



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL  
CJIN - CJIN

**DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 113/2021**

PROCESSO Nº 00065.500436/2017-04

INTERESSADO: Aeroclube de Tatuí

Brasília, 08 de junho de 2021.

**Auto de Infração:** 004379/2016      **Data Lavratura:** 07/07/2016

**Data das Infrações:** Período entre 16/05/2015 e 17/05/2015 conforme apontado no Auto de Infração.

**Enquadramento:** art. 302, inciso III, alínea “e” do Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), Lei nº 7.565 c/c item 5.4, parte I e 17.4 da IAC 3151.

**Infração:** *Permitir que se deixasse de registrar no Diário de Bordo da aeronave de marcas PP-GEG voos realizados no período apurado.*

**Crédito de multa SIGEC:** 662.428/18-6

1. **INTRODUÇÃO**

1.1. Trata-se de manifestação (SEI 4170920) protocolada pelo interessado após notificação acerca da convalidação do Auto de Infração (alteração do enquadramento) e da possibilidade de agravamento da sanção aplicada, com abertura de prazo ao recorrente, para alegações.

1.2. O Auto de Infração 004379/2016 (fls. 02/03 do volume de processo SEI 0316907) deu início ao presente feito ao descrever que o interessado, AERoclube DE TATUÍ, permitiu que se deixasse de efetuar registro de voos de aeronave conforme transcrição a seguir:

CÓDIGO DA EMENTA: 02.0003151.0077

DESCRIÇÃO DA EMENTA: No Diário de Bordo, permitir que se deixe de efetuar os registros de voo da aeronave, contrariando o item 5.4 Parte I c/c o item 17.4 Anexo 4 ou 5 da IAC 3151

**HISTÓRICO**

*Por meio da análise do Diário de Bordo de número 06/PP-GEG/2013 e dos documentos de controle interno do Aeroclube denominados “Ficha para Controle de Voo”, verificados durante auditoria realizada no Aeroclube em 21 de maio de 2015, foi constatado nessa data que: 1) A página 29 desse Diário encontrava-se preenchida com dados de operações realizadas em 25 de abril de 2015 e a página seguinte, de número 30, encontrava-se em branco; 2) No dia 16 de maio de 2015 a aeronave realizou operações de voo às 12:08, 12:56, 13:16, 13:47, 14:01, 14:11, 14:46, 14:58, 15:22, 16:21, 16:37 e 17:16 conforme anotações na “Ficha para controle de voo” correspondente. 3) No dia 17 de maio de 2015 a aeronave realizou operações de voo às 13:03, 13:55, 15:52 e 17:02 conforme anotações na “Ficha de controle de voo” correspondente. Por meio dessas constatações conclui-se que não se encontravam registradas no Diário de Bordo os registros correspondentes a 16 operações de voo realizadas entre os dias 16 e 17 de maio de 2015 pela aeronave de marcas PP-GEG, caracterizando infração a regra.*

**CAPITULAÇÃO**

Art. 302, II, "n" da Lei 7565 c/c o item 5.4 Parte I c/c o item 17.4 ANEXO 4 ou 5 da IAC 3151

**DADOS COMPLEMENTARES**

Data da Ocorrência: 16/05/2015 - Folha(s) do Diário do Bordo: 29,30 - Nome do tripulante: Carlos Werner Dierkes CANAC tripulante: 388124

Data da Ocorrência: 16/05/2015 - Folha(s) do Diário do Bordo: 29,30 - Nome do tripulante: Carlos Werner Dierkes CANAC tripulante: 388124

Data da Ocorrência: 16/05/2015 - Folha(s) do Diário do Bordo: 29,30 - Nome do tripulante: Carlos Werner Dierkes CANAC tripulante: 388124

Data da Ocorrência: 16/05/2015 - Folha(s) do Diário do Bordo: 29,30 - Nome do tripulante: Carlos Werner Dierkes CANAC tripulante: 388124

Data da Ocorrência: 16/05/2015 - Folha(s) do Diário do Bordo: 29,30 - Nome do tripulante: Carlos Werner Dierkes CANAC tripulante: 388124

Data da Ocorrência: 16/05/2015 - Folha(s) do Diário do Bordo: 29,30 - Nome do tripulante:

Carlos Werner Dierkes CANAC tripulante: 388124

Data da Ocorrência: 16/05/2015 - Folha(s) do Diário do Bordo: 29,30 - Nome do tripulante: Carlos Werner Dierkes CANAC tripulante: 388124

Data da Ocorrência: 16/05/2015 - Folha(s) do Diário do Bordo: 29,30 - Nome do tripulante: Carlos Werner Dierkes CANAC tripulante: 388124

Data da Ocorrência: 16/05/2015 - Folha(s) do Diário do Bordo: 29,30 - Nome do tripulante: Carlos Werner Dierkes CANAC tripulante: 388124

Data da Ocorrência: 16/05/2015 - Folha(s) do Diário do Bordo: 29,30 - Nome do tripulante: Carlos Werner Dierkes CANAC tripulante: 388124

Data da Ocorrência: 16/05/2015 - Folha(s) do Diário do Bordo: 29,30 - Nome do tripulante: Carlos Werner Dierkes CANAC tripulante: 388124

Data da Ocorrência: 16/05/2015 - Folha(s) do Diário do Bordo: 29,30 - Nome do tripulante: Carlos Werner Dierkes CANAC tripulante: 388124

Data da Ocorrência: 17/05/2015 - Folha(s) do Diário do Bordo: 29,30 - Nome do tripulante: Carlos Werner Dierkes CANAC tripulante: 388124

Data da Ocorrência: 17/05/2015 - Folha(s) do Diário do Bordo: 29,30 - Nome do tripulante: Carlos Werner Dierkes CANAC tripulante: 388124

Data da Ocorrência: 17/05/2015 - Folha(s) do Diário do Bordo: 29,30 - Nome do tripulante: Claudio Rocha Camargo CANAC tripulante: 917484

Data da Ocorrência: 17/05/2015 - Folha(s) do Diário do Bordo: 29,30 - Nome do tripulante: Claudio Rocha Camargo CANAC tripulante: 917484

1.3. A fiscalização descreve em seu Relatório de Fiscalização nº 000141/2016 (fls. 04/08 do volume de processo SEI 0316907) as circunstâncias da constatação das infrações e reitera a descrição das ocorrências que motivaram a decisão pela lavratura do presente AI. Anexou ainda documentos que consubstanciam as práticas infracionais.

1.4. Devidamente notificado em 31/08/2016, conforme faz prova o Aviso de Recebimento à folha 16 do volume de processo SEI 0316907, o interessado apresentou defesa prévia (volume de processo SEI 0316922) tempestiva, oportunidade em que expôs suas razões de defesa e requereu revogação da autuação.

1.5. Em decisão motivada (DC1), em 09/01/2018 o setor competente afastou as razões da defesa e considerou configuradas as infrações à legislação vigente, em especial, ao que estabelece o artigo 302, inciso "II", alínea "n", do CBA. Entendeu aquele competente setor que os fatos **deveriam ser analisados e julgados segundo o critério indicado no art. 16, inc. I, Res. ANAC 457/2017, que considera uma infração por registro, que se está associado a cada voo**, sendo o valor estabelecido na referida resolução de R\$ 1.600,00 ( Hum mil e seiscentos reais) quando identificada uma condição atenuante. Aplicou-se então sanção de multa no valor de R\$ 1.600,00 ( Hum mil e seiscentos reais), para cada uma das 16 (dezesesseis) infrações que compõem o presente feito, sendo gerado os créditos de multa SIGEC 662.428/18-6 no valor de **R\$ 25.600,00 (Vinte e cinco mil e seiscentos reais)**.

1.6. Devidamente notificado da DC1 em 24/01/2018 (SEI 1539764), o interessado interpôs o recurso (SEI 1534907 - Protocolo 00065.007976/2018-96), tempestivo conforme atesta o Despacho ASJIN 1575850.

1.7. Em uma primeira análise dos autos e do recurso em sede de segunda instância, verificou-se a necessidade de CONVALIDAÇÃO DO AUTO DE INFRAÇÃO nº 004379/2016, modificando o enquadramento para passar a, assim, constar - art. 302, inciso III, alínea "e" do Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), Lei nº 7.565 c/c item 5.4, parte I e 17.4 da IAC 3151, além da necessidade de que o autuado fosse informado sobre a possibilidade de revisão do valor da sanção, em decorrência da retificação sobre a Resolução que se aplica ao caso conforme fundamentação exposta no Parecer nº 61/2020/JULG ASJIN/ASJIN (SEI 3971966).

1.8. Concluída a análise em 30/01/2020 (SEI 3972170) a Secretaria da ASJIN procedeu a tentativas de notificar o interessado para que o mesmo, querendo, viesse no prazo de 10 (dez) dias, formular suas alegações, com fundamento no §1º do art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018, obtendo êxito em 13/03/2020 conforme apontado na Certidão de Intimação Cumprida SEI 4135174.

1.9. Em 23/03/2020, conforme faz prova o Recibo de Protocolo SEI 4170924, o interessado protocolou sua manifestação (SEI 4170920), tempestiva, sendo os autos novamente distribuídos para análise e deliberação.

1.10. Em razão da remoção do servidor para o qual o presente processo havia sido originalmente distribuído e, considerando o entendimento de que preventa a competência do relator e do órgão julgador para os recursos posteriores referentes ao mesmo processo, na superveniente aposentadoria ou transferência (remoção) do relator originário, como no caso, a prevenção será do órgão julgador, foram distribuídos os autos ao Presidente da Turma Recursal para deliberação.

1.11. Inicialmente pautado para deliberação na 515ª Sessão de Julgamento da ASJIN, o processo foi retirado da pauta em função do sobrestamento determinado pela Resolução n. 583/2020.

1.12. Expirado o prazo do sobrestamento, o processo foi novamente pautado para a 520ª Sessão de Julgamento da ASJIN sendo que, após melhor análise, foi identificado equívoco em tal ato sendo então convertido o rito, considerada a incidência de condição que autoriza o seguimento do processamento no rito monocrático conforme o disposto no inciso I do art. 42 da Resolução nº 472/2018.

1.13. **E assim retornaram os autos conclusos para análise.**

1.14. **É o breve relato.**

## 2. **PRELIMINARES**

2.1. **Da alegação de Ocorrência da Prescrição** (art. 319 do CBAer) - o interessado alega que entre a data do fato, 21 de maio de 2015, e a data da instauração do Auto de Infração de nº 004452/2016, de 23 de março de 2020 decorreu o lapso temporal de 04 anos, 10 meses e 02 dias, estando a respectiva infração prescrita, om fundamento no artigo 319, caput, do Código Brasileiro de Aeronáutica.

2.2. Patente que não deve prosperar tal alegação.

2.3. A Lei nº 9.873 de 23 de novembro de 1999 estabelece prazo de prescrição para o exercício de ação punitiva pela Administração Pública Federal, direta e indireta, e revoga o artigo 319 do CBA, como se pode ver a seguir:

Lei 9.873/99

...

Art. 7º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 8º Ficam revogados o [art. 33 da Lei no 6.385, de 1976](#), com a redação dada pela Lei no 9.457, de 1997, [o art. 28 da Lei no 8.884, de 1994](#), **e demais disposições em contrário, ainda que constantes de lei especial.**

(sem grifos no original)

2.4. Ademais, a inaplicabilidade do prazo prescricional dos artigos 317 e 319 do CBA é respaldada por jurisprudência, conforme se observa do decisório abaixo:

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

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

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

DIREITO ADMINISTRATIVO. EMBARGOS À EXECUÇÃO. APELAÇÃO. MULTA. COMPANHIA AÉREA. ANAC. AUTO DE INFRAÇÃO. NULIDADE. INEXISTÊNCIA. PROCEDIMENTO ADMINISTRATIVO. PRINCÍPIOS DO CONTRADITÓRIO E AMPLA DEFESA RESPEITADOS. **PRESCRIÇÃO. INOCORRÊNCIA.** 1. A sentença, acertadamente, rejeitou os embargos à execução em que a massa falida da empresa aérea executada objetivava a desconstituição da CDA oriunda de multa da ANAC, forte na inocorrência da **prescrição**, que somente começaria a correr do término do processo administrativo, e na legitimidade do título executivo, cujos acréscimos amparam-se na legislação pertinente. **2. Não prescreve mais em dois anos a cobrança de infrações administrativas reguladas pelos arts. 317 e 319 do Código Brasileiro de Aeronáutica, pois a Lei nº 9.873/99, que regulamenta a ação punitiva da**

**Administração Pública Federal, aumentou o prazo para cinco anos, revogando as disposições em contrário, ainda que constantes de lei especial.** Aplicação dos arts. 1º e 8º da lei superveniente. 3. A 1ª Seção do STJ, em sede de recurso repetitivo, no REsp. nº 1.112.577/SP, consagrou entendimento de que a contagem da **prescrição** somente se inicia após o término do processo administrativo, com o inadimplemento do devedor. 4. Não comprovadas as alegações de afronta aos princípios do contraditório e da ampla defesa e tampouco a existência de vícios insanáveis no auto de infração e no procedimento administrativo, devem ser rejeitados os embargos à execução fiscal. 5. Apelação desprovida.

[destacamos]

2.5. Note-se que o AI deve ser lavrado quando for constatada a infração e cuja apuração deve seguir os prazos determinados pela Lei Lei 9.873/1999, que, a esse respeito, dispõe:

Lei nº 9.873, de 1999

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

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

2.6. Os marcos interruptivos da prescrição são elencados no art. 2º da Lei nº 9.873, de 1999:

Lei nº 9.873, de 1999

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

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

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

III - pela decisão condenatória recorrível.

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

2.7. No caso em tela, as infrações imputadas ocorreram no período entre 16/05/2015 e 17/05/2015 conforme apontado no Auto de Infração. O Interessado foi notificado da lavratura do Auto de Infração em 31/08/2016, apresentando sua tempestiva defesa. Em 09/01/2018, foi proferida decisão de primeira instância. Notificado da decisão de primeira instância em 24/01/2018, o Interessado recorreu em 02/02/2018. Em 30/01/2020, a autoridade competente de segunda instância convalidou o enquadramento do Auto de Infração. Notificado da convalidação em 13/03/2020, o Interessado apresentou manifestação em 23/03/2020.

2.8. Nota-se que, considerados os marcos interruptivos, não foi superado o prazo de cinco anos previsto no *caput* do art. 1º da Lei nº 9.873, de 1999. Igualmente, em nenhum momento o processo administrativo permaneceu por mais de três anos pendente de julgamento ou despacho. Desta forma, não se vislumbra haver indícios de prescrição nos autos.

2.9. **Da regularidade processual** - Analisados todos os elementos constantes dos autos, em especial manifestações do interessado. Foi dada ampla oportunidade de manifestação no feito, respeitados prazos e dialética processual, de modo que preservados ampla defesa e contraditório inerentes ao certame, bem como respeitados os demais princípios da Administração Pública.

2.10. Julgo, pois, os processos aptos para receber a 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 fundamentação da matéria e da materialidade infracional** - Conforme instrução dos autos, o interessado descumpriu a legislação, diante da constatação que não se encontravam no Diário de Bordo de número 06/PP-GEG/2013 os registros correspondentes a 16 operações de voo realizadas entre os dias 16 e 17 de maio de 2015 pela aeronave de marcas PP-GEG.

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

CBA

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

(...)

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

(...)

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

3.3. A obrigatoriedade do preenchimento do Diário de Bordo para cada voo realizado é expressa no CBA, conforme redação a seguir:

CBA

Art. 172.

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

(grifo nosso)

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

IAC 3151

1.1 OBJETIVO

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

(...)

CAPÍTULO 3 – DEFINIÇÕES

3.1 DIÁRIO DE BORDO

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

(...)

Capítulo 4 – Normas Gerais

4.1 Aplicabilidade do Diário de Bordo

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

(...)

(grifo nosso)

3.5. A mesma IAC 3151 prevê, em seu item 5.4, quanto ao registro de voo no Diário de Bordo:

IAC 3151

5.4 PARTE I – REGISTROS DE VÔO

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

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

16. Passageiros transportados por etapa (quando aplicável).
17. Carga transportada por etapa (quando aplicável).
18. Local para rubrica do comandante da aeronave.
19. Local para rubrica do mecânico responsável pela liberação da aeronave, de acordo com o RBHA 43.
20. Ocorrências no voo.

(grifo nosso)

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

IAC 3151

#### 9.3 PREENCHIMENTO DO DIÁRIO DE BORDO PELA TRIPULAÇÃO

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

(grifo nosso)

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

IAC 3151

#### CAPÍTULO 10 – CONTROLE DO DIÁRIO DE BORDO

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

(grifo nosso)

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

#### Capítulo 17 - Instruções de preenchimento do Diário de Bordo

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

- a) Tripulante/hora/rubrica --> preencher com o nome e código DAC (João/4530), hora de apresentação (hora local ou zulu conforme melhor aplicável) e rubrica. Quando utilizar a hora zulu acrescentar a letra Z, Ex: 07:00Z;
- b) Diário de Bordo N --> preencher de acordo com o Capítulo 7 - Ex: 001/PTXYZ/02;
- c) Data --> preencher com a data do voo (dd/mm/aa);
- d) Marcas/Fabr/Mod/NS --> preencher de acordo com os dados do Termo de Abertura;
- e) Cat.Reg: --> Preencher com a categoria de registro da aeronave;
- f) Horas célula anterior/horas célula no dia/horas célula total: --> preencher com as horas de célula anterior, no dia e total, respectivamente;
- g) Tripulação --> preencher com o nome e código DAC dos tripulantes (João/4530);
- h) Trecho (de/para) --> preencher com o local de decolagem e pouso, respectivamente, utilizando os designativos aeronáuticos das localidades, de acordo com as normas da ICAO;
- i) Horas partida e corte --> registrar a hora de partida e de corte dos motores;
- j) Horas (dec/pouso) --> registrar a hora de decolagem e do pouso, devendo ser utilizada a hora ZULU ou LOCAL, conforme melhor aplicável. Quando utilizar a hora zulu acrescentar a letra Z, Ex: 07:00Z;
- k) Horas (diu/not/IFR-R/IFR-C/tot) --> preencher com o tempo de voo realizado (diurno ou noturno), e tempo de voo em condições IFR-R (real) e IFR-C (sob capota); conforme aplicável. O tempo total de voo, na etapa, deverá ser lançado na coluna correspondente a TOT;
- l) Combustível (comb-total) --> preencher com o total de combustível existente antes da decolagem;
- m) Pax/carga --> preencher a quantidade de passageiros e a carga transportada naquele trecho;
- n) P/C --> preencher com a quantidade de pouso e ciclos naquela etapa (1/1) - Se a aeronave usar somente um ou outro, optar pelo existente;
- o) NAT (natureza do voo) --> preencher de acordo com a natureza do voo e conforme as seguintes siglas:
  - PV --> voo de caráter privado.
  - FR --> voo de fretamento.
  - TN --> voo de treinamento.
  - TR --> voo de traslado da aeronave.
  - CQ --> voo de exame prático (voo cheque ou recheque).
  - LR --> voo de linha regular.

SA --> voo de serviço aéreo especializado.

EX --> voo de experiência.

AE --> autorização especial de voo.

LX --> voo de linha não regular.

LS --> voo de linha suplementar.

IN --> voo de instrução para INSPAC.

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

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

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

3.9. Nos casos analisados, identifica-se que o Interessado cometeu irregularidades, descumprindo a IAC 3151 ao permitir *que se deixasse de registrar no Diário de Bordo da aeronave de marcas PP-GEG voos realizados no período apurado* infringindo, assim, a legislação aeronáutica.

3.10. **Das razões recursais** - O interessado interpôs manifestação tempestiva nesta Agência, oportunidade em que alega a prescrição, já afastada em sede de preliminares. Requer ainda o interessado a manutenção do benefício do "desconto" de 50% sobre o valor da multa aplicada, apontando que o Auto de Infração não expressava o valor da multa a ser aplicada pelas infrações apuradas o que, conforme alega, impossibilitaria a decisão acerca do pedido ou não do benefício.

3.11. Vejamos.

3.12. O Auto de Infração foi lavrado em 07/07/2016 e o interessado teve ciência deste em 31/08/2016, sob a vigência da Resolução ANAC nº 25/2008 e Instrução Normativa nº 08/2008. A análise do AI nº 004379/2008 permite verificar que o mesmo contempla todas as informações exigíveis, atendendo plenamente aos requisitos de validade. Traz, inclusive, a informação "*Mediante requerimento do interessado e dentro do prazo de defesa, será concedido desconto de 50% sobre o valor da multa, esta calculada pelo valor médio do enquadramento (conforme §1º do art. 61 da Instrução Normativa nº 08 de 06 de junho de 2008).*"

3.13. A IN nº 08/2008, em seu art. 61, § 1º, nos traz que "*Mediante requerimento do interessado e dentro do prazo de defesa, será concedido desconto de 50% (cinquenta por cento) sobre o valor da multa, esta calculada pelo valor médio do enquadramento.*"

3.14. Trata-se de procedimento especial de critério de arbitramento de valor de penalidade adotado no caso de manifestação do autuado no sentido de voluntariamente se submeter à punição, renunciando ao contencioso administrativo. Tal possibilidade de abrandamento da penalidade está condicionada ao adimplemento da multa arbitrada.

3.15. Conforme entendimento da Procuradoria desta ANAC exarado no Parecer nº 01/2013/NDA/PF-ANAC/PGF/AGU "...elaborado o requerimento para pagamento a que se refere o artigo 61, parágrafo primeiro da Instrução Normativa ANAC nº 08/2008 no prazo de defesa, sendo este deferido, deve o autuado ser notificado para efetuar o pagamento da sanção arbitrada no valor de 50% do valor médio previsto nas tabelas dos anexos I, II e III da Resolução ANAC nº 25/2008 no prazo de 20 dias, **sob pena de, não efetuando o recolhimento do valor devido, não mais fazer jus à aplicação do referido critério extraordinário de dosimetria, prosseguindo o feito, mediante a posterior fixação da penalidade de acordo com as regras ordinárias de quantificação da sanção**".

3.16. Verifica-se que os valores de multa, os quais o interessado alegava desconhecer, impedindo-o de decidir sobre a apresentação ou não do requerimento, são públicos e de amplo conhecimento, de forma que não se sustenta tal alegação. A Resolução ANAC nº 25/2008, Publicado no Diário Oficial da União de 28 de abril de 2008, Seção 1, página 8, apresenta tabelas de infrações contendo os valores de multas expressos em Real e assim dispõe:

TÍTULO III  
DA APLICAÇÃO DAS PENALIDADES  
CAPÍTULO I  
DAS PENALIDADES  
[...]

Art. 20. O valor da multa será expresso em moeda corrente e aplicado de acordo com o previsto nas tabelas constantes dos Anexos I, II e III. (Redação dada pela Resolução nº 58, de 24.10.2008)

3.17. As citadas tabelas de multas aplicáveis são bastante claras no que diz respeito ao enquadramento e valores mínimo, médio e máximo, conforme se observa a seguir:

ANEXO II À RESOLUÇÃO Nº 25, DE 25 DE ABRIL DE 2008  
TABELA DE INFRAÇÕES

III – INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS À CONCESSIONÁRIA OU PERMISSONÁRIA DE SERVIÇOS AÉREOS				
COD		P. JURÍDICA		
ASR	a) Permitir a utilização de aeronave sem situação regular no Registro Aeronáutico Brasileiro – RAB, ou sem observância das restrições do certificado de aeronavegabilidade;	1.600	2.800	4.000
TSH	b) Permitir a composição de tripulação por aeronauta sem habilitação ou que, habilitado, não esteja com a documentação regular;	2.400	4.200	6.000
PNL	c) Permitir o exercício, em aeronave ou em serviço de terra; de pessoal não devidamente licenciado ou com a licença vencida;	2.400	4.200	6.000
CSC	d) Firmar acordo com outra concessionária ou permissionária, ou com terceiros, para estabelecimentos de conexão, consórcio (pool) ou consolidação de serviços ou interesses, sem consentimento expresso da autoridade aeronáutica;	4.000	7.000	10.000
NON	e) Não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves;	4.000	7.000	10.000
SAN	f) Explorar qualquer modalidade de serviço aéreo para a qual não esteja devidamente autorizado;	8.000	14.000	20.000
	g) Deixar de comprovar, quando exigida pela autoridade competente, a contratação dos seguros			

3.18. Ressalte-se ainda que tal alegação já havia sido apresentada em defesa prévia, tendo sido devidamente refutada quando da análise em primeira instância, SEI 1141890: "*Entretanto a Resolução Nº25/2008 apresenta em suas tabelas anexas os referidos valores correspondente ao enquadramento tipificado no auto de infração, logo o valor médio da multa se encontrava disponível para consulta pelo autuado.*" de forma que não deve prosperar.

3.19. Quanto ao mérito, o interessado informa que a auditoria realizada no dia 21 de maio de 2015 foi gerada a partir de denúncia feita pelo Sr. Paulo Greca Perez, Código ANAC nº 95260, em retaliação a sua suspensão de voo, decorrente de prática perigosa realizada durante os voos com aeronave planador, conforme já informado ao INSPAC durante a auditoria e que consta nos autos, informando ainda que o Sr. Paulo Greca Perez teria sido eliminado do quadro associativo do Aeroclube de Tatuí. Independente da veracidade de tal informação, aponta-se que não possui qualquer influência na análise dos presentes autos. Não se discute no presente processo a origem da ação fiscalizatória e sim os resultados apurados a partir dela.

3.20. A manifestação do interessado volta a trazer diversas justificativas para o fato mas termina por confirmar a ocorrência, relatando que: "*De fato, conforme já exposto e apurado pela auditoria no dia 21.05.2015, houve voos nos dias 16.05.2015 (sábado) e 17.05.2015 (domingo), sem que os voos tivessem sido anotados no diário de bordo ao final de cada dia de voo*".

3.21. Alega ainda que o Aeroclube de Tatuí estava conscientizando seus pilotos da necessidade de fazer a anotação ao final de cada dia e estava tolerando que as anotações fossem feitas em até alguns dias após os voos, em razão das particularidades que envolvem os voos em um aeroclube de planador, como é o caso do Aeroclube de Tatuí. Traz explicação de como é o funcionamento do Aeroclube de Tatuí, cujas atividades se desenvolvem, em quase sua totalidade, aos finais de semana (sábados e domingos) e, que, por serem aeronaves leves, os planadores ensejam cuidados diversos dos aviões, e necessitam serem limpos e devidamente hangarados ao final de cada dia de voo e, após realizar todos os procedimentos de guarda dos planadores e com o adiantar da hora, muitas vezes já nas primeiras horas da noite, considerando que muitos alunos e pilotos residem em outras cidades que não a cidade de Tatuí/SP, este acabam por retornarem para suas casas, localizadas em outras cidades.

3.22. Aduz que, em razão do fato apontado, o Aeroclube de Tatuí, até o dia 21 de maio de 2015, quando da realização da auditoria, tolerava que as anotações no diário de bordo fossem feitas até o próximo final de semana de voo, isto é, até o próximo sábado, de forma que os diários de bordo eram preenchidos e atualizados no prazo máximo de 07 (sete) dias após o voo.

3.23. Reforça ainda o interessado que o procedimento não trazia qualquer prejuízo a segurança de voo, ao controle de horas das aeronaves, de suas revisões e inspeções, pois o controle da Diretoria do Aeroclube de Tatuí sobre suas aeronaves sempre foi rígido e, assim, entendia o Aeroclube de Tatuí que

não estava descumprindo qualquer regra, até a realização da auditoria.

3.24. Informa que a "não anotação" foi reconhecida pelo Aeroclube de Tatuí junto aos Inspetores de Aviação Civil encarregados da fiscalização e a prática, até então adotada pela entidade, foi explicada. Quando foi informado que a mesma estava errada, o Aeroclube de Tatuí imediatamente procurou resolver a questão, sendo que hoje, tudo é anotado ao final de cada dia de voo.

3.25. Conclui a manifestação que "de fato o Aeroclube de Tatuí praticou a infração que lhe é imputada no Auto de Infração de nº 004379/2016, pois permitiu ele que seu pilotos anotassem os voos em data posterior ao término dos voos". Entretanto, alega não ter agido com dolo, não ter a intenção de violar as normas aeronáuticas e que nenhuma ação prejudicou a segurança de voo.

3.26. Acerca de tais alegações, importa esclarecer que nenhuma das explicações é suficiente para elidir a prática do ato infracional imputado, inclusive confessado pelo recorrente.

3.27. Quanto aos fatos não importarem em prejuízo, é preciso ressaltar que o ilícito administrativo (ou infração administrativa, aqui tomados como sinônimos) consiste no "comportamento voluntário, violador da norma de conduta que o contempla, que enseja a aplicação, no exercício da função administrativa", de uma sanção da mesma natureza. [FERREIRA, Daniel. *Sanções administrativas*, p. 63.]

3.28. Com essa delimitação conceitual afasta-se a infração administrativa do ilícito penal e do ilícito civil, na exata medida em que se reconhece que sua apuração se dá por autoridade distinta e sob regime jurídico diverso: no primeiro caso, pela autoridade administrativa consoante as regras e princípios do Direito Administrativo aplicáveis na hipótese examinada; nos demais, pela autoridade judiciária, com suporte basilar nos códigos de Direito Penal (e de Processo Penal) e Civil (e de Processo Civil), respectivamente.

3.29. Quando se faz referência, no conceito de infração administrativa, ao comportamento como *voluntário* – e não culposo (por negligência, imprudência ou imperícia) ou doloso – está-se a pretender afastar a necessidade de ordinária exigência (e prova) da culpa (*lato sensu*) no atuar do suposto infrator para sua eventual responsabilização pela Administração Pública.

3.30. No dizer de Celso Antônio Bandeira de Mello, "a caracterização de inúmeras infrações administrativas prescinde de dolo ou culpa do agente, visto que, para configurar-se sua incursão nelas e consequente exposição às pertinentes sanções, *é indispensável que haja existido, pelo menos, a possibilidade do sujeito evadir-se conscientemente à conduta censurada*". [BANDEIRA DE MELLO, Celso Antônio. *Ilícito tributário*, pp. 24-25.]

3.31. As infrações administrativas, *quanto ao resultado (aos efeitos provocados pela conduta do infrator, mas sem com ela se confundir)*, podem ser formais ou materiais. Formais ou *de mera conduta* são aquelas que se concretizam *independentemente de um efetivo resultado externo à tipificada conduta*. Materiais, as que exigem um resultado que não se confunde com a conduta do infrator. [FERREIRA, Daniel. *Infrações e sanções administrativas*. Enciclopédia jurídica da PUC-SP. Celso Fernandes Campilongo, Alvaro de Azevedo Gonzaga e André Luiz Freire (coords.). Tomo: Direito Administrativo e Constitucional. Vidal Serrano Nunes Jr., Maurício Zockun, Carolina Zancaner Zockun, André Luiz Freire (coord. de tomo). 1. ed. São Paulo: Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, 2017. Disponível em: <https://enciclopediajuridica.pucsp.br/verbete/107/edicao-1/infracoes-e-sancoes-administrativas>]. A diferença será exclusivamente se a previsão normativa condiciona a reprobabilidade da conduta (e consequente cabimento de sanção) à um resultado que não se confunde, nem esgota, com a conduta do infrator. Não é o caso. A IAC 3151 não condiciona a infração a eventual dano causado.

3.32. Afasto tal alegação.

3.33. Melhor sorte não lhe assiste ao questionar sobre o dolo, como já dito anteriormente. O argumento de ausência de intencionalidade não tem o condão de afastar a responsabilidade da Autuada pela conduta infracional. O cumprimento de norma *erga omnes* vigente é objetivo, sem distinção de elemento volitivo, a não ser que expressamente consignado pela norma regulamentar. Como os normativos em comento não fazem expressamente esta distinção, não é possível vislumbrar que o argumento de exigência de voluntariedade para incursão na infração mereça prosperar.

3.34. Quanto a razoabilidade e proporcionalidade, importa asseverar que no processo administrativo sancionatório impera o livre convencimento do Fiscal-Regulador dentro da discricionariedade motivada e cotejo para com a finalidade específica a ser atingida com a eventual sanção a ser aplicada caso-a-caso.

3.35. Esta finalidade, por sua vez, no caso da ANAC, posta-se adstrita aos patamares firmados por norma de aplicação cogente e *erga omnes*. Isso é claro a partir da redação do art. 57, da então vigente Instrução Normativa 08/2008: "Art. 57. A penalidade de multa será calculada a partir do valor intermediário constantes das tabelas aprovadas em anexo à Resolução nº 25". A norma sucessora,

Resolução 427/2018, estabeleceu que "*quando inexistentes causas atenuantes ou agravantes ao caso ou quando elas se compensem deve ser aplicada a sanção no patamar médio da tabela anexa a esta Resolução*" (art. 36, §3º). Os dispositivos ao mesmo tempo que mostram a regra de início de cálculo da dosimetria, desenham um modelo de dosimetria vinculado, do qual o decisor não pode se desviar; qual seja, os valores de multa constantes dos anexos da citada resolução.

3.36. Isso dito, não cabe se falar em ausência de proporcionalidade uma vez que o fundamento para a aplicação da sanção foi a prática, por parte da autuada, de ato infracional previsto na legislação (devidamente constatado/apurado no caso) e, a partir disso, confirmada a infração, a dosimetria passa a ser entendida como ato vinculado aos valores e patamares estabelecidos no anexo da Resolução 25/2008 ou sua sucessora, Resolução 472/2018, não podendo a Administração dali extrapolar, vez que subjugada ao princípio constitucional da estrita legalidade. Confirmado o ato infracional, deve ser aplicada uma multa para cada infração confirmada, nos exatos termos e valores constantes do anexo da norma, como ocorreu no caso.

3.37. Acerca do requerimento para consideração de circunstâncias atenuantes, a análise constará de seção adiante destinada a Dosimetria a ser aplicada ao caso.

3.38. Ante o exposto, tem-se que as razões do recurso não lograram afastar as práticas infracionais que são atribuídas ao interessado, as quais restaram configuradas nos termos aferidos pela fiscalização.

#### 4. **DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO**

4.1. Verificada a regularidade da ação fiscal, há que se averiguar a propriedade do valor da multa aplicada como sanção administrativa ao ato infracional imputado.

4.2. Pelo exposto, houve, de fato, violação à legislação, com a prática de infrações fundamentadas na alínea 'e' do inciso III do art. 302 do CBA c/c art. 172 do CBA c/c itens 5.4 e 17.4, restando analisar a adequação do valor da multa aplicada como sanção administrativa.

4.3. 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.

4.4. Cumpre 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.

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

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

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

4.8. Diante do exposto, verifica-se a necessidade de realizar as considerações a seguir quanto à aplicação das circunstâncias atenuantes e agravantes e dosimetria da pena.

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

4.10. Cabe ressaltar que, conforme já relatado, o autuado reconheceu expressamente a veracidade dos fatos apontados no auto de infração, trazendo em suas manifestações alegações preliminares e justificativas para o cometimento da infração, de forma que pode ser reconhecida a incidência da circunstância atenuante relativa ao "reconhecimento da prática da infração".

4.11. 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.

4.12. 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.

4.13. 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.

4.14. Dessa maneira, diante dos documentos acostados aos autos, não é possível aplicar a circunstância atenuante disposta no inciso II do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018.

4.15. Para a análise da circunstância atenuante prevista no artigo 36, §1º, inciso III, da Resolução ANAC nº 472/2018 (“a inexistência de aplicação definitiva de sanções nos 12 (doze) meses anteriores à data do cometimento da infração em julgamento”), anteriormente disposta no inciso III do §1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008, é necessária pesquisa no Sistema Integrado de Gestão de Crédito (SIGEC) para identificar existência de aplicação de penalidade ao ente regulado no período de um ano encerrado em 17/05/2015, data em que cessaram as infrações ora analisadas.

4.16. Em consulta ao Sistema Integrado de Gestão de Crédito (SIGEC), conforme documento SEI nº 5808559, verifica-se que não existe penalidade aplicada em definitivo ao interessado no último ano contado das datas dos atos infracionais.

4.17. Portanto se verifica a possibilidade de manutenção da circunstância atenuante aplicada pelo setor competente em decisão de primeira instância.

4.18. **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.

4.19. **Da Sanção a Ser Aplicada em Definitivo** - Observa-se que o setor técnico competente em primeira instância fundamenta sua decisão e considera demonstrada a prática de infração tendo nos autos evidências que a empresa autuada permitiu que fossem realizados **16 voos** entre 16 e 17/05/2015, com a aeronave PP-GEG, sem o devido registro em Diário de Bordo, contrariando o disposto no item 9.3 da IAC 3151, conforme narrado no Auto de Infração e aplica a sanção de multa no valor de **R\$ 25.600,00 (Vinte e cinco mil e seiscentos reais)**.

4.20. Entretanto, conforme se observa do Parecer 61/2020/JULG ASJIN/ASJIN (SEI 3971966), com fundamento no disposto no Parecer nº 00154/2015/DDA/PFANAC/PGF/AGU da Procuradoria Federal junto à ANAC, segundo o qual a sanção aplicada deverá corresponder ao previsto na legislação em vigor na época dos fatos, entende-se necessária a reforma do valor da multa total aplicada.

4.21. Deve-se registrar que a Resolução ANAC nº 566/2020 entrou em vigor em 1º de julho de 2020, alterando a Resolução ANAC nº 472/2018 com a inclusão de dispositivos sobre Infração Administrativa de Natureza Continuada. Os artigos 37-A e 37-B da Resolução ANAC nº 472/2018 dispõem o seguinte:

Resolução ANAC nº 472/2018

Da Infração Administrativa de Natureza Continuada

Art. 37-A. Poderá ser caracterizada infração administrativa de natureza continuada a prática, pelo mesmo regulado, de mais de uma ação ou omissão que configurem infração administrativa de natureza idêntica, apuradas em uma mesma oportunidade fiscalizatória.

Parágrafo único. Será afastada a caracterização da infração continuada quando constatada a existência de prática ou circunstância que evidencie violação, pelo agente infrator, ao dever de lealdade e boa-fé que rege as relações entre administrado e Administração.

Art. 37-B. Caracterizada a natureza continuada das condutas infracionais, nos termos do art. 37-A desta Resolução, será aplicada multa, considerando-se o patamar médio da tabela constante na Resolução específica vigente à época da infração, calculada de acordo com a seguinte fórmula:

$$\text{Valor total da multa} = \text{valor da multa unitária} * \text{quantidade de ocorrências}^{1/f}$$

Em que a variável “f” assume um dos seguintes valores:

f1 = 1,85 quando não verificada qualquer circunstância descrita nos incisos I a V do § 2º do art. 36 desta Resolução.

f2 = 1,5 quando verificada ao menos uma das circunstâncias descrita nos incisos I a V do § 2º do art. 36 desta Resolução.

f3 = 1,15 quando verificadas, cumulativamente, as circunstâncias descritas no inciso III e no inciso IV do § 2º do art. 36 desta Resolução.

§ 1º A verificação de cada circunstância descrita nos incisos I a III do § 1º do art. 36 desta Resolução ensejará o acréscimo de 0,15 ao valor da variável “f” a ser aplicada.

§ 2º Valores diferentes de f1, f2 e f3 poderão ser definidos em Resolução específica que disciplina a matéria objeto da autuação.” (NR)

(...)

4.22. Cabe ainda mencionar o que consta do art. 2º da Resolução ANAC nº 566/2020, exposto a seguir:

Resolução ANAC nº 566/2020

Art. 2º Esta Resolução entra em vigor em 1º de julho de 2020 e terá aplicabilidade imediata a todos os processos administrativos sancionadores em que não tenha ocorrido o trânsito em julgado administrativo, na forma do art. 49 da Resolução nº 472, de 6 de junho de 2018.

4.23. Analisando o exposto acima, verifica-se que no art. 37-A da Resolução ANAC nº 472/2018 é estabelecido que pode ser caracterizada como infração continuada a prática de ação de natureza idêntica, apuradas em uma mesma oportunidade fiscalizatória.

4.24. No presente processo em análise, observa-se que as práticas têm a mesma natureza, sendo esta ausência de informações de voos no Diário de Bordo, incorrendo em irregularidade no controle e arquivamento do diário de bordo pelo operador da aeronave em dezesseis etapas de voo distintas. Além disso, verifica-se que as práticas irregulares foram apuradas em uma mesma oportunidade fiscalizatória.

4.25. Desta forma, consideram-se configuradas as condições necessárias para a caracterização da infração administrativa de natureza continuada, cabendo a aplicação dos parâmetros estabelecidos no art. 37-B da Resolução ANAC nº 472/2018 para o cálculo do valor total da multa.

4.26. No presente processo, confirmou-se a caracterização de dezesseis atos infracionais de natureza continuada. Portanto, considera-se a ‘quantidade de ocorrências’ igual a 16 (dezesseis). Observa-se que o caput do art. 37-B da Resolução ANAC nº 472/2018 estabelece que será aplicada multa, considerando-se o patamar médio da tabela constante na Resolução específica vigente à época da infração. Assim, no caso em análise, o ‘valor da multa unitária’ a ser considerado é R\$ 7.000,00, por ser este o patamar médio previsto na alínea ‘e’ do inciso III do art. 302 do CBA.

4.27. Ainda, faz-se necessário calcular o valor da variável “f” a ser aplicado na fórmula. Assim, considerando-se a incidência das circunstâncias atenuantes de reconhecimento da prática da infração e de inexistência de aplicação definitiva de sanções nos 12 (doze) meses anteriores à data do cometimento da infração em julgamento e considerando-se a inexistência de circunstâncias agravantes aplicáveis ao caso, o fator f foi calculado em 2,15, resultando no seguinte valor de multa: **R\$ 25.418,73** (vinte e cinco mil quatrocentos e dezoito reais e setenta e três centavos).

## 5. CONCLUSÃO

5.1. Pelo exposto, consideradas as atribuições a mim conferidas pelas 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 conhecer do Recurso e **DAR PROVIMENTO PARCIAL, REFORMANDO** a decisão prolatada pela autoridade competente da primeira instância administrativa em desfavor do INTERESSADO, REDUZINDO o valor da multa para **R\$ 25.418,73 (vinte e cinco mil quatrocentos e dezoito reais e setenta e três centavos)** para o conjunto das dezesseis infrações configuradas, caracterizadas como de natureza continuada, descritas no Auto de Infração nº 004379/2016 como "*permitir que se deixasse de registrar no Diário de Bordo da aeronave de marcas PP-GEG voos realizados no período apurado*".

À Secretaria.

Notifique-se.

Publique-se.

*Cássio Castro Dias da Silva*  
SIAPE 1467237  
Presidente da Turma Recursal - RJ



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 08/06/2021, às 18:03, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).

---



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **5761282** e o código CRC **A7B49086**.

---

Referência: Processo nº 00065.500436/2017-04

SEI nº 5761282

