



PARECER N° 166/2021/CJIN/ASJIN

PROCESSO N° 00068.500206/2016-26

INTERESSADO: MAIKEL MIOTTO

PROPOSTA DE DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA – ASJIN

AINI: 005222/2016

Data da Lavratura: 05/10/2016

Crédito de Multa (n° SIGEC): 662.632/18-7

Infração: *No Diário de Bordo, deixar de registrar voo ou operação.*

Enquadramento: alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA, c/c o art. 172 do CBA e c/c o item 137.521 (k) do RBAC 137 (Regulamento Brasileiro de Aviação Civil - 137).

Data da Infração: 29/02/2016.

Aeronave: PT-GOU.

Proponente: Sérgio Luís Pereira Santos - Membro Julgador (SIAPE 2438309 / Portaria ANAC n° 1.921, de 21/10/2009).

1. INTRODUÇÃO

Trata-se de processo administrativo instaurado sob o número em referência, em face do Sr. **MAIKEL MIOTTO**, CPF n°. 969.816.280-15, por descumprimento da alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA, c/c o art. 172 do CBA e c/c o item 137.521 (k) do RBAC 137 (Regulamento Brasileiro de Aviação Civil - 137), cujo Auto de Infração n°. 005222/2016 foi lavrado em 05/10/2016 (SEI! 0070112), conforme abaixo, *in verbis*:

Auto de Infração n° 005222/2016 (SEI! 0070112)

(...)

CÓDIGO DA EMENTA : 00.0007565.0337

DESCRIÇÃO DA EMENTA: No Diário de Bordo, deixar de registrar voo ou operação.

HISTÓRICO: Foi constatado em fiscalização ocorrida na sede da empresa Aero Agrícola Santos Dumont Ltda., no Aeródromo Nero Moura - SSKS, em 28/06/2016, que Vossa Senhoria operou a aeronave marcas PT-GOU em 29/02/2016 no trecho SSKS-SSKS sem registrar o voo no Diário de Bordo referente a operação declarada no Relatório Operacional da empresa. Configura infração ao Art 172 da Lei 7565 de 19/12/1986 (CBA), combinado com os itens 5.4 e 9.3 da Instrução de Aviação Civil - IAC 3151.

CAPITULAÇÃO: artigo 302, inciso II, alínea "a", Artigo 172 da Lei n° 7.565, de 19/12/1986 c/c itens 4.2 e 9.2.1 da IAC 3151.

DADOS COMPLEMENTARES: - - - -

(...)

A fiscalização, em Relatório de Fiscalização n° 002685/2016/SPO (SEI! 0070397), aponta, conforme abaixo, *in verbis*:

Relatório de Fiscalização n° 002685/2016/SPO (SEI! 0070397)

(...)

Descrição:

Data: 28/06/2016. Local: Aeródromo Nero Moura, Cachoeira do Sul, RS (SSKS). Fiscalização na empresa Aero Agrícola Santos Dumont Ltda.

Encontrava-se no local duas aeronaves da empresa PR-PBA e PT-GYM. No escritório de coordenação de voos da empresa, foi apresentado uma pasta com os **Relatórios Operacionais** e os Diários de Bordo das aeronaves PT-GOU e PT-GYM.

Os registros de operações dos **Relatórios Operacionais** foram cruzados com o **Diário de Bordo** da aeronave PT-GOU.

Foi constatado que a operação do dia 29/02/2016, pelo tripulante Maikel Miotto (CANAC 111671) não possui o correspondente lançamento no Diários de Bordo da respectiva aeronave, contrariando o Art 172 da Lei 7565 de 19/12/1986 (CBA), combinado com os itens 5.4 e 9.3 da Instrução de Aviação Civil - IAC 3151.

(...)

Arquivos Anexos:

DSC04318.JPG

DSC04383.JPG

(...)

Em anexo ao presente processo, constam 02 (dois) documentos, *a saber*:

- a) Relatório Operacional da empresa Aero Agrícola Santos Dumont, oportunidade em que foi registrado serviço de aplicação, executado na data de 29/02/2016, com a aeronave PT-GOU, com início da aplicação às 6h00min e término às 6h45min:45. No campo referente à assinatura de piloto agrícola consta o nome de Maikel Miotto e nº 111671 (SEI! 0070398); e
- b) Página nº 004 do Diário de Bordo nº 02/PT-GOU/16, oportunidade em que foi registrada a categoria de registro "SAE" (SEI! 0070399).

O interessado foi notificado, em 24/11/2016 (SEI! 0242146), apresentando a sua defesa, em 08/12/2016 (SEI! 0249005), alegando que (i) o fato, conforme histórico, foi interpretado de maneira isolada e não condiz com a realidade da situação, de maneira que a operação foi interrompida por falta de condições meteorológicas adequadas à operação, e por esse motivo o voo foi lançado fora de ordem cronológica; (ii) todos os voos e operações realizados foram registrados, alguns fora de ordem cronológica, o que é o caso do voo em questão; (iii) deve ser vista a cópia do Diário de Bordo em anexo.

O setor competente, *em decisão motivada*, datada de 15/01/2018 (SEI! 1256977 e 1429495), após afastar os argumentos de defesa, *confirmou a existência do ato infracional*, enquadrando a referida infração na alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA, *c/c* o art. 172 do CBA e *c/c* o item 137.521 (k) do RBAC 137 (Regulamento Brasileiro de Aviação Civil - 137), aplicando, considerando a existência de uma das condições atenuantes (inciso III do §1º do art. 22 da *então* Resolução ANAC nº. 25/08) e nenhuma das condições agravantes (incisos do §2º do art. 22 da *então* Resolução ANAC nº. 25/08), *ao final*, multa no *patamar mínimo* previsto na norma, no valor de R\$ 1.200,00 (um mil e duzentos reais).

O interessado, *devidamente*, notificado quanto à decisão de primeira instância, em 29/01/2018 (SEI! 1562193), apresenta, em 16/02/2018, o seu recurso (SEI! 1534925), oportunidade em que alega: (i) que as fundamentações não possuem aplicação condizente com a realidade dos fatos; (ii) a fundamentação inicial da infração baseia-se no artigo 302, inciso II, alínea "a" do [CBA], que cita "*Preencher com dados inexatos documentos exigidos pela fiscalização*", considerando que essa fundamentação está aplicada de forma equivocada, contrapondo que de acordo com o próprio relato dos fiscais, os dados que constam no documento são exatos, não existindo qualquer divergência quanto aos dados lá existentes; (iv) há a constatação de outros voos lançados com datas supostamente erradas, efetuado por outro piloto, antes do voo registrado pelo interessado; (v) na Análise da Defesa, artigo 172 do [CBA], o julgador afirma que o aeronauta autuado "deveria" ter lançado as informações no Campo "Data", antes de desembarcar da aeronave, as quais estavam expressas no Diário de Bordo e foi registrado

ainda no interior da aeronave, o que, *segundo entende*, não é hábil para aplicação da punição; (vi) não se pode provar que não havia outros voos lançados anteriormente a esse em questão, com datas erradas, e sim este voo com data correta, então não seria uma situação de "*Preencher com dados inexatos...*"; (vii) que, ainda no item 2.2 da Análise da Defesa, o julgador cita que o interessado não trouxe qualquer elemento de prova a seu favor, destacando que as provas estão no próprio Auto de Infração, que deve conter ao menos uma cópia do Diário de Bordo, afirmando que este por sua vez prova as alegações do recorrente, de que os dados preenchidos estão exatos e os inexistentes decorrem do formato do próprio diário; (viii) que o CBA prevê a aplicação de multa para determinadas infrações e as lista, dentre as quais está a de "*Preencher com dados inexatos documentos exigidos pela fiscalização*", prevendo a norma uma ação a ser coibida, ação de preencher com dados inexatos determinado documento, que no caso em tela é o Diário de Bordo, entendendo que a inexatidão dos dados está sendo literalmente confundida pelos aplicadores da norma; (ix) afirma que "inexato" significa algo não exato, sem precisão, errôneo; e é sinônimo de impreciso, incorreto, inverídico, reiterando que as informações lançadas no Diário de Bordo estavam e estão corretas, precisas e exatas e o que ocorreu foi a falta de duas informações; (x) que considera que o legislador ao redigir a norma pretendia coibir o lançamento de dados inverídicos, errôneos, que abrem margem a ilegalidades, o que informa que definitivamente não é o caso; (xi) que o aeronauta "deixou de registrar" determinadas informações, e poder-se-ia dizer que foram preenchidos com dados incompletos, mas de forma alguma inexatos ou incorretos; (xii) que a fundamentação da aplicação da infração com base na IAC 3151 deve ser analisada com ponderação, pois esta norma prevê o que deve conter no Diário de Bordo, concluindo que o seu preenchimento é uma consequência, mas uma vez que o Diário de Bordo é de uso comum entre os vários pilotos que voam a mesma aeronave, não pode-se afirmar que não houve lapso nos lançamentos anteriores, afirmando que a falha está relacionada à ordem de data e não ao agente que lança os dados no mesmo; (xiii) que quem deu causa à falha de informações, a qual o Auto de Infração busca coibir, não foi o aeronauta em tela, mas sim o responsável da aeronave nos voos lançados anteriormente com data supostamente errada; (xiv) que não percebeu o erro de data nos voos anteriores, motivo pelo qual preencheu e assinou os lançamentos sem solicitar a correção no diário; (xv) que se não tivesse preenchido o diário, seria caso de descumprimento total da norma; e (xvi) que o acontecido fato foi isolado, tendo em vista que informa que sempre preencheu com exatidão e de forma completa os diários de bordo, tendo sido, literalmente, enganado pela força do destino, com o citado Diário de Bordo com campos de preenchimento inexistentes.

Em 19/04/2018, *por despacho*, o presente processo encaminhado à relatoria (SEI! 1729870), sendo atribuído ao então analista técnico.

Por decisão monocrática de segunda instância, datada de 30/01/2020 (SEI! 3962826 e 3967798), o presente processo foi convertido em diligência, retornando os autos à Secretaria da ASJIN, a fim de que fosse encaminhado à CCPI/SPO para que fosse juntada ao processo cópia da página de Diário de Bordo que o Autuado informa ter enviado junto à sua Defesa (SEI! 0249005).

Por Despacho CCPI, de 03/02/2020 (SEI! 3989640), este setor técnico anexa ao presente processo, e-mails trocados entre a fiscalização e o interessado (SEI! 4139888), bem como a Página nº 004 do Diário de Bordo nº 02/PT-GOV/16 da referida aeronave (SEI! 4136103).

Ofício nº 2090/2020/ASJIN-ANAC, datado de 17/03/2020 (SEI! 4143070), o interessado foi notificado, em 17/03/2020 (SEI! 4148011), oportunidade em que apresenta, em 27/03/2020 (SEI! 4190917), as suas considerações (SEI! 4190915), alegando, *entre outras coisas*, que: (i) informa que diante da abertura do pedido de vista, pôde ter acesso ao processo e constatou que cometeu um grande equívoco quando da formulação do recurso apresentado sobre a decisão de primeira instância; (ii) no citado recurso, equivocadamente, apresentou os argumentos que se destinavam ao processo 00068.500176/2016-58, justificando que por serem seus primeiros processos, os confundiu, solicitando que analisem o caso e respectivo recurso com cautela e clemência; (iii) o voo foi realizado mais tarde e foi devidamente registrado na linha 4 (29/02/2016, apresentação 08:00, SSKS...), página 4 do Diário de Bordo 02/PT-GOU/16 (4136103, Anexo Miotto, 13/03/2020), antes da saída da tripulação da aeronave após o término do voo, como determinado; (iv) deu motivação ao Auto de Infração foi o fato de que o voo citado foi lançado no Relatório Operacional (0070398, Anexo, 05/10/2016) com a hora para a qual estava previsto para ocorrer, "29/02/2016 06:00-06:45", quando na verdade, afirma que, de fato, ocorreu 2 horas depois,

às 08:00 como devidamente registrado no Diário; (iv) o preenchimento do Relatório Operacional foi realizado pelo Técnico Agrícola (o que argumenta que pode ser constatado pela grafia da letra) e quando da conferência não percebeu a divergência no horário, assinando-o sem realizar a correção; (v) aparentemente foi considerado um segundo voo que deixou de ser lançado; (vi) em decisão de primeira instância o julgador considerou apenas o registro do Auto de Infração combinado com a alegação da defesa de que o voo foi adiado e registrado posteriormente, como se o tivesse sido registrado em outra oportunidade, quando, na verdade, afirma que foi 2 horas depois do previsto ao ser concluído; (vii) o julgador não teve acesso à cópia do diário de bordo anexado pela defesa por falha na digitalização do documento; e (viii) o parecer (1256977, PAS 1532, 14/11/2017) acolhido pela citada decisão, entendeu que o registro do voo no diário de bordo foi tardio, se fundando no mesmo documento apresentado pela defesa, como se tivesse tido acesso à imagem, que se quer foi anexada completamente como previsto.

Em nova manifestação do interessado, datada de 27/03/2020 (SEI! 4190917 e 4190915), este aponta, conforme abaixo, *in verbis*:

Manifestação do Interessado (SEI! 4190915)

(...)

Quanto aos fatos, o auto de infração aponta que o voo registrado no Relatório Operacional em 29/02/2016 não foi lançado no diário: “No Diário de Bordo, deixar de registrar voo ou operação”. Em defesa ao auto de infração (0249005, Carta DEFESA AI 005222/2016), foi apresentado que o voo foi interrompido por questões meteorológicas, na ocasião, o voo foi realizado mais tarde, e foi devidamente registrado por este piloto na linha 4 (29/02/2016, apresentação 08:00, SSKS...), pagina 4 do Diário de Bordo 02/PT-GOU/16 (4136103, Anexo Miotto, 13/03/2020), antes da saída da tripulação da aeronave após o término do voo, como determinado.

O que deu motivação ao auto de infração foi o fato de que o voo citado foi lançado no Relatório Operacional (0070398, Anexo, 05/10/2016) com a hora para a qual estava previsto para ocorrer, “29/02/2016 06:00-06:45”, quando na verdade de fato ocorreu 2 horas depois, as 08:00 como devidamente registrado no Diário. O preenchimento do Relatório Operacional foi realizado pelo Técnico Agrícola (pode se constatado pela grafia da letra) e quando da conferência, eu Maikel Miotto, não percebi a divergência no horário, assinando-o sem realizar a correção. Aparentemente foi considerado um segundo voo que deixou de ser lançado, quando na verdade o foi.

Em decisão de primeira instância (1429495, PAS 113, 15/01/2018), o julgador considerou apenas o registro do auto de infração combinado com a alegação da defesa de que o voo foi adiado e registrado posteriormente, como se o tivesse sido registrado em outra oportunidade; quando na verdade o foi 2 horas depois do previsto ao ser concluído.

Cabe observar que o julgador não teve acesso à cópia do diário de bordo anexado pela defesa, por falha na digitalização do documento. Inclusive, o parecer (1256977, PAS 1532, 14/11/2017) acolhido pela citada decisão, entendeu que o registro do voo no diário de bordo foi tardio, se fundando no mesmo documento apresentado pela defesa, como se tivesse tido acesso a imagem, que se quer foi anexada completamente como previsto:

“Em que pese o argumento de que o voo foi interrompido por condições meteorológicas, resta claro que o mesmo foi realizado, até porque foi registrado posteriormente no respectivo Diário de Bordo, **conforme cópia acostada pela defesa.**”

Frente o apresentado, venho **respeitosamente** solicitar que minhas razões sejam consideradas, e em caso seja mantida a punição, que o seja em patamar mínimo, para que me seja possível cumprir com a obrigação.

(...)

(grifos no original)

Em decisão monocrática de segunda instância, datada de 09/03/2021 (SEI! 4864774), o decisor decidiu por CONVALIDAR O AUTO DE INFRAÇÃO nº 005222/2016, modificando o enquadramento para passar a constar a alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA ,c/c o art. 172 do CBA e c/c o item 137.521 (k) do RBAC 137, solicitando, *ainda*, a notificação do interessado ANTE A POSSIBILIDADE DE AGRAVAMENTO DA SANÇÃO para o valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais), de forma que o mesmo, querendo, viesse, no prazo total de 10 (dez) dias, formular suas alegações, cumprindo, *assim*, o

disposto no parágrafo único do art. 64 da Lei nº 9.784/99 e, *também*, no §3º do art. 44 da Resolução ANAC nº 472/2018.

Pelo Ofício nº 2112/2021/ASJIN-ANAC, datado de 16/03/2021 (SEI! 5475670), o interessado foi notificado, em 17/03/2021 (SEI! 5489249), oportunidade em que, *contudo*, não apresenta outras considerações (SEI! 5753071).

O presente processo foi atribuído a este analista técnico, em 02/06/2021, às 09h03min.

Dos Outros Atos Processuais e Documentos Constantes do Processamento

- Auto de Infração nº. 005222/2016, de 05/10/2016 (SEI! 0070112);
- Relatório de Fiscalização nº 002685/2016/SPO (SEI! 0070397);
- Relatório Operacional da empresa Aero Agrícola Santos Dumont (SEI! 0070398);
- Página nº 004 do Diário de Bordo nº 02/PT-GOU/16 (SEI! 0070399);
- Cópia do Auto de Infração nº. 005222/2016, de 05/10/2016, assinado (SEI! 0183312);
- Aviso de Recebimento - AR, de 24/11/2016 (SEI! 0242146);
- Defesa do interessado, de 08/12/2016 (SEI! 0249005);
- Despacho NURAC-POA, de 19/12/2016 (SEI! 0265339);
- Extrato SIGEC, de 14/11/2017 (SEI! 1256976);
- Análise de Primeira Instância, de 14/11/2017 (SEI! 1256977);
- Decisão de Primeira Instância, de 15/01/2018 (SEI! 1429495);
- Sistema SACI, de 17/01/2018 (SEI! 1435600);
- Extrato SIGEC, de 17/01/2018 (SEI! 1435609);
- NOTIFICAÇÃO DE DECISÃO - PAS Nº 245/2018/CCPI/SPO-ANAC, de 17/01/2018 (SEI! 1435615);
- Aviso de Recebimento - AR, de 29/01/2018 (SEI! 1562193);
- Anexado o Processo nº 00065.007982/2018-43;
- Despacho CCPI, de 21/02/2018 (SEI! 1544575);
- Despacho ASJIN, de 22/03/2018 (SEI! 1576062);
- Despacho ASJIN, de 19/04/2018 (SEI! 1729870);
- Parecer nº 56/2020/JULG/ASJIN/ASJIN, de 28/01/2020 (SEI! 3962826);
- Decisão Monocrática de Segunda Instância, datada de 30/01/2020 (SEI! 3967798);
- Despacho ASJIN, de 31/01/2020 (SEI! 3983556);
- Despacho CCPI, de 03/02/2020 (SEI! 3989640);
- *E-mails* entre fiscalização e interessado (SEI! 4139888);
- Página nº 004 do Diário de Bordo nº 02/PT-GOV/16 da referida aeronave (SEI! 4136103);
- Despacho NURAC-POA, de 16/03/2020 (SEI! 4135981);
- Ofício nº 2090/2020/ASJIN-ANAC, de 17/03/2020 (SEI! 4143070);
- Certidão de Intimação Cumprida, de 17/03/2020 (SEI! 4148011);

- Pedido de Vista do Interessado (SEI! 4163246);
- Recibo Eletrônico de Protocolo, de 20/03/2020 (SEI! 4163248);
- Despacho ASJIN, de 26/03/2020 (SEI! 4185722);
- Manifestação do Interessado, de 27/03/2020 (SEI! 4190915);
- Recibo Eletrônico de Protocolo, de 27/03/2020 (SEI! 4190917);
- Despacho ASJIN, de 31/03/2020 (SEI! 4201777);
- Parecer nº 72/2020/CJIN/ASJIN, de 07/10/2020 (SEI! 4859068);
- Despacho CJIN, de 09/10/2020 (SEI! 4864913);
- Despacho CJIN, de 09/03/2021 (SEI! 5450789);
- Decisão Monocrática de Segunda Instância, de 09/03/2021 (SEI! 4864774);
- Ofício nº 2112/2021/ASJIN-ANAC, de 16/03/2021 (SEI! 5475670);
- Certidão de Intimação Cumprida, de 17/03/2020 (SEI! 5489249); e
- Despacho ASJIN, de 25/05/2021 (SEI! 5753071).

É o breve relatório.

2. DAS PRELIMINARES

Da Regularidade Processual

O interessado foi notificado, em 24/11/2016 (SEI! 0242146), apresentando a sua defesa, em 08/12/2016 (SEI! 0249005).

O setor competente, *em decisão motivada*, datada de 15/01/2018 (SEI! 1256977 e 1429495), após afastar os argumentos de defesa, *confirmou a existência do ato infracional*, enquadrando a referida infração na alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA, *c/c* o art. 172 do CBA e *c/c* o item 137.521 (k) do RBAC 137 (Regulamento Brasileiro de Aviação Civil - 137), aplicando, considerando a existência de uma das condições atenuantes (inciso III do §1º do art. 22 da *então* Resolução ANAC nº. 25/08) e nenhuma das condições agravantes (incisos do §2º do art. 22 da *então* Resolução ANAC nº. 25/08), *ao final*, multa no *patamar mínimo* previsto na norma, no valor de R\$ 1.200,00 (um mil e duzentos reais).

O interessado, *devidamente*, notificado quanto à decisão de primeira instância, em 29/01/2018 (SEI! 1562193), apresenta, em 16/02/2018, o seu recurso (SEI! 1534925).

Em 19/04/2018, *por despacho*, o presente processo encaminhado à relatoria (SEI! 1729870), sendo atribuído ao então analista técnico.

Por decisão monocrática de segunda instância, datada de 30/01/2020 (SEI! 3962826 e 3967798), o presente processo foi convertido em diligência, retornando os autos à Secretaria da ASJIN, a fim de que fosse encaminhado à CCPI/SPO para que fosse juntada ao processo cópia da página de Diário de Bordo que o Autuado informa ter enviado junto à sua Defesa (SEI! 0249005).

Por Despacho CCPI, de 03/02/2020 (SEI! 3989640), este setor técnico anexa ao presente processo, e-mails trocados entre a fiscalização e o interessado (SEI! 4139888), bem como a Página nº 004 do Diário de Bordo nº 02/PT-GOV/16 da referida aeronave (SEI! 4136103).

Ofício nº 2090/2020/ASJIN-ANAC, datado de 17/03/2020 (SEI! 4143070), o interessado foi notificado, em 17/03/2020 (SEI! 4148011), oportunidade em que apresenta, em 27/03/2020 (SEI! 4190917), as suas considerações (SEI! 4190915).

Em nova manifestação do interessado, datada de 27/03/2020 (SEI! 4190917 e 4190915), este faz novas alegações.

Em decisão monocrática de segunda instância, datada de 09/03/2021 (SEI! 4864774), o decisor decidiu por CONVALIDAR O AUTO DE INFRAÇÃO nº 005222/2016, modificando o enquadramento para passar a constar a alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA ,c/c o art. 172 do CBA e c/c o item 137.521 (k) do RBAC 137, solicitando, *ainda*, a notificação do interessado ANTE A POSSIBILIDADE DE AGRAVAMENTO DA SANÇÃO para o valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais), de forma que o mesmo, querendo, viesse, no prazo total de 10 (dez) dias, formular suas alegações, cumprindo, *assim*, o disposto no parágrafo único do art. 64 da Lei nº 9.784/99 e, *também*, no §3º do art. 44 da Resolução ANAC nº 472/2018.

Pelo Ofício nº 2112/2021/ASJIN-ANAC, datado de 16/03/2021 (SEI! 5475670), o interessado foi notificado, em 17/03/2021 (SEI! 5489249), oportunidade em que, *contudo*, não apresenta outras considerações (SEI! 5753071).

O presente processo foi atribuído a este analista técnico, em 02/06/2021, às 09h03min.

Sendo assim, deve-se registrar que o presente processo preservou todos os direitos e interesses do interessado, estando, *assim*, dentro dos princípios informadores da Administração Pública.

3. DA FUNDAMENTAÇÃO

Quanto à Fundamentação da Matéria – No Diário de Bordo, deixar de registrar voo ou operação.

O interessado foi autuado por, *segundo à fiscalização, no Diário de Bordo, deixar de registrar voo ou operação*, contrariando a alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA, c/c o art. 172 do CBA e c/c o item 137.521 (k) do RBAC 137 (Regulamento Brasileiro de Aviação Civil - 137), com a seguinte descrição, abaixo, *in verbis*:

Auto de Infração nº 005222/2016 (SEI! 0070112)

(...)

CÓDIGO DA EMENTA : 00.0007565.0337

DESCRIÇÃO DA EMENTA: No Diário de Bordo, deixar de registrar voo ou operação.

HISTÓRICO: Foi constatado em fiscalização ocorrida na sede da empresa Aero Agrícola Santos Dumont Ltda., no Aeródromo Nero Moura - SSKS, em 28/06/2016, que Vossa Senhoria operou a aeronave marcas PT-GOU em 29/02/2016 no trecho SSKS-SSKS sem registrar o voo no Diário de Bordo referente a operação declarada no Relatório Operacional da empresa. Configura infração ao Art 172 da Lei 7565 de 19/12/1986 (CBA), combinado com os itens 5.4 e 9.3 da Instrução de Aviação Civil - IAC 3151.

CAPITULAÇÃO: artigo 302, inciso II, alínea "a", Artigo 172 da Lei nº 7.565, de 19/12/1986 c/c itens 4.2 e 9.2.1 da IAC 3151.

DADOS COMPLEMENTARES: - - - -

(...)

Diante da infração do processo administrativo em questão, a autuação foi realizada com fundamento na alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA e c/c o art. 172 do CBA (após convalidação) , os quais dispõem o seguinte, *in verbis*:

CBA

(...)

TÍTULO V - Da Tripulação

(...)

CAPÍTULO III - Do Comandante de Aeronave

(...)

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.

(...)

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;

(...)

(sem grifos n o original)

Observa-se que, *como norma complementar*, no AI nº 005222/2016, *também*, são citados os itens 4.2, 5.4, 9.2.1 e 9.3 da IAC 3151, conforme abaixo, *in verbis*:

IAC 3151

(...)

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 tempos de voo e de jornada.

(...)

5.4 PARTE I – REGISTROS DE VOO

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

1. Numeração do Diário de Bordo.
2. Numeração da página do Diário de Bordo (desde o Termo de Abertura até o Termo de Encerramento).
3. Identificação da aeronave.
4. Fabricante, modelo e número de série da aeronave.
5. Categoria de registro da aeronave.
6. Tripulação – nome e código DAC.
7. Data do voo – dia/mês/ano.
8. Local de pouso e decolagem.
9. Horário de pouso e decolagem.
10. Tempo de voo diurno, noturno, IFR (real ou sob capota).
11. Horas de voo por etapa/total.
12. Ciclos parciais e totais de voo (quando aplicável).
13. Número de pousos parciais e totais.
14. Total de combustível para cada etapa de voo.
15. Natureza do voo.
16. Passageiros transportados por etapa (quando aplicável).
17. Carga transportada por etapa (quando aplicável).

18. Local para rubrica do comandante da aeronave.

19. Local para rubrica do mecânico responsável pela liberação da aeronave, de acordo com o RBHA 43.

20. Ocorrências no voo.

(...)

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.

(...)

9.3 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.

(...)

Neste mesmo diploma normativo, pode-se extrair, *de sua Introdução*, conforme abaixo, *in verbis*:

IAC 3151

Introdução

Esta IAC é aplicável a todas as aeronaves civis brasileiras, independente de sua categoria de homologação ou de registro.

(...)

Apesar de haver a previsão disposta acima na IAC 3151, de que a mesma é aplicável a todas as aeronaves civis brasileiras, no item 4.1.1 é estabelecido que o Diário de Bordo de que trata a referida IAC é aplicável a todas as aeronaves civis brasileiras que operam segundo os RBHA 91, 135 e 121, conforme apresentado a seguir:

(...)

Também no RBAC 137, *mais especificamente em seu item 137.521 (k)*, pode-se extrair, conforme abaixo, *in verbis*:

RBAC 137

(...)

137.521 Diário de bordo

(...)

(k) Os dados devem ser registrados pelo piloto no diário de bordo imediatamente após o término da operação.

(...)

(sem grifos no original)

Desta forma, ao se relacionar a ocorrência descrita pelo agente fiscal com o que determinam os dispositivos descritos acima, configura-se o descumprimento da legislação em vigor.

4. DAS QUESTÕES DE FATO (QUAESTIO FACTI)

No caso em tela, em Relatório de Fiscalização nº 002685/2016/SPO (SEI! 0070397), a fiscalização desta ANAC, aponta, *expressamente*, que:

Relatório de Fiscalização nº 002685/2016/SPO (SEI! 0070397)

(...)

Descrição:

Data: 28/06/2016. Local: Aeródromo Nero Moura, Cachoeira do Sul, RS (SSKS). Fiscalização na empresa Aero Agrícola Santos Dumont Ltda.

Encontrava-se no local duas aeronaves da empresa PR-PBA e PT-GYM. No escritório de coordenação de voos da empresa, foi apresentado uma pasta com os **Relatórios Operacionais** e os Diários de Bordo das aeronaves PT-GOU e PT-GYM.

Os registros de operações dos **Relatórios Operacionais** foram cruzados com o **Diário de Bordo** da aeronave PT-GOU.

Foi constatado que a operação do dia 29/02/2016, pelo tripulante Maikel Miotto (CANAC 111671) não possui o correspondente lançamento no Diários de Bordo da respectiva aeronave, contrariando o Art 172 da Lei 7565 de 19/12/1986 (CBA), combinado com os itens 5.4 e 9.3 da Instrução de Aviação Civil - IAC 3151.

(...)

Arquivos Anexos:

DSC04318.JPG

DSC04383.JPG

(...)

Em anexo ao presente processo, constam 02 (dois) documentos, *a saber*:

c) Relatório Operacional da empresa Aero Agrícola Santos Dumont, oportunidade em que foi registrado serviço de aplicação, executado na data de 29/02/2016, com a aeronave PT-GOU, com início da aplicação às 6h00min e término às 6h45min:45. No campo referente à assinatura de piloto agrícola consta o nome de Maikel Miotto e nº 111671 (SEI! 0070398); e

d) Página nº 004 do Diário de Bordo nº 02/PT-GOU/16, oportunidade em que foi registrada a categoria de registro "SAE" (SEI! 0070399).

Sendo assim, deve-se reconhecer que o ato infracional, *realmente*, ocorreu, conforme bem materializado pelo agente fiscal, por ocasião da ação fiscal, em total dissonância com o disposto na alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA, c/c o art. 172 do CBA e c/c o item 137.521 (k) do RBAC 137 (Regulamento Brasileiro de Aviação Civil - 137).

5. DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO E DO ENFRENTAMENTO DOS ARGUMENTOS DE DEFESA

O interessado foi notificado, em 24/11/2016 (SEI! 0242146), apresentando a sua defesa, em 08/12/2016 (SEI! 0249005), alegando que (i) o fato, conforme histórico, foi interpretado de maneira isolada e não condiz com a realidade da situação, de maneira que a operação foi interrompida por falta de condições meteorológicas adequadas à operação, e por esse motivo o voo foi lançado fora de ordem cronológica; (ii) todos os voos e operações realizados foram registrados, alguns fora de ordem cronológica, o que é o caso do voo em questão; (iii) deve ser vista a cópia do Diário de Bordo em anexo.

Quanto aos argumentos trazidos pelo interessado em sede de defesa, importante ressaltar que o setor técnico de decisão de primeira instância os enfrentou, *adequadamente*, oportunidade em que pode afastá-los, apresentando os necessários fundamentos de fato e de direito pertinentes ao caso em tela. *Nesse momento*, com fundamento no §1º do art. 50 da Lei nº. 9.784/99, este Relator afirma concordar com tais argumentos apresentados em decisão de primeira instância, datada de 12/04/2020 (SEI! 2610774), *em especial*, conforme apontado, *expressamente*, na referida decisão, abaixo, *in verbis*:

Análise de Primeira Instância (SEI! 1256977)

(...)

DESENVOLVIMENTO

(...)

2.2 Análise da Defesa

O auto de infração sugere que o autuado o piloto Sr. Mikel Miotto realizou voo em 29/02/2016, no trecho SSKS-SSKS, sem registrar o voo no Diário de Bordo da operação declaradas nas guias de Planejamento Operacional da empresa Aero Agrícola Santos Dumont Ltda, conforme cópias do Relatório Operacional de 29/02/2016 (SEI 0070398) e do Diário de Bordo N°02/PTGOU/2016, página 004 (SEI 0070399).

Em defesa o autuado alega que o mencionado voo foi interrompido por falta de condições meteorológicas adequadas à operação, e por esse motivo o voo foi lançado fora de ordem cronológica.

Em que pese o argumento de que o voo foi interrompido por condições meteorológicas, resta claro que o mesmo foi realizado, até porque foi registrado posteriormente no respectivo Diário de Bordo, conforme cópia acostada pela defesa.

Verificamos no item 9.3 da IAC 3151, acima descrito, que o preenchimento do Diário de Bordo deve ser realizado antes da saída da tripulação da aeronave, portanto o seu preenchimento em data posterior e fora de ordem cronológica caracteriza-se como infração.

Assim, as justificativas apresentadas pelo Defendente não se enquadram em nenhuma escusa legal que impeça a aplicação de sanção, bem como a apresentação da cópia dos documentos em momento posterior ao solicitado pela autoridade pública, não é capaz de eximir o dever de prestar informações ou solicitações à época da fiscalização.

Desta forma, não há nos autos qualquer comprovação que possa excluir a responsabilidade do Autuado quanto ao ato infracional praticado e afastar a aplicação da sanção administrativa.

2.3 Conclusão

Frisa-se que a IAC-3151 - Instrução de Aviação Civil, aprovada pela PORTARIA DAC N° 350/STE, DE 24 DE ABRIL DE 2002, 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 CBA, RBHA 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, independentes de sua categoria de homologação ou de registro.

Assim, a falta de algum registro e, a falta dessa observação pelo operador, compromete a segurança do voo, uma vez que descumpre as normas estabelecidas.

Face o exposto, fica caracterizada a infração ao requisito descrito no referido auto de infração, uma vez que o autuado realizou voo em 29/02/2016, na aeronave de marcas PT-GOU, no trecho SSKS-SSKS, sem registrar o voo no Diário de Bordo referente a operação declarada no Relatório Operacional da empresa, conforme constatação em fiscalização e comprovada pelas cópias do Relatório Operacional de 29/02/2016 (SEI 0070398) e do Diário de Bordo N°02/PTGOU/2016, página 004 (SEI 0070399).

(...)

(sem grifos no original)

O setor competente, *em decisão motivada*, datada de 15/01/2018 (SEI! 1256977 e 1429495), após afastar os argumentos de defesa, *confirmou a existência do ato infracional*, enquadrando a referida infração na alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA, *c/c* o art. 172 do CBA e *c/c* o item 137.521 (k) do RBAC 137 (Regulamento Brasileiro de Aviação Civil - 137), aplicando, considerando a existência de uma das condições atenuantes (inciso III do §1º do art. 22 da *então* Resolução ANAC nº. 25/08) e nenhuma das condições agravantes (incisos do §2º do art. 22 da *então* Resolução ANAC nº. 25/08), *ao final*, multa no *patamar mínimo* previsto na norma, no valor de R\$ 1.200,00 (um mil e duzentos reais).

O interessado, *devidamente*, notificado quanto à decisão de primeira instância, em 29/01/2018 (SEI! 1562193), apresenta, em 16/02/2018, o seu recurso (SEI! 1534925), oportunidade em que alega: (i) que as fundamentações não possuem aplicação condizente com a realidade dos fatos; (ii) a fundamentação inicial da infração baseia-se no artigo 302, inciso II, alínea "a" do [CBA], que cita "*Preencher com dados inexatos documentos exigidos pela fiscalização*", considerando que essa fundamentação está aplicada de forma equivocada, contrapondo que de acordo com o próprio relato dos fiscais, os dados que constam no documento são exatos, não existindo qualquer divergência quanto aos

dados lá existentes; (iv) há a constatação de outros voos lançados com datas supostamente erradas, efetuado por outro piloto, antes do voo registrado pelo interessado; (v) na Análise da Defesa, artigo 172 do [CBA], o julgador afirma que o aeronauta autuado "deveria" ter lançado as informações no Campo "Data", antes de desembarcar da aeronave, as quais estavam expressas no Diário de Bordo e foi registrado ainda no interior da aeronave, o que, *segundo entende*, não é hábil para aplicação da punição; (vi) não se pode provar que não havia outros voos lançados anteriormente a esse em questão, com datas erradas, e sim este voo com data correta, então não seria uma situação de "*Preencher com dados inexatos...*"; (vii) que, ainda no item 2.2 da Análise da Defesa, o julgador cita que o interessado não trouxe qualquer elemento de prova a seu favor, destacando que as provas estão no próprio Auto de Infração, que deve conter ao menos uma cópia do Diário de Bordo, afirmando que este por sua vez prova as alegações do recorrente, de que os dados preenchidos estão exatos e os inexistentes decorrem do formato do próprio diário; (viii) que o CBA prevê a aplicação de multa para determinadas infrações e as lista, dentre as quais está a de "*Preencher com dados inexatos documentos exigidos pela fiscalização*", prevendo a norma uma ação a ser coibida, ação de preencher com dados inexatos determinado documento, que no caso em tela é o Diário de Bordo, entendendo que a inexatidão dos dados está sendo literalmente confundida pelos aplicadores da norma; (ix) afirma que "inexato" significa algo não exato, sem precisão, errôneo; e é sinônimo de impreciso, incorreto, inverídico, reiterando que as informações lançadas no Diário de Bordo estavam e estão corretas, precisas e exatas e o que ocorreu foi a falta de duas informações; (x) que considera que o legislador ao redigir a norma pretendia coibir o lançamento de dados inverídicos, errôneos, que abrem margem a ilegalidades, o que informa que definitivamente não é o caso; (xi) que o aeronauta "deixou de registrar" determinadas informações, e poder-se-ia dizer que foram preenchidos com dados incompletos, mas de forma alguma inexatos ou incorretos; (xii) que a fundamentação da aplicação da infração com base na IAC 3151 deve ser analisada com ponderação, pois esta norma prevê o que deve conter no Diário de Bordo, concluindo que o seu preenchimento é uma consequência, mas uma vez que o Diário de Bordo é de uso comum entre os vários pilotos que voam a mesma aeronave, não pode-se afirmar que não houve lapso nos lançamentos anteriores, afirmando que a falha está relacionada à ordem de data e não ao agente que lança os dados no mesmo; (xiii) que quem deu causa à falha de informações, a qual o Auto de Infração busca coibir, não foi o aeronauta em tela, mas sim o responsável da aeronave nos voos lançados anteriormente com data supostamente errada; (xiv) que não percebeu o erro de data nos voos anteriores, motivo pelo qual preencheu e assinou os lançamentos sem solicitar a correção no diário; (xv) que se não tivesse preenchido o diário, seria caso de descumprimento total da norma; e (xvi) que o acontecido fato foi isolado, tendo em vista que informa que sempre preencheu com exatidão e de forma completa os diários de bordo, tendo sido, literalmente, enganado pela força do destino, com o citado Diário de Bordo com campos de preenchimento inexistentes.

Em 19/04/2018, *por despacho*, o presente processo encaminhado à relatoria (SEI! 1729870), sendo atribuído ao então analista técnico.

Por decisão monocrática de segunda instância, datada de 30/01/2020 (SEI! 3962826 e 3967798), o presente processo foi convertido em diligência, retornando os autos à Secretaria da ASJIN, a fim de que fosse encaminhado à CCPI/SPO para que fosse juntada ao processo cópia da página de Diário de Bordo que o Autuado informa ter enviado junto à sua Defesa (SEI! 0249005).

Por Despacho CCPI, de 03/02/2020 (SEI! 3989640), este setor técnico anexa ao presente processo, e-mails trocados entre a fiscalização e o interessado (SEI! 4139888), bem como a Página nº 004 do Diário de Bordo nº 02/PT-GOV/16 da referida aeronave (SEI! 4136103).

Ofício nº 2090/2020/ASJIN-ANAC, datado de 17/03/2020 (SEI! 4143070), o interessado foi notificado, em 17/03/2020 (SEI! 4148011), oportunidade em que apresenta, em 27/03/2020 (SEI! 4190917), as suas considerações (SEI! 4190915), alegando, *entre outras coisas*, que: (i) informa que diante da abertura do pedido de vista, pôde ter acesso ao processo e constatou que cometeu um grande equívoco quando da formulação do recurso apresentado sobre a decisão de primeira instância; (ii) no citado recurso, equivocadamente, apresentou os argumentos que se destinavam ao processo 00068.500176/2016-58, justificando que por serem seus primeiros processos, os confundiu, solicitando que analisem o caso e respectivo recurso com cautela e clemência; (iii) o voo foi realizado mais tarde e foi devidamente registrado na linha 4 (29/02/2016, apresentação 08:00, SSKS...), página 4 do Diário de Bordo 02/PT-

GOU/16 (4136103, Anexo Miotto, 13/03/2020), antes da saída da tripulação da aeronave após o término do voo, como determinado; (iv) deu motivação ao Auto de Infração foi o fato de que o voo citado foi lançado no Relatório Operacional (0070398, Anexo,05/10/2016) com a hora para a qual estava previsto para ocorrer, “29/02/2016 06:00-06:45”, quando na verdade, afirma que, de fato, ocorreu 2 horas depois, às 08:00 como devidamente registrado no Diário; (iv) o preenchimento do Relatório Operacional foi realizado pelo Técnico Agrícola (o que argumenta que pode ser constatado pela grafia da letra) e quando da conferência não percebeu a divergência no horário, assinando-o sem realizar a correção; (v) aparentemente foi considerado um segundo voo que deixou de ser lançado; (vi) em decisão de primeira instância o julgador considerou apenas o registro do Auto de Infração combinado com a alegação da defesa de que o voo foi adiado e registrado posteriormente, como se o tivesse sido registrado em outra oportunidade, quando, na verdade, afirma que foi 2 horas depois do previsto ao ser concluído; (vii) o julgador não teve acesso à cópia do diário de bordo anexado pela defesa por falha na digitalização do documento; e (viii) o parecer (1256977, PAS 1532, 14/11/2017) acolhido pela citada decisão, entendeu que o registro do voo no diário de bordo foi tardio, se fundando no mesmo documento apresentado pela defesa, como se tivesse tido acesso à imagem, que se quer foi anexada completamente como previsto.

Em nova manifestação do interessado, datada de 27/03/2020 (SEI! 4190917 e 4190915), este aponta, conforme abaixo, *in verbis*:

Manifestação do Interessado (SEI! 4190915)

(...)

Quanto aos fatos, o auto de infração aponta que o voo registrado no Relatório Operacional em 29/02/2016 não foi lançado no diário: “No Diário de Bordo, deixar de registrar voo ou operação”. Em defesa ao auto de infração (0249005, Carta DEFESA AI 005222/2016), foi apresentado que o voo foi interrompido por questões meteorológicas, na ocasião, o voo foi realizado mais tarde, e foi devidamente registrado por este piloto na linha 4 (29/02/2016, apresentação 08:00, SSKS...), página 4 do Diário de Bordo 02/PT-GOU/16 (4136103, Anexo Miotto, 13/03/2020), antes da saída da tripulação da aeronave após o término do voo, como determinado.

O que deu motivação ao auto de infração foi o fato de que o voo citado foi lançado no Relatório Operacional (0070398, Anexo,05/10/2016) com a hora para a qual estava previsto para ocorrer, “29/02/2016 06:00-06:45”, quando na verdade de fato ocorreu 2 horas depois, as 08:00 como devidamente registrado no Diário. O preenchimento do Relatório Operacional foi realizado pelo Técnico Agrícola (pode se constatado pela grafia da letra) e quando da conferência, eu Maikel Miotto, não percebi a divergência no horário, assinando-o sem realizar a correção. Aparentemente foi considerado um segundo voo que deixou de ser lançado, quando na verdade o foi.

Em decisão de primeira instância (1429495, PAS 113, 15/01/2018), o julgador considerou apenas o registro do auto de infração combinado com a alegação da defesa de que o voo foi adiado e registrado posteriormente, como se o tivesse sido registrado em outra oportunidade; quando na verdade o foi 2 horas depois do previsto ao ser concluído.

Cabe observar que o julgador não teve acesso à cópia do diário de bordo anexado pela defesa, por falha na digitalização do documento. Inclusive, o parecer (1256977, PAS 1532, 14/11/2017) acolhido pela citada decisão, entendeu que o registro do voo no diário de bordo foi tardio, se fundando no mesmo documento apresentado pela defesa, como se tivesse tido acesso a imagem, que se quer foi anexada completamente como previsto:

“Em que pese o argumento de que o voo foi interrompido por condições meteorológicas, resta claro que o mesmo foi realizado, até porque foi registrado posteriormente no respectivo Diário de Bordo, **conforme cópia acostada pela defesa.**”

Frente o apresentado, venho **respeitosamente** solicitar que minhas razões sejam consideradas, e em caso seja mantida a punição, que o seja em patamar mínimo, para que me seja possível cumprir com a obrigação.

(...)

(grifos no original)

Observa-se que, em sua última manifestação, esta datada de 27/03/2020 (SEI! 4190917 e 4190915), o interessado reconhece que “[...] não percebeu a divergência no horário, assinando-o sem realizar a

correção", acrescentando, *ainda*, que "[aparentemente] foi considerado um segundo voo que deixou de ser lançado, quando na verdade o foi". Esta alegações do interessado não o eximem de sua responsabilidade administrativa quanto ao ato infracional que lhe foi imputado no presente processo. *Conforme se verifica no presente processo*, o ato infracional foi bem materializado pelo agente fiscal, oportunidade em que este apresenta todos os fatos e fundamentos jurídicos necessários ao perfeito processamento em desfavor do interessado. Observa-se que o presente processo se encontra desprovido de qualquer tipo de mácula que possa, *porventura*, motivar a anulação de quaisquer dos atos administrativos, este, *perfeitamente*, exarados no presente processamento. *Conforme se verificou na fundamentação a esta análise*, bem como na fundamentação oferecida pela decisão de primeira instância, o interessado não cumpriu a normatização, *à época*, em vigor, sujeitando-se ao processamento sancionador e, *se for o caso, ao final*, à aplicação da sanção administrativa.

Importante ressaltar que a fiscalização desta ANAC, em Relatório de Fiscalização nº 002685/2016/SPO (SEI! 0070397), *expressamente*, afirma que "[foi] constatado que a operação do dia 29/02/2016, pelo tripulante Maikel Miotto (CANAC 111671) não possui o correspondente lançamento no Diários de Bordo da respectiva aeronave, [...]", corroborando o apontado no Auto de Infração nº. 005222/2016 foi lavrado em 05/10/2016 (SEI! 0070112), oportunidade em que este, *expressamente*, afirma que "[foi] constatado em fiscalização ocorrida na sede da empresa Aero Agrícola Santos Dumont Ltda., no Aeródromo Nero Moura - SSKS, em 28/06/2016, que Vossa Senhoria operou a aeronave marcas PT-GOU em 29/02/2016 no trecho SSKS-SSKS sem registrar o voo no Diário de Bordo referente a operação declarada no Relatório Operacional da empresa. [...]"

Sendo assim, deve-se apontar que a empresa interessada, *tanto em sede de defesa quanto recursal*, não consegue apontar qualquer excludente quanto ao ato infracional que lhe está sendo imputado no presente processo.

6. DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

Verificada a regularidade da ação fiscal, temos que verificar a correção do valor da multa aplicada como sanção administrativa ao ato infracional imputado.

Da Norma Vigente à Época dos Fatos:

Quanto ao valor da multa aplicada pela decisão de primeira instância administrativa, importante trazer aos autos o entendimento exposto em parecer da Procuradoria Federal junto à ANAC nº 00154/2015/DDA/PFANAC/PGF/AGU, datado de 01/07/2015, o qual apresenta recomendações quanto à vigência das normas da ANAC. Segundo essa exposição, tal vigência é imediata, inclusive para aplicação nos processos administrativos em curso. Acrescenta ainda que as alterações normativas têm o objetivo de padronizar condutas futuras. Por fim, quanto à dosimetria da sanção, essa Procuradoria recomenda que a aplicação das penalidades seja de acordo com a norma em vigência na data do cometimento do ato infracional.

Embora o parecer supracitado não seja de caráter vinculante, este Relator concorda com a manifestação trazida pela Procuradoria Federal junto à ANAC, acompanhando este entendimento, quanto à interpretação e aplicação de normas administrativo-punitivas no tempo.

Das Condições Atenuantes:

Ressalta-se que o CBA, em seu art. 295, dispõe que a multa será imposta de acordo com a gravidade da infração. *Nesse sentido*, a Resolução ANAC nº. 472, de 06/06/2018, que, *hoje, estabelece providências administrativas decorrentes do exercício das atividades de fiscalização sob competência da ANAC*, no *caput* do seu art. 36, aponta que "[na] dosimetria da aplicação de sanções serão consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes".

Em decisão de primeira instância, foi reconhecida a existência de uma condição atenuante, conforme

previsto no inciso III do §1º do artigo 36 da *hoje vigente* Resolução ANAC. nº 472/18, conforme previsto, *também*, no inciso III do §1º do art. 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº 25/08, abaixo, *in verbis*:

Resolução ANAC nº. 25/08

(...)

CAPÍTULO II - DAS ATENUANTES E AGRAVANTES

Art. 22. Para efeito de aplicação de penalidades serão consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes.

§ 1º São circunstâncias atenuantes:

I - o reconhecimento da prática da infração;

II - a adoção voluntária de providências eficazes para evitar ou amenizar as consequências da infração, antes de proferida a decisão;

III - a inexistência de aplicação de penalidades no último ano.

(...)

(sem grifos no original)

Observa-se que a condição atenuante prevista no inciso I do §1º do art. 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº 25/08, e, *também*, no inciso I do §1º do art. 36 da *hoje vigente* Resolução ANAC nº 472/18 ("reconhecimento da prática da infração"), não pode ser aplicada, na medida em que, *conforme se observa do processamento ora em curso*, o interessado em momento nenhum reconhece o ato infracional cometido.

Entende-se que, quanto à circunstância atenuante prevista no inciso I do §1º do art. 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº 25/08 ("reconhecimento da prática da infração"), 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 reconhecer, *expressamente*, o cometimento da conduta infracional.

Segundo entendimento desta ASJIN, inexistente a possibilidade da concessão deste tipo de condição atenuante (inciso I), quando o interessado, *durante o processamento em seu desfavor*, apresenta argumento contraditório ao necessário "reconhecimento da prática da infração", como, *por exemplo*: (i) alegação de algum tipo de excludente de sua responsabilidade pelo cometimento do ato infracional; (ii) arguição de inexistência de razoabilidade para a manutenção da sanção aplicada; (iii) requerimento no sentido de afastar a sanção aplicada; e ou (iv) requerimento de anulação do auto de infração e, *consequentemente*, o arquivamento do processo sancionador.

Cumpra mencionar a Súmula Administrativa aprovada pela Diretoria desta Agência, conforme Decisão nº 73, de 24/05/2019, publicada na Seção 1, página 02, do D.O.U., de 30/05/2019, conforme redação abaixo, *in verbis*:

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.

Sendo assim, como visto, o interessado, *em nenhum momento*, reconhece o cometimento do ato infracional que lhe está sendo imputado no presente processo, buscando, *ao atacar o processo em curso*, excluir a sua responsabilidade administrativa, não se podendo, então, considerar que houve por parte do interessado a materialização da condição atenuante prevista no inciso I do §1º do art. 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº 25/08 ("reconhecimento da prática da infração").

Com relação à aplicação da condição atenuante prevista no inciso II do mesmo dispositivo, com base no fundamento de que a mesma adotou, *voluntariamente*, providências eficazes para evitar ou amenizar as

consequências da infração antes de proferida a decisão, não pode prosperar. *Nesse sentido*, há o entendimento nesta ASJIN de que o simples cumprimento, *em momento posterior à autuação*, das obrigações previstas na normatização, *por si só*, não pode ser considerado como uma providência voluntária, nem eficaz, de forma que venha, *de alguma forma*, a amenizar as consequências do ato infracional já consumado. Este tipo de condição atenuante só poderá ser aplicada no caso em que no correspondente processo sancionador constar a necessária materialização de que as ações do interessado tenha, *comprovadamente*, atendido a todos os requisitos da norma, *ou seja*, tenha sido de forma voluntária, não impulsionada pela autuação, e que tenha, *também*, se demonstrado eficaz quanto às consequências da infração cometida, *o que não ocorreu no caso em tela*.

Em verificação de consulta realizada em 30/06/2021, quanto à folha SIGEC da interessada, observa-se a ausência de sanção administrativa, esta compreendida dentro do prazo de um ano da aplicação da sanção objeto do presente processo. *Dessa forma*, observa-se que tal circunstância pode ser aplicada, configurando, *no caso em tela*, a presença da condição atenuante prevista no inciso III do §1º do art. 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº 25/08, e, *também*, no inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº. 472/18, *hoje vigente*.

Das Condições Agravantes:

No caso em tela, não poderemos aplicar quaisquer das condições agravantes, conforme disposto nos diversos incisos previstos no §2º do art. 36 da *hoje vigente* Resolução ANAC nº. 472/18, e, *também*, no §2º do art. 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº 25/08, conforme abaixo, *in verbis*:

Resolução ANAC nº. 25/08

(...)

Art. 22. Para efeitos de aplicação de penalidades serão consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes.

(...)

§2º São circunstâncias agravantes:

I – a reincidência;

II – a recusa em adotar medidas para reparação dos efeitos da infração;

III – a obtenção, para si ou para outrem, de vantagens resultantes da infração;

IV – exposição ao risco da integridade física de pessoas;

V – a destruição de bens públicos;

VI – o número de reclamações de passageiros registradas em relação ao mesmo fato.

(...)

(sem grifos no original)

Sendo assim, deve-se apontar que não cabe a aplicação de qualquer das condições agravantes, conforme disposto nos diversos incisos previstos no §2º do art. 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº 25/08, e, *também*, no §2º do art. 36 da *hoje vigente* Resolução ANAC nº. 472/18.

Observa-se, *então*, existir uma circunstância atenuante (inciso III do §1º do art. 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº 25/08) e nenhuma condição agravante (incisos do §2º do artigo 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº. 25/08).

Destaca-se que, com base no ANEXO I, *pessoa física*, da *então vigente* Resolução ANAC nº 25/08, *em especial*, na alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA, poderá ser imputado em R\$ 2.000,00 (grau mínimo), R\$ 3.500,00 (grau médio) ou R\$ 5.000,00 (grau máximo), *para a infração cometida*.

7. DA SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO

Observa-se que a sanção aplicada pela decisão de primeira instância administrativa foi no valor de R\$

1.200,00 (mil e duzentos reais). Destaca-se que, com base no ANEXO I, *pessoa física*, da *então vigente* Resolução ANAC nº 25/08, *em especial*, na alínea "a" do inciso IV do art. 302 do CBA, poderá ser imputado em R\$ 2.000,00 (grau mínimo), R\$ 3.500,00 (grau médio) ou R\$ 5.000,00 (grau máximo), *para a infração cometida*.

Na medida em que há uma circunstância atenuante (inciso III do §1º do art. 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº. 25/08) e nenhuma das condições agravantes (incisos do §2º do art. 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº. 25/08), o valor da sanção a ser aplicada deve ser aplicado no *patamar mínimo* do previsto, *ou seja*, R\$ 2.000,00 (dois mil reais), este referente ao ato infracional cometido.

Demonstra-se, *assim*, que a aplicação da penalidade ao interessado no feito tem base legal, afastando as alegações apresentadas *em sede recursal*.

8. CONCLUSÃO

Pelo exposto, sugiro **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **AGRAVANDO** a sanção aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa, **no valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais)**, que é o correspondente ao *patamar mínimo* atribuído à infração cometida.

É o Parecer e Proposta de Decisão. Submete-se ao crivo do decisor.

Rio de Janeiro, 30 de junho de 2021.

SÉRGIO LUÍS PEREIRA SANTOS
Especialista de Regulação em Aviação Civil
SIAPE 2438309



Documento assinado eletronicamente por **SERGIO LUIS PEREIRA SANTOS, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 30/06/2021, às 10:35, 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 **5894728** e o código CRC **245446DB**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
CJIN - CJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 146/2021

PROCESSO Nº 00068.500206/2016-26

INTERESSADO: Maikel Miotto

Brasília, 30 de junho de 2021.

1. Trata-se de Recurso Administrativo interposto pelo Sr. **MAIKEL MIOTTO**, CPF nº. 969.816.280-15, contra decisão de 1ª Instância da Superintendência de Padrões Operacionais - SPO, proferida dia 15/01/2018, que aplicou multa no valor de R\$ 1.200,00 (mil e duzentos reais), *para o ato infracional cometido*, conforme identificadas no Auto de Infração nº 005222/2016, por, *no Diário de Bordo, deixar de registrar voo ou operação*. A infração foi capitulada na alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA, c/c o art. 172 do CBA e c/c o item 137.521 (k) do RBAC 137 (Regulamento Brasileiro de Aviação Civil - 137).

2. 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 166/2021/JULG/ASJIN – SEI nº 5894728] ressaltando que embora a Resolução nº 472/2018 tenha revogado a Resolução ANAC nº 25/2008 e a IN ANAC nº 8, 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.

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

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

- **por NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **AGRAVANDO** a sanção aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa, **para o valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais)**, que é o correspondente ao *patamar mínimo* atribuído à infração cometida.

À Secretária.

Notifique-se.

Publique-se

Cássio Castro Dias da Silva

SIAPE 1467237


Presidente da Turma Recursal do Rio de Janeiro



Documento assinado eletronicamente por **Cássio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 13/07/2021, às 10:47, 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 **5899164** e o código CRC **8AF293E2**.

| | | | | | | | | | | | | |
|--|---------------------------|-------------------------------------|---------------------|---|----------------------|--|--------------------------|-------------------|------------------------|--------------|--|---------------------------|
|  SIGEC :: SISTEMA INTEGRADO DE GESTÃO DE CRÉDITOS Atalhos do Sistema: Menu Principal | | | | | | | | | | | | |
| | | Usuário: tarcisio.barros | | | | | | | | | | |
| <input type="checkbox"/> Dados da consulta | | <input type="checkbox"/> Consulta | | | | | | | | | | |
| Extrato de Lançamentos | | | | | | | | | | | | |
| Nome da Entidade: MAIKEL MIOTTO | | Nº ANAC: 30002217864 | | | | | | | | | | |
| CNPJ/CPF: 96981628015 | | <input type="checkbox"/> CADIN: Sim | | | | | | | | | | |
| Div. Ativa: Sim | | <input type="checkbox"/> UF: RS | | | | | | | | | | |
| | | Tipo Usuário: Integral | | | | | | | | | | |
| 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 | 662632187 | 005222/2016 | 00068500206201626 | 06/09/2021 | 29/02/2016 | R\$ 2 000,00 | | 0,00 | 0,00 | | DC2 | 2 000,00 |
| Totais em 23/07/2021 (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] | |
| <input type="checkbox"/> Tela Inicial | | <input type="checkbox"/> Imprimir | | <input type="checkbox"/> Exportar Excel | | | | | | | | |