamais pode ser um trecho de voo, mas sim, uma localidade específica, princípio basilar. Nota que a menção inicial é para SDHV, porém aponta, tanto o autuador, como quem ratificou o AI que o local é SDHW, ou seja, localidades totalmente distintas, informando que SDHV se refere ao Heliponto Albert Einstein e que SDHW se refere ao Heliponto Bandeirantes. Afirma que sequer o autuante soube informar em qual localidade ocorreu o voo e se realmente houve a suposta infração.

Dispõe que o órgão que promove a análise do caso tenta de todas as maneiras inverter os erros pelo autuante praticado, impingindo-os ao comandante da aeronave, o que considera inadmissível.

Ao final, requer que seja acolhido o recurso, no sentido de anular o Auto de Infração nº 00186/2014/SPO. Tempestividade do recurso certificada em 21/08/2017 – SEI nº 0975585.

Convalidação do Auto de Infração

Em Decisão Monocrática de 2ª Instância nº 373/2018, de 07/02/2019 (SEI nº 2526041), com base no Parecer nº 375/2018/JULG ASJIN/ASJIN, de 07/01/2019 (SEI nº 2523927), foi convalidado o Auto de Infração nº 00186/2014/SPO, modificando o campo "HORA" para que passe a constar a informação "11:00", bem como o campo "LOCAL" para que passe a constar a informação "ZZZZ, registrado na etapa 02 da página nº 4017 do Diário de Bordo da aeronave PT-HYB". Em adição, foi convalidado o enquadramento do auto de infração para a alínea 'n' do inciso III do art. 302 do CBA c/c item 17.4(I) da IAC 3151 c/c item 135.63(c) do RBAC 135.

Por meio do Ofício nº 7712/2019/ASJIN-ANAC, de 20/08/2019 (SEI nº 3381085), o Recorrente foi cientificado acerca da convalidação do auto de infração em 28/08/2019 (SEI nº 3458156).

Observa-se que não consta nos autos manifestação do Recorrente.

Despacho emitido pela Secretaria da ASJIN e assinado em 18/10/2019 (SEI nº 3631052), retornando o processo à relatoria, em virtude do esgotamento do prazo concedido ao recorrente para que se manifestasse acerca da Notificação nº 7712 (SEI nº 3381085).

1.6. *Diligência*

Em Decisão Monocrática de 2ª Instância nº 612/2020, de 20/08/2020 (SEI nº 4656932), com base no Parecer nº 640/2020/JULG ASJIN/ASJIN, de 18/08/2020 (SEI nº 4653519), a ASJIN converteu o processo em diligência e determinou seu encaminhamento à CCPI/SPO para fornecimento das informações solicitadas acerca do agente autuante pelo então proponente e relator do processo.

Conforme Despacho, de 23/10/2020 (SEI nº 4810654), o processo foi encaminhado à GTCE - SP para atendimento da diligência realizada nos autos.

Em Parecer nº 1444/2020/GTCE/GOAG/SPO, de 26/10/2020 (SEI nº 4937013), o agente autuante se manifesta a respeito sobre a diligência e anexa os seguintes documentos SEI nº 4937004, 4937006, 4937008, 4937009, 4937010, 4937011 e 4937012).

Por meio do Ofício nº 11240/2020/ASJIN-ANAC, de 11/11/2020 (SEI nº 4993877), o Interessado foi intimado quanto à abertura de prazo para manifestação em 16/11/2020, conforme AR (SEI nº 5091860), e em 12/01/2021, conforme Certidão de Intimação (SEI nº 5224427).

Conforme Despacho datado de 12/01/2021 (SEI nº 5202376), o processo retornou à CJIN, em virtude do esgotamento do prazo concedido ao recorrente para que se manifestasse acerca do Ofício nº 11240/2020/ASJIN-ANAC (SEI nº 4993877).

Observa-se que não consta nos autos qualquer manifestação do Recorrente após ciência da diligência e juntada de documentos.

1.7. *Outros Atos Processuais e Documentos*

Termo de Encerramento de Trâmite Físico assinado eletronicamente em 05/10/2016 (SEI nº 0068197).

Anexados aos autos os Extratos do Sistema Integrado de Informações da Aviação Civil – SACI referente ao aeronavegante Alexandre Cavalheiro Circelli (SEI nº 0359774 e 3380354).

Consta nos autos o Despacho de distribuição para deliberação, ficando o processo concluso a partir de 18/06/2018 (SEI nº 1926519).

Tentativas de notificação ao Interessado quanto à convalidação do auto de infração conforme documentos SEI nº 2810392, 2945762, 2990156, 2990293, 3252470, 3252502, 3380707).

O feito veio ao conhecimento dessa proponente, vez que a relatora/proponente para o qual havia sido originalmente distribuído não mais integra essa Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância – ASJIN.

Anexados aos autos os Extrato de Lançamento do Sistema SIGEC (SEI nº 0341129, 0359783 e 6008215).

É o relatório.

2. **PRELIMINARES**

2.1. *Da Regularidade Processual*

De acordo com o exposto no Relatório do presente Parecer, atentando-se para as datas dos trâmites e documentos, aponto a regularidade processual nos presentes autos visto que foram preservados os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitados os princípios da Administração Pública, em especial, o contraditório e a ampla defesa, estando, assim, pronto para, agora, receber uma decisão de segunda instância administrativa por parte desta Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância (ASJIN).

3. **FUNDAMENTAÇÃO - MÉRITO E ANÁLISE DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO**

3.1. *Da materialidade infracional*

Quanto ao presente fato, o Auto de Infração nº 00186/2014/SPO indica que o comandante efetuou o registro dos documentos exigidos para operação da aeronave, sendo identificado equívoco no preenchimento do peso para passageiro adulto no manifesto de carga e balanceamento e a divergência entre a quantidade de combustível informada no diário de bordo e no manifesto de carga e balanceamento.

Da descrição constante no campo "HISTÓRICO" do referido Auto de Infração é possível verificar que a ocorrência está relacionada com a etapa 02 registrada na página nº 4017 do diário de bordo da aeronave PT-HYB, no dia 17/11/2013, que se refere ao trecho ZZZZ-SDHV, com decolagem às 11:00.

Diante da infração do processo administrativo em questão, a autuação foi realizada com fundamento na alínea 'n' do inciso III do art. 302 do CBA, que dispõe o seguinte:

CBA

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

(...)

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

(...)

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

O Regulamento Brasileiro da Aviação Civil 135 - RBAC 135, aprovado pela Resolução ANAC nº 304/2014, estabelece requisitos operacionais para operações complementares e por demanda, sendo ele aplicável nos termos de seu item 135.1:

RBAC 135

SUBPARTE A - GERAL

135.1 Aplicabilidade

(a) Este regulamento estabelece regras que regem:

(1) as operações complementares ou por demanda de um solicitante ou detentor de um Certificado de Empresa de Transporte Aéreo (Certificado ETA) segundo o RBAC 119;

(2) cada pessoa empregada ou prestando serviços a um detentor de certificado na condução de operações segundo este regulamento, incluindo manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos de uma aeronave;

(...)

O item 135.63 do RBAC 135 dispõe sobre os requisitos de conservação de registros, devendo ser observado sua letra (c) no que se refere ao preenchimento da Ficha de Peso e Balanceamento, conforme redação a seguir:

RBAC 135

135.63 Requisitos de conservação de registros

(...)

(c) Cada detentor de certificado é responsável pela preparação e precisão de um manifesto de carga em duplicata contendo informações concernentes ao carregamento da aeronave. O manifesto deve ser preparado antes de cada decolagem e deve incluir:

(1) o número de passageiros;

(2) o peso total da aeronave carregada;

(3) o peso máximo de decolagem permitido para o voo;

(4) os limites do centro de gravidade;

(5) o centro de gravidade da aeronave carregada, exceto que o centro de gravidade real não precisa ser calculado se a aeronave for carregada de acordo com um planejamento de carregamento ou outro método aprovado que garanta que o centro de gravidade da aeronave carregada está dentro dos limites aprovados. Nesses casos deve ser feita uma anotação no manifesto indicando que o centro de gravidade está dentro dos limites conforme um planejamento de carregamento ou outro método aprovado;

(6) a matrícula de registro da aeronave ou o número do voo;

(7) a origem e o destino; e

(8) identificação dos tripulantes e as suas designações.

Do exposto no item 135.63(c) do RBAC 135 verifica-se que é exigida a preparação e precisão do manifesto de carga.

Cabe observar o disposto no CBA com relação ao comandante de aeronave:

CBA

CAPÍTULO III

Do Comandante de Aeronave

Art. 165. Toda aeronave terá a bordo um Comandante, membro da tripulação, designado pelo

proprietário ou explorador e que será seu preposto durante a viagem.

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

Art. 166. O Comandante é responsável pela operação e segurança da aeronave.

(...)

Portanto, no caso em questão, o manifesto de carga e balanceamento está assinado pelo comandante da aeronave, sendo assim, o mesmo responsável pelas informações constantes em tal documento.

O art. 172 do CBA dispõe sobre o Diário de Bordo, conforme redação a seguir:

CBA

Art. 172.

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

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

(grifo nosso)

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

IAC 3151

1.1 OBJETIVO

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

(...)

CAPÍTULO 3 – DEFINIÇÕES

3.1 DIÁRIO DE BORDO

É o livro de registro de vôo, jornada e ocorrências das aeronaves e de seus tripulantes, em conformidade com o estabelecido no CBA, confeccionado de acordo com as instruções contidas nesta IAC.

(...)

CAPÍTULO 4 – NORMAS GERAIS

4.1 Aplicabilidade do Diário de Bordo

4.1.1 O Diário de Bordo de aeronave de que trata esta IAC é aplicável a todas as aeronaves civis brasileiras que operam segundo os RBHA 91, 135 e 121.

(...)

4.2 RESPONSABILIDADE

Conforme estabelecido no CBA, o Diário de Bordo deverá ser assinado pelo comandante da aeronave, que também é o responsável pelas anotações nele constantes, incluindo os totais de tempo e vôo e de jornada.

(...)

A mesma IAC 3151 prevê, em seus itens 5.4 e 5.5, quanto ao registro de voo no Diário de Bordo, sendo necessárias as informações, conforme redação que segue:

IAC 3151

5.4 PARTE I – REGISTROS DE VÔO

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

1. Numeração do Diário de Bordo.
2. Numeração da página do Diário de Bordo (desde o Termo de Abertura até o Termo de Encerramento).
3. Identificação da aeronave.
4. Fabricante, modelo e número de série da aeronave.
5. Categoria de registro da aeronave.
6. Tripulação – nome e código DAC.
7. Data do vôo – dia/mês/ano.
8. Local de pouso e decolagem.
9. Horário de pouso e decolagem.
10. Tempo de vôo diurno, noturno, IFR (real ou sob capota).
11. Horas de vôo por etapa/total.
12. Ciclos parciais e totais de vôo (quando aplicável).
13. Número de pousos parciais e totais.
14. Total de combustível para cada etapa de vôo.
15. Natureza do vôo.
16. Passageiros transportados por etapa (quando aplicável).
17. Carga transportada por etapa (quando aplicável).
18. Local para rubrica do comandante da aeronave.
19. Local para rubrica do mecânico responsável pela liberação da aeronave, de acordo com o RBHA 43.
20. Ocorrências no vôo.

5.5 PARTE II – SITUAÇÃO TÉCNICA DA AERONAVE

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

1. Tipo da última intervenção de manutenção (exceto trânsito e diária).
2. Tipo da próxima intervenção de manutenção (exceto trânsito e diária).
3. Horas de célula previstas para a próxima intervenção de manutenção.
4. Data do vôo – dia/mês/ano.
5. Local para registro de discrepâncias técnicas constatadas pela tripulação e/ou manutenção.
6. Local para liberação da manutenção (trânsito, inspeções, etc) – aprovação para retorno ao serviço.
7. Local para rubrica do comandante da aeronave.
8. Local para rubrica do mecânico responsável pela liberação da aeronave, de acordo com o RBHA 43.

O Capítulo 9 da IAC 3151 traz as “instruções para assinaturas e preenchimento do Diário de Bordo”, conforme a seguir:

IAC 3151

9.2 ASSINATURAS DAS PARTES I E II DO DIÁRIO DE BORDO

9.2.1 A responsabilidade pela assinatura das Partes I e II do Diário de Bordo, nos campos

inerentes à tripulação, será do comandante da aeronave.

9.2.2 Os campos referentes às ações de manutenção deverão ser assinados de acordo com os requisitos de responsabilidade técnica definidos no RBHA 43.

9.3 PREENCHIMENTO DO DIÁRIO DE BORDO PELA TRIPULAÇÃO

O Diário de Bordo deverá ser preenchido de maneira que todos os dados referentes a uma etapa de voo estejam preenchidos e assinados pelo comandante da aeronave, antes da saída da tripulação da aeronave após o término do voo. As instruções de preenchimento estão contidas no capítulo 17 desta IAC.

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

Capítulo 17 - Instruções de preenchimento do Diário de Bordo

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PV --> voo de caráter privado.

FR --> voo de fretamento.

TN --> voo de treinamento.

TR --> voo de traslado da aeronave.

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

LR --> voo de linha regular.

SA --> voo de serviço aéreo especializado.

EX --> voo de experiência.

AE --> autorização especial de voo.

LX --> voo de linha não regular.

LS --> voo de linha complementar.

IN --> voo de instrução para INSPAC.

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

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

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

(grifo nosso)

3.2. *Das Alegações do Interessado*

Observa-se que o autuado não apresentou defesa depois de notificado da infração cometida, conforme Termo de Decurso de Prazo (SEI nº 0068195, fl. 08). Verifica-se nos autos que o Interessado tomou ciência do auto de infração e do prazo para sua apresentação em 10/04/2014 (SEI nº 0068195, fl. 07), garantindo, portanto, o seu direito de defesa.

Evidencia-se que o Recorrente também não apresentou manifestações após ser notificado da convalidação do auto de infração e da diligência promovida com a juntada de novos documentos, conforme Despachos SEI nº 3631052 e 5202376.

Diante das alegações apresentadas pelo Interessado, em peça recursal (SEI nº 0407110), cabe realizar as seguintes considerações e conclusões sobre o fato em questão:

Primeiramente, diante as alegações do Interessado de descumprimento e inobservância do disposto na Resolução ANAC nº 13/2007, ressalta-se que a referida Resolução foi revogada anteriormente à data do ato infracional e da lavratura do presente auto de infração, sendo substituída pela Resolução ANAC nº 25, de 25 de abril de 2008. Portanto, o presente processo não estava sob a vigência dos dispositivos presentes na Resolução ANAC nº 13/2007, conforme alegado pelo Interessado.

Os artigos 6º e 7º da Resolução ANAC nº 25/2008 assim dispõem acerca da entrega do Auto de Infração ao Autuado:

Resolução ANAC nº 25/2008

Art. 6º O AI será lavrado em duas vias, sendo a original destinada à instrução do processo e a segunda a ser entregue ao autuado.

Art. 7º Na impossibilidade da entrega da segunda via do AI, no momento da lavratura ou no caso de recusa do autuado em recebê-la, o agente da autoridade de aviação civil deverá encaminhá-la por via postal, com aviso de recebimento, ou por outro meio que comprove a certeza de sua ciência.

Parágrafo único. No AI deve ser consignada a recusa do autuado em receber a via que lhe é destinada.

Cumprir observar que o presente processo seguiu as disposições da Resolução ANAC nº 25/2008. Uma vez que o Auto de Infração foi lavrado durante atividades internas realizadas nos escritórios desta Agência, fica claro o motivo pelo qual o Auto de Infração em referência não foi entregue em mãos ao Autuado. Quanto ao cumprimento dos artigos 6º e 7º dessa Resolução, verifica-se que a segunda via do auto de infração entregue ao Autuado via postal com o devido aviso de recebimento, comprovando, assim, a ciência do mesmo. Não houve, no caso, recusa do Autuado, que justificasse a consignação.

Ainda, cabe mencionar que o Auto de Infração (SEI nº 0068195, fls. 01/01v) traz as informações de data, hora e local da irregularidade, bem como a descrição objetiva dos fatos. Ainda, para melhor entendimento da etapa do voo em questão e suas informações, o auto de infração foi convalidado, sendo o Interessado regularmente notificado do referido ato administrativo. Assim, não se entende que houve qualquer prejuízo à defesa da parte interessada, não podendo ser acolhida a solicitação do Interessado de anulação do Auto de Infração nº 00186/2014/SPO.

Também, não se verifica qualquer irregularidade no prazo da lavratura e notificação do auto de infração,

visto que o presente processo foi analisado e julgado dentro dos prazos previstos na Lei nº 9.873/99, a qual estabelece prazo de prescrição para o exercício de ação punitiva pela Administração Pública Federal, direta e indireta, e dá outras providências.

O Recorrente alega duplicidade de autuação, afirmando que o operador da aeronave também recebeu um auto de infração sobre o mesmo fato, entendendo que os Autos de Infração contra o Autuado e o operador da aeronave (REALI TAXI AÉREO LTDA.) são nulos. Quanto a essa alegação do Recorrente, cabe mencionar que o próprio CBA prevê a infração por inobservância das normas e regulamentos relativos à operação das aeronaves no inciso que elenca as infrações imputáveis às concessionárias ou permissionárias de serviços aéreos. Nota-se que o AI lavrado em nome da REALI TAXI AÉREO LTDA fora capitulado no Artigo 302, inciso III, alínea "e", do CBA.

Ainda, a obrigação de cumprimento da lei pelo comandante persiste, sendo adequado enquadramento do ato infracional na alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA ("infringir as normas e regulamentos que afetam a disciplina a bordo de aeronave ou a segurança de voo"), sem prejuízo da autuação da empresa aérea empregadora, cuja conduta deve ser capitulada na alínea "e" do inciso III do mesmo artigo 302 do CBA.

Logo, conclui-se que é possível imputar tal conduta infracional à empresa aérea, o que não retira a possibilidade de ao mesmo tempo se imputar infração também ao comandante responsável primariamente pela operação da aeronave.

Diante o exposto, na situação apresentada pelo Recorrente, as condutas da empresa e do comandante são todas autônomas, portanto, estamos diante de infrações completamente distintas uma da outra, devendo gerar Autos de Infração diversos. Assim, no presente caso, entende-se que não houve dupla penalização pelo mesmo fato.

Quanto à alegação do Recorrente de incompetência do autuante, cumpre observar que a presença da informação da credencial do INSPAC no Auto de Infração (SEI nº 0068195, fls. 01/01v) permite sua identificação.

Cabe mencionar a Resolução ANAC nº 25/2008, que dispõe sobre o processo administrativo para a apuração de infrações e aplicação de penalidades, no âmbito da competência da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, apresentando, em seus artigos 2º, 5º e 8º, a seguinte redação:

Resolução ANAC nº 25/2008

Art. 2º O agente da autoridade de aviação civil, conforme definido em normatização própria, que tiver ciência de infrações ou de indícios de sua prática é obrigado a promover a sua apuração imediata, mediante a instauração de processo administrativo, assegurado o contraditório e a ampla defesa, em atenção ao devido processo legal.

(...)

Art. 5º O AI será lavrado quando for constatada a prática de infração à Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica - CBAer, legislação complementar e demais normas de competência da autoridade de aviação civil, sendo obrigatório o atendimento dos requisitos essenciais de validade previstos no art. 8º desta Resolução.

(...)

Art. 8º O AI deve conter os seguintes requisitos:

- I - identificação do autuado;
- II - descrição objetiva da infração;
- III - disposição legal ou normativa infringida;
- IV - indicação do prazo de vinte dias para a apresentação de defesa;
- V - assinatura do autuante e indicação de seu cargo ou função;
- VI - local, data e hora.

Cabe mencionar que o inciso V, do artigo 8º, da Resolução ANAC nº 25/2008, versa somente a assinatura e indicação do cargo e função. Assim, verifica-se que o auto de infração foi lavrado por

INSPAC credenciado nesta Agência, sendo disposto no documento, sua identificação como INSPAC desta Agência e sua matrícula A-1934.

Observa-se, ainda, que a antiga Instrução Normativa nº 06, de 20 de março de 2008, que regulava o credenciamento do Inspetor de Aviação, dispunha, em seu artigo 1º, a seguinte redação:

IN ANAC nº 06/2008

CAPÍTULO I

DA FISCALIZAÇÃO

Art. 1º As atividades de fiscalização da aviação civil são realizadas pelo Especialista e pelo Técnico em Regulação de Aviação Civil dentro de suas respectivas áreas de atuação.

Parágrafo único. Enquanto não houver quantitativo suficiente de Especialistas e Técnicos em Regulação de Aviação Civil no quadro efetivo de servidores da ANAC, as atividades de fiscalização podem ser realizadas por pessoas credenciadas nos termos do art. 197 da Lei nº 7.565, de 1986, mediante a realização de teste de capacitação.

O Regimento Interno da Agência Nacional da Aviação Civil - ANAC estabelece as competências das Superintendências dessa Agência e as possibilidades de delegação de suas competências.

Soma-se ao exposto, o que versa no art. 197 do Código Brasileiro de Aeronáutica, Lei 7.565/86:

CBA

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

Também cumpre mencionar o inciso III do §2º do artigo 1º da Lei nº 9.784/99, na medida em que, o fiscal de aviação civil, ao exercer a sua atividade fiscalizatória, representa a autoridade de aviação civil naquele momento, com o poder de decisão, sim, de aplicar ou não as providências administrativas previstas, em conformidade com a lei, a norma e a situação fática.

Importante indicar que a alegação trazida pelo Recorrente não condiz com a verdade, na medida em que o inspetor de aviação civil, que lavrou o referido auto de infração (SEI nº 0068195, fls. 01/01v), possui a sua competência para o exercício do poder de polícia desta ANAC.

Ainda, ressalta-se que o 'Relatório de Fiscalização' nº 42/2014/GTPO-SP/GOAG/SPO (SEI nº 0068195, fl. 02) traz as informações do INSPAC também portador da credencial A-2044, sendo o mesmo identificado como 'Adriano Silva Baumgartner'.

Não obstante, o Auto de Infração foi lavrado por Inspetor da Aviação Civil – INSPAC credenciado desta Agência, cujo nome é Adriano Silva Baumgartner - Credenciais A-1934 e A-2044, cujo cargo é Técnico em Regulação da Aviação Civil.

Em adição, em relação ao alegado pelo recorrente, sobre a incompetência do autuante, cabe registrar também o Parecer nº 1444/2020/GTCE/GOAG/SPO (SEI nº 4937013) e documentos anexados que demonstram que o INSPAC autuante era competente para a consecução dos atos necessários à autuação.

Assim, afasta-se a alegação do Interessado quanto à incompetência do autuante ou qualquer descumprimento do art. 8º da Resolução ANAC nº 25/2008, na medida em que restou comprovado que o inspetor de aviação civil, que lavrou o referido auto de infração (SEI nº 0068195, fls. 01/01v), possui a sua competência para o exercício do poder de polícia desta ANAC.

Quanto à alegação do Interessado sobre a hora da operação no Auto de Infração nº 00186/2014/SPO (SEI nº 0068195, fls. 01/01v), sendo indagado pelo mesmo se tratar de hora LOCAL ou ZULU, cabe observar que o preenchimento do diário de bordo e outros documentos da operação da aeronave é de responsabilidade do Comandante, então Interessado no presente processo. Importante mencionar que constam nos autos do presente processo as cópias da folha do Diário de Bordo, bem como da ficha de peso e balanceamento, sendo possível identificar claramente qual operação o auto de infração estava se referindo e, ainda, obter a comprovação da informação indagada pelo Recorrente por meio desses documentos anexados pela fiscalização desta ANAC.

Em adição, a descrição da infração apresentada no Auto de Infração em tela é clara quanto à referência à segunda etapa (segunda linha) do referido diário de bordo, com informação da data e hora e trecho operado. Mesmo apresentando identificação da etapa em que se tratava a operação, o auto de infração foi convalidado e o Interessado notificado para uma melhor clareza dos fatos.

Cabe destacar que o Interessado ou seu representante poderia ter diligenciado a esta ANAC e ter tido ciência de todo teor do processo. Frisa-se que os autos do presente processo sempre estiveram disponíveis nesta Agência para vistas e cópias e, atualmente, os processos administrativos se encontram disponíveis em meio eletrônico no Sistema Eletrônico de Informações – SEI! desta Agência.

Portanto, não se verifica qualquer vício insanável no auto de infração ou na decisão de primeira instância, que importe a anulação do presente processo.

Quanto ao mérito, o Interessado afirma que a capitulação da suposta infração não se prospera e considera que não foi infringida qualquer norma ou regulamento que afetou a disciplina a bordo da aeronave ou a segurança do voo. Alega que a descrição da suposta ocorrência não condiz com a realidade dos fatos.

Contudo, no caso em questão, observa-se que são apresentados aos autos as cópias dos seguintes documentos comprobatórios indicando a irregularidade: (i) a página nº 4017 do diário de bordo da aeronave PT-HYB (SEI nº 0068195, fl. 03), referente à data de 17/11/2013, etapa 02, trecho ZZZZ-SDHV; (ii) o Manifesto de Carga e Balanceamento (SEI nº 0068195, fl. 04); e (iii) página do Manual Geral de Operações (SEI nº 0068195, fl. 05).

Importante frisar que o Comandante, então Interessado no presente processo, foi o responsável pelo preenchimento e fornecimento de informações nos referidos documentos.

Assim, diante das alegações do recorrente, cabe ressaltar que, de acordo com os referidos documentos comprobatórios acostados aos autos e os relatos da fiscalização no Auto de Infração nº 00186/2014/SPO (SEI nº 0068195, fls. 01/01v) e seu Relatório nº 42/2014/GTPO-SP/GOAG/SPO (SEI nº 0068195, fl. 02), o comandante em questão efetuou registro dos documentos exigidos para operação da aeronave, sendo identificado equívoco no preenchimento do peso para passageiro adulto no manifesto de carga e balanceamento e a divergência entre a quantidade de combustível informada no diário de bordo e no manifesto de carga e balanceamento, portanto, tal fato incorre em infração que diz respeito à inobservância das normas de segurança de voo. Portanto, as alegações do Recorrente não têm condão de afastar o ato infracional praticado pelo Interessado.

Diante de todo o exposto, conforme evidências e documentação nos autos, verifica-se que, de fato, o comandante ALEXANDRE CAVALHEIRO CIRCELLI descumpriu a legislação vigente, quando constatado o registro dos documentos exigidos para operação da aeronave para a segunda etapa (linha 02) na página nº 4017 do diário de bordo da aeronave PT-HYB, no dia 17/11/2013, que se refere ao trecho ZZZZ-SDHV, com decolagem às 11:00, restando, portanto, configurado o ato infracional pelo descumprimento do item 17.4(l) da IAC 3151 c/c item 135.63(c) do RBAC 135, infração capitulada na alínea 'n' do inciso III do art. 302 do CBA.

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

Verifica-se que as alegações do Interessado não têm o condão de afastar o ato infracional praticado, tendo em vista que o Recorrente não trouxe aos autos qualquer prova de que, de fato, não descumpriu a legislação vigente.

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

Lei nº 9.784/99

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

Isto posto, diante a comprovação do ato infracional pelo descumprimento da legislação vigente à época dos fatos, restou configurada a irregularidade apontada no AI nº 00186/2014/SPO, de 20/01/2014, ficando o Interessado sujeito a aplicação de sanção administrativa.

4. DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

Pelo exposto, houve, de fato, violação à legislação, com a prática de infração fundamentada na alínea 'n' do inciso III do art. 302 do CBA c/c item 17.4(l) da IAC 3151 c/c item 135.63(c) do RBAC 135, restando analisar a adequação do valor da multa aplicada como sanção administrativa.

Com relação à dosimetria da sanção, cabe observar que o Código Brasileiro de Aeronáutica dispõe, em seu art. 295, que a multa será imposta de acordo com a gravidade da infração.

Cumprе mencionar que, em 04/12/2018, entrou em vigor a Resolução ANAC nº 472, de 06 de junho de 2018, que estabelece providências administrativas decorrentes do exercício das atividades de fiscalização sob competência da ANAC. Essa Resolução atualizou as providências administrativas sob competência da ANAC e revogou a Resolução ANAC nº 25/2008 e a Instrução Normativa nº 08/2008.

Assim, a Resolução ANAC nº 472/2008 apresenta, em suas Seções VIII e IX, respectivamente, sobre as sanções aplicáveis e sua graduação. Conforme o disposto no art. 34 da Resolução ANAC nº 472/2018, a sanção de multa será expressa em moeda corrente e calculada a partir do valor intermediário constante das tabelas aprovadas em anexo a esta Resolução, salvo existência de previsão em legislação específica.

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

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

No presente caso, é válido observar que os valores de multa previstos para alínea 'n' do inciso III do art. 302 do CBA, no Anexo I, pessoa física, da Resolução ANAC nº 25/2008 (norma em vigor à época dos fatos) são: R\$ 2.000 (grau mínimo), R\$ 3.500 (grau médio) ou R\$ 5.000 (grau máximo).

4.1. *Das Circunstâncias Atenuantes*

Quanto à circunstância atenuante prevista no art. 36, §1º, inciso I da Resolução ANAC nº 472/2018 (“o reconhecimento da prática da infração”), entende-se que o ente regulado deve reconhecer não só a prática do ato, mas também o fato de que essa conduta infringiu norma de competência da Autoridade de Aviação Civil, ou seja, o Autuado deve manifestar expressamente que reconhece o cometimento da conduta infracional.

Segundo entendimento desta ASJIN, a apresentação de argumentos contraditórios ao reconhecimento da prática da infração, em qualquer fase do processo, como, por exemplo, excludente de responsabilidade pelo cometimento do ato infracional, ausência de razão para manutenção da penalidade aplicada, pedido de afastamento de penalidade ou anulação do auto de infração, impossibilita a concessão da atenuante em questão.

Cumprе mencionar a Súmula Administrativa aprovada pela Diretoria desta Agência, conforme Decisão nº 73, de 24 de maio de 2019, e publicada no Diário Oficial da União em 30 de maio de 2019, Seção 1, p. 52, conforme redação que segue:

SÚMULA ADMINISTRATIVA ANAC Nº 001/2019

ENUNCIADO: A apresentação pelo autuado de argumentos contraditórios ao “reconhecimento

da prática da infração” é incompatível com a aplicação da atenuante prevista no art. 22, § 1º, inciso I, da Resolução nº 25, de 25 de abril de 2008, e no art. 36, § 1º, inciso I, da Resolução nº 472, de 6 de junho de 2018, a menos que se trate de explanação do contexto fático no qual ocorreu a infração ou de questões preliminares processuais.

Cabe ressaltar que as alegações trazidas pelo Interessado, em defesa e recurso, são incompatíveis com o “reconhecimento da prática da infração”.

Dessa forma, entende-se que não consta nos autos qualquer evidência que justifique a aplicação da circunstância atenuante de “reconhecimento da prática da infração”, devendo, portanto, ser afastada a sua incidência.

Quanto à aplicação de atenuante com fundamento no art. 36, §1º, inciso II da Resolução ANAC nº 472/2018 (“a adoção voluntária de providências eficazes para evitar ou amenizar as consequências da infração antes de proferida a decisão”), há o entendimento desta ASJIN que o cumprimento das obrigações previstas em legislação, por si só, mesmo que em momento posterior, não pode ser considerado como uma circunstância atenuante.

Também é requisito para concessão da referida atenuante que as providências tenham sido tomadas antes de proferida a decisão de primeira instância administrativa. Ainda, a aplicação da referida atenuante se faz somente quando há nos autos comprovação de que a adoção tomada pelo Interessado foi voluntária e eficaz para evitar ou amenizar as consequências da infração.

Assim, caberia ao Interessado, por iniciativa própria, adotar providências concretas e eficazes, não provenientes do cumprimento de obrigação normativa, comprovando-as de forma documental nos autos do processo.

Dessa maneira, diante dos documentos acostados aos autos, não é possível aplicar a circunstância atenuante de “adoção voluntária de providências eficazes para evitar ou amenizar as consequências da infração antes de proferida a decisão”.

Para a análise da circunstância atenuante prevista no artigo 36, §1º, inciso III, da Resolução ANAC nº 472/2018 (“a inexistência de aplicação definitiva de sanções nos 12 (doze) meses anteriores à data do cometimento da infração em julgamento”), é necessária pesquisa no Sistema Integrado de Gestão de Crédito (SIGEC) para identificar existência de aplicação de penalidade ao ente regulado no período de um ano encerrado em 17/11/2013 – que é a data da infração ora analisada.

Em consulta ao Sistema Integrado de Gestão de Crédito (SIGEC), conforme documento SEI nº 6008215, verifica-se que não existe penalidade aplicada em definitivo ao interessado no último ano contado da data do ato infracional (17/11/2013). Portanto, verifica-se a possibilidade de manutenção da circunstância atenuante aplicada pelo setor competente em primeira instância com base na inexistência de aplicação de penalidade no último ano.

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

4.2. ***Das Circunstâncias Agravantes***

No caso em tela, diante dos documentos acostados aos autos, entendo não ser possível aplicar quaisquer das circunstâncias agravantes dispostas nos incisos do §2º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018.

4.3. ***Da Sanção a Ser Aplicada em Definitivo***

Assim, nos casos em que há mais atenuantes que agravantes, deve ser aplicado o valor mínimo da tabela em anexo à Resolução ANAC nº 25/2008 (norma vigente à época dos fatos).

Dessa forma, considerando nos autos as circunstâncias agravantes e atenuantes expostas acima, entendo que cabe a manutenção da multa em seu grau mínimo, no valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais).

5. CONCLUSÃO

Pelo exposto, sugiro NEGAR PROVIMENTO ao recurso, MANTENDO-SE a multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa no valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais).

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

Rio de Janeiro, 29 de julho de 2021.

RENATA DE ALBUQUERQUE DE AZEVEDO

Especialista em Regulação de Aviação Civil

SIAPE 1766164



Documento assinado eletronicamente por **Renata de Albuquerque de Azevedo, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 29/07/2021, às 14:40, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **6003274** e o código CRC **1A4380C7**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
CJIN - CJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 161/2021

PROCESSO Nº 00066.015821/2014-90
INTERESSADO: Alexandre Cavalheiro Circelli

Brasília, 29 de julho de 2021.

Trata-se de Recurso Administrativo interposto por ALEXANDRE CAVALHEIRO CIRCELLI, CPF 175.508.758-63, contra Decisão de 1ª Instância da Superintendência de Padrões Operacionais – SPO, proferida em 13/01/2017, que aplicou multa no valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais), pelo cometimento da infração identificada no Auto de Infração nº 00186/2014/SPO, pela prática de infringir as normas e regulamentos que afetam a disciplina a bordo de aeronave ou a segurança de voo.

Em 07/02/2019, esta ASJIN decidiu por convalidar o Auto de Infração nº 00186/2014/SPO, modificando o campo "HORA" para que passe a constar a informação "11:00", bem como o campo "LOCAL" para que passe a constar a informação "ZZZZ", registrado na etapa 02 da página nº 4017 do Diário de Bordo da aeronave PT-HYB". Em adição, foi convalidado o enquadramento do auto de infração para a alínea 'n' do inciso III do art. 302 do CBA c/c item 17.4(I) da IAC 3151 c/c item 135.63(c) do RBAC 135.

Considerando que o Recorrente não apresentou nas razões recursais qualquer argumento ou prova capaz de desconstituir a infração imposta na decisão recorrida, por celeridade processual e, com fundamento no artigo 50, §1º, da Lei nº 9.784/1999, ratifico os argumentos trazidos na proposta de decisão [Parecer nº 194/2021/CJIN/ASJIN – SEI nº 6003274], ressaltando que embora a Resolução nº 472/2018 tenha revogado a Resolução ANAC nº 25/2008 e a IN ANAC nº 08, de 2008, também estabeleceu em seu artigo 82 que suas disposições não prejudicam atos já praticados e a aplicação das normas vigentes à época dos fatos, inclusive no que concerne às sanções aplicáveis.

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

Dito isto, com base nas atribuições a mim conferidas pelas designações que constam nas Portarias ANAC nº 751, de 07/03/2017, e nº 1.518, de 14/05/2018, e com fundamento no art. 42 da Resolução ANAC nº 472, de 2018, e competências conferidas pelo artigo 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381, de 2016 e atribuições dispostas no art. 8º da Portaria nº 4.790/ASJIN, de 14/04/2021, monocraticamente, DECIDO:

- por conhecer, NEGAR PROVIMENTO ao recurso interposto por ALEXANDRE CAVALHEIRO CIRCELLI, CPF 175.508.758-63, ao entendimento de que restou configurada a prática da infração descrita no Auto de Infração nº 00186/2014/SPO, por infringir as normas e regulamentos que afetam a disciplina a bordo de aeronave ou a segurança de voo, diante o preenchimento do peso para passageiro adulto no manifesto de carga e balanceamento e a divergência entre a quantidade de combustível informada no diário de bordo e no manifesto de carga e balanceamento, capitulada na alínea 'n' do inciso III do art. 302 do CBA c/c item 17.4(I) da IAC 3151 c/c item 135.63(c) do RBAC 135, e por MANTER a multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa no valor R\$ 2.000,00 (dois mil reais), com reconhecimento da aplicabilidade de atenuante e inexistência de agravantes, referente ao Processo Administrativo Sancionador nº 00066.015821/2014-90 e ao Crédito de Multa 658.835/17-2.

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

Publique-se.

Notifique-se.

Cássio Castro Dias da Silva
SIAPE 1467237
Presidente Turma Recursal – RJ




Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 29/07/2021, às 16:48, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **6003278** e o código CRC **29334371**.

Referência: Processo nº 00066.015821/2014-90

SEI nº 6003278

	SIGEC :: SISTEMA INTEGRADO DE GESTÃO DE CRÉDITOS Atalhos do Sistema: Menu Principal	
		Usuário: tarcisio.barros

Extrato de Lançamentos

Nome da Entidade: ALEXANDRE CAVALHEIRO CIRCELLI Nº ANAC: 30000753998
 CNPJ/CPF: 17550875863 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	<u>658835172</u>	00186/2014/SPO	00066015821201490	13/09/2021	17/11/2013	R\$ 2 000,00		0,00	0,00		DC2	2 000,00
Totais em 30/07/2021 (em reais):						2 000,00		0,00	0,00			2 000,00

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 - PARCELAMENT |
|--|--|

Registro 1 até 1 de 1 registros

Página: [1] [Ir] [Reg]