

PARECER Nº 843/2020/CJIN/ASJIN
 PROCESSO Nº 00058.025963/2019-79
 INTERESSADO: RODRIGO JULIO SANTOS DA CONCEICAO

PROPOSTA DE DECISÃO EM SEGUNDA INSTÂNCIA – ASJIN

Infração: Deixar de registrar informação de acordo com o disposto na Resolução 457, de 20 de dezembro de 2017, ou fazê-lo de modo inadequado, em infração à legislação complementar.

Enquadramento: Art. 289, inciso I, da Lei n.º 7.565/1.986 (Código Brasileiro de Aeronáutica – CBA) c/c art. 16, inciso I, da Resolução 457, de 20/12/2017.

PRINCIPAIS DOCUMENTOS E MARCOS PROCESSUAIS

Auto de Infração - AI	Data da Infração	Lavratura do AI	Notificação da autuação	Defesa Prévia	Decisão de Primeira Instância - DC1	Crédito de Multa - SIGEC	Condutas infracionais	Total Multa(s) aplicada(s)	Notificação da DC1	Recurso	Aferição Tempestividade
009152/2019	22/9/2018	12/7/2019	24/7/2019	13/08/2019	16/6/2020	670394201	1	R\$ 1.600	7/10/2020	19/10/2020	30/10/2020

Proponente: Pedro Gregório de Miranda Alves - SIAPE 1451780 - Membro Julgador ASJIN - Portaria ANAC nº 2479/ASJIN/2016.

1. HISTÓRICO

1.1. Primeiramente, adota-se o relatório constante da análise de primeira instância (4363313) como parte integrante deste histórico.

1.2. Trata-se de recurso interposto pelo interessado em face de decisão proferida no curso do presente processo administrativo registrado no Sistema Eletrônico de Informações - SEI, da qual restou aplicada sanção de multa consubstanciada no crédito registrado no SIGEC sob o número acima referenciado.

1.3. O AI (3234496) de referência, cujo teor se transcreve a seguir, deu origem ao feito descrevendo a conduta do interessado como infração enquadrada na norma acima especificada.

DESCRIÇÃO DA EMENTA: Deixar de registrar informação de acordo com o disposto na Resolução 457, de 20 de dezembro de 2017, ou fazê-lo de modo inadequado, em infração à legislação complementar.

CÓDIGO EMENTA: 04.0000457.0007

HISTÓRICO: O piloto RODRIGO JULIO SANTOS DA CONCEICAO, CANAC 128720, registrou no diário de bordo da aeronave PT-VOX uma informação inadequada referente à operação do dia 22/09/2018. Na folha nº 0016, linha 1, do Diário de Bordo nº 03/PT-VOX/18, consta o registro de que a aeronave teria realizado pouso no aeródromo de SWCB (Campos Belos/GO), às 16:00, quando na realidade o pouso ocorreu às 18:15 UTC, fora de aeródromo, em Teresina de Goiás-GO. A infração se encontra capitulada no Art. 16, Inciso I da Resolução 457 de 20/12/2017, combinado com o Inciso I do artigo 289 da Lei 7565 de 19/12/1986.

1.4. Em 16/6/2020, a autoridade competente decidiu pela aplicação de multa no patamar mínimo previsto, de R\$ 1.600 para a conduta infracional confirmada (4363331), sendo gerado o crédito de multa SIGEC (4553564) de referência.

1.5. Em 20/7/2020, foi enviado ofício de notificação do interessado acerca do apenamento (4553566), o qual foi não obteve êxito em alcançar seu destinatário (4782819). Em despacho (4605432), a ASJIN então determinou a renovação da tentativa de notificação do interessado, sendo assim enviado novo ofício de notificação em 28/9/2020 (4820719).

1.6. O interessado foi devidamente notificado da DC1 em 7/10/2020 (4946336) e protocolou recurso administrativo (4912881) em 19/10/2020 (4912883), cuja tempestividade foi certificada em despacho pela ASJIN (4960204), sendo os autos então distribuídos à relatoria para seguimento do feito, à carga deste analista.

1.7. É o breve relato.

2. PRELIMINARES

2.1. Recurso conhecido, vez que presentes seus pressupostos de admissibilidade e tempestividade, e recebido sem efeito suspensivo, eis que apresentado na vigência do art. 38 da Resolução ANAC nº 472/2018:

Resolução nº472/2018

Art. 38. Da decisão administrativa que aplicar sanção pecuniária, caberá recurso a ser interposto no prazo de 10 (dez) dias, contados da data da ciência da decisão pelo autuado, no endereço físico ou eletrônico indicado.

§ 1º O recurso não terá efeito suspensivo, ressalvada a possibilidade prevista no parágrafo único do art. 61 da Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999.

2.2. Da regularidade processual

2.3. Em seu recurso, o interessado apresentou as seguintes razões questionando a regularidade processual:

DAS IRREGULARIDADES PROCESSUAIS – CAUSA DE NULIDADES

Em uma primeira análise, verifica-se de plano que o AI em tela se encontra deficiente, eis que **não traz em seu bojo a descrição do processo administrativo ao qual pertence**, fator que inviabilizou apresentação de resposta completa ao AI apenas partindo de uma descrição genérica de histórico, o que contraria o teor da Resolução nº 25/2008, obliterando, ainda, o acesso ao teor completo da matéria produzida contra o próprio.

Em análise aos presentes autos, observa-se que não foram respeitados os preceitos legais de legalidade, eis que o Auto de Infração lavrado não conta com quesitos essenciais para sua validade, ao passo que também não foi instruído com o relatório de fiscalização.

Eis o disposto na resolução nº 25/2008 da ANAC quanto à observação à legalidade nos processos administrativos: *Art. 1º Na condução dos processos administrativos de que trata esta Resolução serão observados, dentre outros, os princípios da legalidade, publicidade, finalidade, motivação, razoabilidade, proporcionalidade, moralidade, ampla defesa, contraditório, segurança jurídica, interesse público e eficiência.*

Ainda quanto às formalidades legais exigidas, reza o art. 8º da Resolução 25/2008 da ANAC que o Auto de Infração deve conter em seu bojo requisitos essenciais de validade, conforme abaixo: *Art. 8º O AI deve conter os seguintes requisitos: I - identificação do autuado; II - descrição objetiva da infração; III - disposição legal ou normativa infringida; IV - indicação do prazo de vinte dias para a apresentação de defesa; V - assinatura do autuante e indicação de seu cargo ou função; VI - local, data e hora. (grifos adicionados)*

No caso epigrafado, o processo administrativo teve regular andamento mesmo com déficit de condições essenciais para seu regular desenvolvimento, eis que o Auto de Infração apresentado para instauração de processo administrativo não contém a assinatura legível que viabilize a identificação do autuante responsável pela lavratura.

Ainda quanto à irregularidade dos autos de Infração epigrafados, reitera-se que os mesmos não apresentam relatório de fiscalização específico, conforme exigência legal contida na Instrução Normativa 08/2008 da ANAC, nos termos seguintes: *Art. 3º O início do Processo Administrativo para a apuração de infrações aos dispositivos legais disciplinadores da atividade de aviação civil e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária e aplicação de sanção é originado por Auto de Infração decorrente de: I - constatação imediata de irregularidade; II - Relatório de Fiscalização. (...) Art. 6º O auto de infração conterá os seguintes elementos: I - numeração seqüencial e indicação do órgão emissor; II - identificação e endereço do autuado; III - local, data e hora da lavratura; IV - descrição objetiva do fato ou do ato constitutivo da infração, incluindo data, local e hora da ocorrência, número do voo e identidade do passageiro, quando for o caso; V - indicação da disposição legal ou da legislação complementar infringida; VI - indicação do prazo e local para apresentação de defesa; VII - assinatura do autuado, seu representante legal ou preposto; VIII - identificação do autuante, com o cargo, número de matrícula e assinatura.*

A descrição dos itens contidos nos arts. 3º e 6º acima transcritos é taxativa acerca da exigência dos quesitos que compõe o AI, visando sua legalidade formal, assim, a ausência de formação de processo administrativo inviabiliza a apresentação de defesa pelo Defendente.

Mais que mera formalidade, a ausência de motivação para constatação da “suposta irregularidade” apontada é impeditivo para o exercício do direito de defesa, eis que por conta disso, resta cerceado pela falta de informações necessárias à realização de defesa específica.

(...)

DA DESÍDIA DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

O procedimento em questão também é nulo de pleno direito em face de inexistência de autuação em flagrante, pois a Administração tinha a obrigação de lavrar o auto de infração imediatamente.

Mais do que dever da Administração, a autuação em flagrante constitui um verdadeiro direito do Administrado, pois além de garantir ao ato administrativo o necessário grau de certeza e segurança, possibilita ao Autuado o exercício do contraditório e da ampla defesa desde aquele momento. Ocorre que esse direito foi negado a defendente, o que viola a garantia constitucional da ampla defesa e do contraditório.

Em que pese “a Administração ter presunção de legitimidade dos atos que pratica”, a verdade é que o ordenamento jurídico brasileiro não admite a cominação de sanção por mera presunção da infração.

Admitir a infração por mera presunção de veracidade do ato administrativo (auto de infração), em face da simplória fé pública atribuída ao Agente Público implica em validar a arbitrariedade em detrimento da presunção de inocência, princípio este engravado no seio da Constituição Federal, art. 5º, LVII.

Portanto, junto com a obrigação do Agente Público de tentar a abordagem para fins de autuação em flagrante, o infrator tem o direito de ser imediatamente notificado, ainda no local da infração, pois é inegável que o processo administrativo começa com a lavratura do auto de infração.

O art. 5º, LV da Constituição Federal determina que, havendo processo, deve ser garantido o contraditório e a ampla defesa, o que implica reconhecer que o Autuado tem o direito de, no exato momento da autuação, exercer o contraditório e o seu direito à ampla defesa, podendo provar, naquele momento, que não cometeu a infração que lhe é imputada ou, no mínimo, apresentar alguma excludente de ilicitude.

Ocorre que esse direito foi subtraído do recorrente, uma vez que levou-se 11 meses anos para trazer à lume uma situação que não causou prejuízo algum e eu foi prontamente corrigida.

Esse vício representa insanável ofensa às garantias constitucionais, mais precisamente ao art. 5º, LV da Carta Magna que dispõe que “aos litigantes, em processo judicial ou administrativo, e aos acusados em geral são assegurados o contraditório e ampla defesa, com os meios e recursos a ela inerentes”. Ocorre que essas garantias foram negadas a defendente pela falta da abordagem, mesmo que via fonia, no momento da suposta infração, o que permitiria negativa do ato ou mesmo a sua justificativa.

Como visto, a não abordagem e a não lavratura do auto no momento da suposta infração viola as garantias constitucionais e as disposições legais acima transcritas, pois esse vício impossibilitou que a defendente exercesse plenamente o seu direito ao contraditório e à ampla defesa, pois lhe subtraiu a possibilidade de provar, naquele momento, que não praticou a infração imputada ou, no mínimo, que tinha justo motivo para fazê-lo (excludente de ilicitude). Referido vício enseja a nulidade do Auto.

Ademais, deve ser observado que não existe, no Auto de Infração, a assinatura do suposto piloto infrator (em fato quatro anos posterior). A ausência do colhimento da assinatura no Auto de Infração agride os princípios do contraditório e da ampla defesa. Convém lembrar que a assinatura do infrator, nesse caso, é elemento indispensável para a validade do ato administrativo.

Oportuno lembrar que o Agente Público não tem liberdade irrestrita nem quando pratica os chamados atos discricionários, pois mesmo nessa categoria, o Agente fica obrigado a “evidenciar a competência para o exercício desse poder e a conformação do ato com o interesse público”

(Lopes Meirelles, Hely, p.102).

O ato discricionário, para não se tornar ato arbitrário, deve ter como vetor o interesse público, devendo este ser demonstrado pelo Administrador (motivação). Uma vez apartado do interesse público, o ato administrativo tornar-se-á ilegal, ensejando, por conseguinte, a sua anulação, como no caso em comento.

Logo, se o Agente Público é obrigado a observar determinados limites até mesmo quando pratica ato discricionário, resta claro que a ausência da assinatura do infrator no auto de infração implica em nulidade absoluta, pois além impossibilitar o exercício do contraditório e da ampla defesa da parte Autuada, ainda caracteriza ato desprovido de motivação/fundamentação. Explica-se:

Mesmo que considerássemos como discricionário o ato de colher ou não a assinatura do suposto infrator no auto de infração, ainda assim o Agente Público estaria obrigado a motivar a sua decisão, justificando a hipótese de não colhimento da assinatura e demonstrando a conformidade do ato administrativo com o interesse público, o que não foi feito no caso em tela. Assim, nulo o ato, pois desprovido de motivação.

Portanto, percebe-se que o auto de infração em questão representa inegável violação à literal disposição de Lei Federal, pois não houve qualquer facilitação para o exercício do direito de defesa da Administrada (art. 3º, I da Lei nº 9.784/99), já que o não colhimento da assinatura do suposto infrator no Auto de Infração tirou da Autuada a possibilidade de provar, naquele exato momento, que não praticou a infração que lhe foi imputada ou, no mínimo, de apresentar alguma excludente de ilicitude.

DA NEGATIVA DE VISTA

O recorrente reside em outro Estado da Federação e está não apenas com seus direitos cerceados nos quesitos já debatidos, como ao menos recebeu o teor das cópias das decisões (instauração do processo administrativo nos moldes da Resolução 25/2008/Anac), suas minutas ou mesmo, o auto de infração devidamente formulado (contrariedade ao teor do artigo 5º, inc. LV da CF/88) e, ainda pior, o nº SEI para acesso virtual!

Destarte, o defendente foi surpreendido pela inviabilização da aplicação do teor previsto na Lei nº 9784/99, inciso III do art. 3º do Capítulo II, que concede ao Administrado o direito de vista aos autos, ou ao menos seu teor, eis do envio tão somente do aviso de aplicação da penalidade por parte da ANAC.

Novamente, pela inteligência do Art. 53 do Cap. XIV da Lei 9784, de 29 de janeiro de 8 1999, retificada em 11 de março de 1999, faz-se imperativo o cancelamento/arquivamento da Decisão/Auto de Infração, o que se espera por mais lúdimo e justo, sendo ainda ofertada à Administração a possibilidade de anular seus próprios atos, quando evitados de vícios de ilegalidade.

DAS PROVAS E MEIOS LEGAIS

A Lei 9784/99 prima em diversos artigos pelo direito de defesa por parte dos administrados, o que deve ser observado especialmente pela Administração Pública (artigo 2 e 68), sendo que seu artigo 1º determina a proteção dos direitos dos administrados.

Por exemplo, a Administração Pública deve se ater a adequada produção de provas antes de impulsionar um feito que venha a prejudicar ou questionar a conduta daqueles que administra (art. 2, par. único, inc. X). Tanto mais, deve se valer das provas admissíveis em direito e ao procedimento em espécie (art. 30 da LPA).

Logo, precisa o defendente de tomar conhecimento do teor das provas apontadas como fatores determinantes para a imposição de qualquer medida negativa, pois se consta algo nesse sentido que corrobore uma ilação, ou qualquer coisa da espécie, será uma mentira, perpetrada com má fé, o que ensejará medidas de ordem legal para apurar tal situação!

Deste modo, por sua própria falta de plausibilidade, há de se reiterar que, após detida análise, sejam os autos em questão definitivamente arquivados, o que reverberará o melhor direito, sem prejuízo das medidas legais que se façam necessárias.

2.4. Verifica-se, da leitura do recurso, que o interessado reitera as razões de forma apresentadas em sede de defesa prévia (3348423), trazendo os mesmos argumentos e alegações replicados com conteúdo idêntico na peça recursal.

2.5. Destarte, ao passo em que se consigna que tais razões já restaram devidamente afastadas pelo decisor competente em sede de DC1 (4363313, seção 2.2 - análise da defesa prévia) e, com fulcro no § 1º do art. 50 da Lei 9.784/1999, que abre a possibilidade de que a motivação da decisão de recurso administrativo consista em declaração de concordância com fundamentos de anteriores decisões, este relator ora endossa os argumentos trazidos por aquele decisor para afastar os argumentos de irregularidade processual, bem como a sua fundamentação e motivação, declarando concordância a fim de que passem a fazer parte integrante da presente análise.

2.6. Por oportuno, acerca do argumento de que o AI não traz em seu bojo o processo a que pertence, cumpre esclarecer que o AI é o documento que inaugura o processo administrativo sancionador, o qual é autuado após a lavratura e inserção desta peça no sistema SEI!, momento este em que se gera a numeração do processo. Ainda quanto ao AI, a alegação de ausência de assinatura do autuante não encontra guarida, vez que este foi devidamente assinado pelo servidor da ANAC responsável pela ação fiscal (3234496): Maria Cristina Cruz Brito Ferreira, Agente Administrativo, em 17/07/2019, às 09:36.

2.7. Ante o exposto, considerados os marcos processuais dispostos no quadro acima, bem como os eventos descritos no histórico supra que complementa o relatório da DC1, aponta-se que o presente feito preservou os princípios e interesses da Administração Pública, bem como os direitos aos princípios do contraditório e da ampla defesa do interessado, razão pela qual se acusa sua regularidade.

2.8. Julga-se, assim, o processo apto à decisão de segunda instância administrativa por parte desta ASJIN - DC2.

3. **MÉRITO**

3.1. **Da fundamentação da matéria**

3.2. Trata-se de norma que regulamenta o Diário de Bordo das aeronaves civis brasileiras. O CBA, em seu art. 172, dispõe o que deve indicar o Diário de Bordo, sendo complementado pela Resolução nº 457, de 20/12/2017, que dispõe as informações que nele devem ser preenchidas e o responsável pelo preenchimento:

CBA

Art. 172. O Diário de Bordo, além de mencionar as marcas de nacionalidade e matrícula, os nomes do proprietário e do explorador, deverá indicar para cada voo a data, natureza do voo (privado aéreo, transporte aéreo regular ou não regular), os nomes dos tripulantes, lugar e hora da saída e da chegada, **incidentes** e observações, inclusive sobre infra-estrutura de proteção ao voo que forem de interesse da segurança em geral.

(Sem grifos no original)

Resolução nº 472/2017

Art. 4º O Diário de Bordo é o registro primário das seguintes informações relativas a cada voo:

I - número sequencial cronológico que identifique o registro daquele voo;

II - identificação dos tripulantes, contendo função à bordo e horário de apresentação;

III - data;

IV - locais de pouso e decolagem;

V - horários de pouso, decolagem, partida e corte dos motores;

VI - tempo de voo IFR;

VII - total de combustível por etapa de voo;

VIII - natureza do voo;

IX - quantidade de pessoas a bordo;

X - carga transportada;

XI - ocorrências;**XII - discrepâncias técnicas e pessoa que as detectou;**

XIII - ações corretivas;

XIV - tipo da última intervenção de manutenção (exceto trânsito e diária);

XV - tipo da próxima intervenção de manutenção (exceto trânsito e diária);

XVI - horas de célula previstas para a próxima intervenção de manutenção; e

XVII - responsável pela aprovação para retorno ao serviço.

§ 1º As informações registradas no diário de bordo devem ser assinadas pelo piloto em Comando pelo menos até o fim da jornada.

(...)

Art. 6º O piloto em comando do voo é o responsável por assinar as informações de que tratam os incisos I a XII do art. 4º desta Resolução.

(Sem grifos no original)

3.3. Mais adiante, a própria Resolução nº 457/2017 prevê aplicação de multa pelo registro de informação inadequada no Diário de Bordo, em consonância com o previsto no CBA:

CBA

Art. 289. Na infração aos preceitos deste Código ou da legislação complementar, a autoridade aeronáutica poderá tomar as seguintes providências administrativas:

I multa

Resolução nº 457/2017

Art. 16. Será aplicada multa ao operador de aeronave e ao profissional responsável pelo registro que:

(...)

I - Deixar de registrar informação de acordo com esta Resolução ou fazer de modo inadequado.

(...)

3.4. Das questões de fato

3.5. Segundo os autos do processo, o interessado, comandante da aeronave PT-VOX no dia 22/9/2018, registrou no Diário de Bordo, na página nº 0016, linha 1, do Diário de Bordo nº 03/PT-VOX/18, a informação de que a aeronave teria realizado pouso no aeródromo de SWCB (Campos Belos/GO), às 16:00. Entretanto, aos efetuar o cruzamento das informações do diário de bordo com o Boletim de Registro de Ocorrência com Aeronave - BROA, a fiscalização verificou a inconsistência do registro efetuado pelo interessado: o BROA nº 200/ASIPAER/2018 informa que o pouso efetuado pela aeronave PT-VOX ocorreu, de fato, em Teresina de Goiás, e que não se deveu a uma emergência.

3.6. Ou seja, o registro efetuado pelo interessado no Diário de Bordo apresentou inexatidão pois, segundo este, o pouso da aeronave teria ocorrido em local e horário diferentes daqueles onde o pouso de fato ocorrera: pouso em SWCB (Campos Belos/GO), às 16:00, quando na realidade o pouso ocorreu às 18:15 UTC, fora de aeródromo, em Teresina de Goiás-GO.

3.7. Das razões do recurso

3.8. Em grau recursal, assim como na defesa prévia, o interessado baseou suas razões em questões preliminares formais, estas já devidamente superadas no curso do presente processo sancionador. Não obstante, observa-se haver também reiterado, no recurso, questionamentos de mérito apresentados em sede de primeira instância:

(...)

DA EQUIVOCADA CAPITULAÇÃO DA NORMA (Lei 7565/86)

Insta esta Agência em capitular a suposta conduta do recorrente como aquela prevista no inc. I do art. 289 da Lei 7565/86, contudo sem descrevê-la segundo o que estabelece seus artigos 299/302.

Portanto, extremamente equivocada a capitulação contida no AI. Novamente, não está cumprido o que determina os incisos II e III do artigo 8º da Resolução da própria Anac.

E não venha considerar tanto como vícios "meramente formais", pois os erros são crassos e à par de qualquer realidade que tentou imputar à defendente!

De igual feita, não há de falar em futura "convalidação", pois tanto afrontará o que dispõe a literalidade da Lei Federal 9.784/99, especialmente seu inciso XIII, do parágrafo único do Art. 2º, que veda a aplicação retroativa em função de nova interpretação.

No Art. 53 do Cap. XIV da Lei 9784, de 29 de janeiro de 1999, retificada em 11 de março de 1999, faz-se imperativo o cancelamento/arquivamento da Decisão/ Auto de Infração, o que se espera por mais lúdimo e justo, sendo ainda ofertada à Administração a possibilidade de anular seus próprios atos, quando eivados de vícios de ilegalidade.

(...)

DOS FATOS COMO SE DERAM

Eventualmente superados os argumentos relativos aos vícios legais e formais retro sustentados, passemos então à análise dos fatos, como se deram:

Não houve equívoco no preenchimento do diário de bordo, vez que a aeronave de fato iria ao

aeródromo de Campos Belos (SWCB), sendo que se viu obrigado a realizar um pouso não previsto no aeródromo de Teresina, por questões técnicas, onde veio a dar-se o incidente devidamente comunicado às autoridades aeronáuticas.

Ora, o defendente nunca faltou com a verdade, viu-se envolvido em um grave incidente e ora se lhe vê imposto um auto de infração oriundo de razões alheias aos fatos, conforme passada ao SERIPA/CENIPA/FAB.

Importante, assim, destacar que o diário de bordo foram preenchidos em conformidade com as normas, não havendo que falar sequer de inexatidão de seu teor.

Nessa mesma ceara, sendo que o defendente possui bons antecedentes, ao passo em que a suposta falta não colocou em risco sua atividade, ou a segurança da aviação civil e, deve-se destacar, que em eventual dosimetria a uma sanção que possa, em tese ser aplicada, há de se conceder os benefícios previstos na Resolução nº 25/2008, mais especificamente seu artigo 22, inc. II e III.

3.9. **Da análise das razões recursais**

3.10. Acerca dos questionamentos mérito apresentados pelo interessado, replica-se aqui também os argumentos da análise (4363313) em sede de DC1, os quais já fazem parte integrante do presente parecer e proposta de decisão (§ 1º do art. 50 da Lei 9.784/1999):

Na alegação seguinte da Defesa consta que haveria erro quanto a capitulação do Auto de Infração (...)

No entanto, conforme já mencionado anteriormente, a Resolução nº 25 da ANAC não mais vigora, não havendo de se falar portanto em violação ao seu texto. Observa-se também que não existe erro de capitulação uma vez que o artigo 289 do Código Brasileiro de Aeronáutica dispõe acerca da possibilidade de aplicação de multa à violações à esta Lei ou da legislação complementar, enquanto o artigo 16 da Resolução ANAC nº 457 de 20/12/2017 regula a dosimetria quanto à falhas dos registros dos diários de bordo de aeronave brasileira, não prosperando também esta alegação.

(...)

Finalmente é alegado que o registro inexacto contido no diário de bordo teria sido motivado pela necessidade de realização de um pouso inesperado (...)

Como se observa, a Resolução 457 dispõe sobre as informações que devem ser preenchidas no diário de bordo das aeronaves, sendo obrigatório portanto que o registro contido no diário de bordo indique o local ou a aeronave de fato pousou e não o local inicialmente programado para o pouso. E ainda, que as ocorrências tais como incidentes, mudança de rotas, etc, devem ser registradas e assinadas pelo piloto em comando.

(...)

Por outro lado, não parece razoável assumir que, em após uma situação de ameaça a vida, no caso de acidente, ou mesmo que apenas afete a segurança da operação, no caso de incidente (mas que só se define após o ocorrido e feita as devidas avaliações), o legislador ou o regulador quererem que o piloto em comando, psicologicamente abalado e por vezes incapacitado ou lesionado, quando não vem a óbito, faça algum registro no diário de bordo até o fim da jornada, entretanto, como se observa pela cópia do diário de bordo acostada aos autos, o tripulante faz o registro do voo ocorrido no dia 22/09/2018 [3234554] mas com a localidade divergente e sem apontar a ocorrência do pouso em pista não homologada que ocasionou danos leves na aeronave.

3.11. Ademais, reforçando tais contrarrazões, deve-se ter claro que o objeto do presente feito não é o incidente ocorrido, senão o registro de informação inconsistente no Diário de Bordo, cuja ocorrência restou devidamente comprovada nos autos. E cabe observar que o próprio interessado não nega o registro inconsistente no Diário de Bordo em nenhuma das cópias de sua peça contestatória (defesa e recurso), apelando para argumentos que justificariam a incursão infracional sem, contudo, a descaracterizar. Aliado a isso, a farta documentação probatória acostada na instrução processual pela fiscalização corrobora a confirmação prática infracional.

3.12. Ante o exposto, resta confirmada a prática infracional por registrar informação de modo inadequado ao previsto na Resolução nº 457/2017, no Diário de Bordo da aeronave PT-VOX.

3.13. **Da dosimetria da sanção**

3.14. Confirmada a prática infracional, resta analisar a adequação da sanção aplicada.

3.15. Em respeito ao que dispõe o CBA, a sanção deve refletir a gravidade da infração (art. 295 da Lei nº 7.565/86). Por sua vez, a Resolução nº 472/2018 dispõe ainda que, na gradação das sanções, deverão ser consideradas circunstâncias atenuantes e agravantes. E, como no presente caso restou caracterizada infração continuada, a dosimetria da sanção deve seguir o previsto no art. 37-B da mesma Resolução:

Resolução nº 472/2018

Art. 36. Na dosimetria da aplicação de sanções 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; e

III - a inexistência de aplicação definitiva de sanções nos 12 (doze) meses anteriores à data do cometimento da infração em julgamento.

§ 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 - a exposição ao risco da integridade física de pessoas ou da segurança de voo; e

V - a destruição de bens públicos.

§ 3º 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.

§ 4º Ocorre reincidência quando houver o cometimento de nova infração no período de tempo igual ou inferior a 2 (dois) anos contados a partir do cometimento de infração anterior de natureza idêntica para a qual já tenha ocorrido a aplicação de sanção definitiva.

3.16. A Resolução nº 457/2017 prevê em seu art.16 que, para a falta de registro ou o registro feito de modo inadequado no Diário de Bordo, deve ser adotada a medida administrativa sancionatória de multa, por registro, sendo esta no patamar mínimo de R\$ 1.600,00, intermediário de R\$ 2.800,00 e máximo de R\$ 4.000,00.

3.17. Assim, considerando o disposto no no art. 36 da Resolução nº 472/2018, o decisor de primeira instância entendeu presente a atenuante de "inexistência de aplicação definitiva de sanções nos doze meses anteriores à data do cometimento da infração em julgamento" (art. 36, § 1º, inciso III) e ausentes circunstâncias agravantes no presente caso.

3.18. Este analista, por sua vez, é concorde com aquele decisor.

3.19. **Da sanção a ser aplicada em definitivo**

3.20. Sugere-se a aplicação de multa no patamar mínimo previsto, no valor de R\$ 1.600,00 (mil e seiscentos reais), vez que ausentes circunstâncias agravantes e presente circunstância atenuante prevista no parágrafo primeiro, inciso III, considerado o rol taxativo fixado no art. 36 da Resolução 472/2018.

4. **CONCLUSÃO**

4.1. Pelo exposto, sugere-se **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO-SE** a multa aplicada em sede de primeira instância no valor de **R\$ 1.600,00 (mil e seiscentos reais)** para a infração descrita no AI de referência.

4.2. É o parecer e proposta de decisão.

4.3. Submete-se ao crivo do decisor.

Pedro Gregório de Miranda Alves

SIAPE 1451780



Documento assinado eletronicamente por **Pedro Gregório de Miranda Alves, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 02/12/2020, às 10:42, 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 **5053626** e o código CRC **DE3ECD6**.



DESPACHO

Assunto: Sobrestamento da análise. Resolução n. 583/2020

1. A Resolução nº 583, de 1º de setembro de 2020, tem como escopo sobrestar a fase de julgamento dos processos administrativos sancionadores previstos na Resolução nº 472, de 6 de junho de 2018, em decorrência dos efeitos da pandemia da COVID-19.

2. Conforme motivações constantes do processo 00058.012708/2020-08, a Diretoria Colegiada da ANAC, no exercício da competência que lhe foi outorgada pelo art. 11, inciso V, da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, tendo em vista o disposto no art. 8º, inciso XLVI, da mencionada Lei, e considerando a situação de emergência em saúde pública advinda da pandemia da COVID-19, determinou sobrestar por 180 (cento e oitenta) dias o julgamento dos processos administrativos sancionadores em curso na Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC.

Art. 1º Sobrestar por 180 (cento e oitenta) dias o julgamento dos processos administrativos sancionadores em curso na Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC.

Parágrafo único. Não está interrompida a análise do processo sancionador quando houver:

I - decisão, proferida por qualquer instância julgadora, que implique, ou recomende à Diretoria Colegiada, a aplicação de medida restritiva de direitos, cumulada ou não com sanção pecuniária, ou o arquivamento do processo;

II - risco de prescrição, com prazo igual ou inferior a 2 (dois) anos para prescrição da ação punitiva ou executória da Administração; ou

III - apresentação ou prática voluntária de atos pelos administrados após a publicação desta Resolução para continuidade do processo.

3. Em cumprimento da determinação normativa emitida pelo órgão, fica, portanto, sobrestado o presente caso, por não se enquadrar em nenhuma das hipóteses excepcionais do parágrafo único do dispositivo.

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 10/02/2021, às 18:14, 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 **4977557** e o código CRC **D3F170BC**.



DESPACHO

Assunto: Remoção de Sobrestamento

1. Considerando o decurso do prazo de 180 dias estabelecido pela Resolução nº 583, de 1º de setembro de 2020, contados a partir da data de sua publicação, que se deu em 03/09/2020, Seção 1, pág.58 do DOU, e, ainda, as instruções contidas no Memorando-circular nº 1/2021/ASJIN que autoriza a retomada do julgamento dos processos afetados pela citada Resolução, determino a remoção do sobrestamento do presente feito e a retomada de sua regular tramitação.



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 08/03/2021, às 09:36, 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 **5444426** e o código CRC **DFA4B69F**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
CJIN - CJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 769/2020

PROCESSO Nº 00058.025963/2019-79

INTERESSADO: RODRIGO JULIO SANTOS DA CONCEICAO

Brasília, 08 de março de 2021.

1. Trata-se de Recurso Administrativo interposto pelo interessado contra decisão de primeira instância administrativa de multa no valor de R\$ 1.600,00 (mil e seiscentos reais) pela prática da infração descrita no Auto de Infração - AI nº 009152/2019 (3234496), de deixar de registrar informação de acordo com o disposto na Resolução nº 457, de 20 de dezembro de 2017, ou fazê-lo de modo inadequado, em infração à legislação complementar.
2. A infração foi capitulada no art. 289, inciso I, da Lei n.º 7.565/1.986 (Código Brasileiro de Aeronáutica – CBA) c/c art. 16, inciso I, da Resolução 457, de 20/12/2017.
3. Considerando que o interessado recorrente não apresentou nas razões recursais argumento ou prova capaz de desconstituir a infração imposta na decisão recorrida, por celeridade processual e, com fundamento no artigo 50, §1º, da Lei nº 9.784/1999, ratifico os argumentos trazidos na proposta de decisão (5053626), ressaltando que, embora a Resolução nº 472/2018 tenha revogado a Resolução nº 25/2008 e a IN nº 08, de 2008, também estabeleceu, em seu artigo 82, que suas disposições não prejudicam atos já praticados e a aplicação das normas vigentes à época dos fatos, inclusive no que concerne às sanções aplicáveis. Desta forma, importa esclarecer que as alterações normativas citadas não influenciaram o teor da presente decisão.
4. Dito isto, com base nas atribuições a mim conferidas pelas designações que constam nas Portarias nº 751, de 07/03/2017, e nº 1.518, de 14/05/2018, e com fundamento no art. 42, inciso I, da Resolução nº 472, de 2018, e competências conferidas pelo artigo 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381, de 2016, **DECIDO** conhecer e **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO** a multa aplicada em sede de primeira instância no valor de **R\$ 1.600,00 (mil e seiscentos reais)**.

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

Publique-se.

Notifique-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 08/03/2021, às 09:39, 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 **5053627** e o código CRC **E873CA41**.