



PARECER N° 50/2021/CJIN/ASJIN
PROCESSO N° 00058.066955/2016-30
INTERESSADO: JAIME MACHADO MORAES

PROPOSTA DE DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA – ASJIN

Auto de Infração n°: 000292/2016

Data da Lavratura do Auto de Infração: 24/04/2016

Crédito de Multa (SIGEC): 661.972/17-0

Descrição da ementa: No Diário de Bordo, não preenchimento ou preenchimento incompleto referente aos dados de uma etapa do voo antes da saída da tripulação da aeronave após o término do voo

Aeronave: PP-JAI

Proponente: Renata de Albuquerque de Azevedo – SIAPE 1766164

1. RELATÓRIO

1.1. Introdução

Trata-se de recurso interposto por JAIME MACHADO MORAES referente ao AI n° 000292/2016, em face da decisão proferida no curso do Processo Administrativo n° 00058.066955/2016-30, conforme registrado no Sistema Eletrônico de Informações (SEI) desta Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, da qual restou aplicada pena de multa, consubstanciada essa no crédito registrado no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC sob o número 661.972/17-0.

Importante destacar que, no presente processo, constam dois autos de infração sob os seguintes números: 000292/2016 e 000310/2016 (SEI n° 0309952, fls. 01 a 03). Conforme Decisão Monocrática de Segunda Instância n° 450/2020 (SEI n° 4427941), foi identificada a necessidade de criação de novo processo administrativo (número 00058.032897/2020-27) e remessa dos autos para Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária (SIA), tendo em vista a necessidade de adoção de providências cabíveis no que se refere a prolação da decisão de primeira instância quanto a(s) irregularidade(s) descrita(s) no AI n° 000310/2016. O processo administrativo n° 00058.032897/2020-27 encontra-se atualmente relacionado ao presente processo no sistema SEI.

O Auto de Infração n° 000292/2016, que deu origem ao presente processo, foi lavrado em 24/04/2016, capitulando as condutas do Interessado na alínea 'a' do inciso II do art. 302 do CBA – Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei n° 7.565, de 19/12/1986) c/c item 9.3 da IAC 3151, descrevendo-se o seguinte (SEI n° 0309952, fls. 01/02):

DESCRIÇÃO DA EMENTA: No Diário de Bordo, não preenchimento ou preenchimento incompleto referente aos dados de uma etapa do voo antes da saída da tripulação da aeronave após o término do voo

DESCRIÇÃO DA INFRAÇÃO:

Ao analisar a cópia do Diário de Bordo n° 01/PP-JAI/13, referente aos registros da aeronave PP-JAI, observou-se que os seguintes campos nas seguintes datas não estavam preenchidos de forma adequada:

1. Na página com os dados dos voos de 11/05/2013 (de SNCR para ZZZZ) a 26/05/2013 (de ZZZZ para SNCR), os seguintes campos não estavam devidamente preenchidos:

A. Ausência de identificação do local de pouso e/ou decolagem para os locais identificados enquanto ZZZZ nos seguintes voos: 11/05/2013 (SNCR-ZZZZ), 12/05/2013 (ZZZZ-SNCR), 18/05/2013 (SNCR-ZZZZ), 19/05/2013 (ZZZZ-SNCR), 25/05/2013 (SNCR-ZZZZ) e 26/05/2013 (ZZZZ-SNCR);

- B. Ausência de preenchimento do campo 'Tipo da última intervenção de manutenção';
- C. Ausência de preenchimento do campo 'Tipo da próxima intervenção de manutenção';
- D. Ausência de preenchimento do campo 'Horas de célula para próxima intervenção de manutenção'.
2. Na página com os dados dos voos entre 01/06/2013 (de SNCR para ZZZZ) a 27/06/2013 (de SNCR para SBPR), os seguintes campos não estavam devidamente preenchidos:
- A. Ausência de identificação do local de pouso e/ou decolagem para os locais identificados enquanto ZZZZ nos seguintes voos: 01/06/2013 (SNCR-ZZZZ) e 02/06/2013 (ZZZZ-SNCR);
- B. Ausência de preenchimento do campo 'Tipo da última intervenção de manutenção';
- C. Ausência de preenchimento do campo 'Tipo da próxima intervenção de manutenção';
- D. Ausência de preenchimento do campo 'Horas de célula para próxima intervenção de manutenção'.
3. Na página com os dados dos voos entre 27/06/2013 (de SBPR para SBCF) a 07/07/2013 (de ZZZZ para SNRY), os seguintes campos não estavam devidamente preenchidos:
- A. Ausência de identificação do local de pouso e/ou decolagem para os locais identificados enquanto ZZZZ nos seguintes voos: 29/06/2013 (SNRY-ZZZZ), 05/07/2013 (ZZZZ-ZZZZ) e 07/07/2013 (ZZZZ-SNRY);
- B. Ausência de preenchimento do campo 'Tipo da última intervenção de manutenção';
- C. Ausência de preenchimento do campo 'Tipo da próxima intervenção de manutenção';
- D. Ausência de preenchimento do campo 'Horas de célula para próxima intervenção de manutenção'.
4. Na página com os dados dos voos de 13/07/2013 (de SNRY para SNVB) a 28/07/2013 (de ZZZZ para SNRY), os seguintes campos não estavam devidamente preenchidos:
- A. Ausência de identificação do local de pouso e/ou decolagem para os locais identificados enquanto ZZZZ nos seguintes voos: 26/07/2013 (SJLY-ZZZZ) e 28/07/2013 (ZZZZ-SNRY);
- B. Ausência de preenchimento do campo 'Tipo da última intervenção de manutenção';
- C. Ausência de preenchimento do campo 'Tipo da próxima intervenção de manutenção';
- D. Ausência de preenchimento do campo 'Horas de célula para próxima intervenção de manutenção'.
5. Na página com os dados dos voos de 17/08/2013 (de SNRY para ZZZZ) a 07/09/2013 (de SNRY para SBPR), os seguintes campos não estavam devidamente preenchidos:
- A. Ausência de identificação do local de pouso e/ou decolagem para os locais identificados enquanto ZZZZ nos seguintes voos: 17/08/2013 (SNRY-ZZZZ), 18/08/2013 (ZZZZ-SJLY), 01/09/2013 (SJLY-ZZZZ) e 03/09/2013 (ZZZZ-SNVB);
- B. Ausência de preenchimento do campo 'Tipo da última intervenção de manutenção';
- C. Ausência de preenchimento do campo 'Tipo da próxima intervenção de manutenção';
- D. Ausência de preenchimento do campo 'Horas de célula para próxima intervenção de manutenção'.
6. Na página com os dados dos voos de 07/09/2013 (de SBPR para SBPR) a 19/09/2013 (de ZZZZ para SNRY), os seguintes campos não estavam devidamente preenchidos:
- A. Ausência de identificação do local de pouso e/ou decolagem para os locais identificados enquanto ZZZZ nos seguintes voos: 13/09/2013 (SNRY-ZZZZ), 14/09/2013 (ZZZZ-SNRY), 18/09/2013 (SNRY-ZZZZ) e 19/09/2013 (ZZZZ-SNRY);
- B. Ausência de preenchimento do campo 'Tipo da última intervenção de manutenção';
- C. Ausência de preenchimento do campo 'Tipo da próxima intervenção de manutenção';
- D. Ausência de preenchimento do campo 'Horas de célula para próxima intervenção de manutenção'.
7. Na página com os dados dos voos de 10/10/2013 (de SNRY para SBPR) a 26/10/2013 (de SBPR para SBPR), os seguintes campos não estavam devidamente preenchidos:
- A. Ausência de identificação do local de pouso e/ou decolagem para os locais identificados enquanto ZZZZ nos seguintes voos: 18/10/2013 (SNRY-ZZZZ) e 20/10/2013 (ZZZZ-SNRY);
- B. Ausência de preenchimento do campo 'Tipo da última intervenção de manutenção';
- C. Ausência de preenchimento do campo 'Tipo da próxima intervenção de manutenção';
- D. Ausência de preenchimento do campo 'Horas de célula para próxima intervenção de manutenção'.
8. Na página com os dados dos voos de 27/10/2013 (de SBPR para SNRY) a 02/11/2013 (de SBTV para ZZZZ), os seguintes campos não estavam devidamente preenchidos:
- A. Ausência de identificação do local de pouso e/ou decolagem para os locais identificados enquanto ZZZZ nos seguintes voos: 01/11/2013 (SNRY-ZZZZ), 01/11/2013 (SBGV-ZZZZ), 01/11/2013 (ZZZZ-SBGV), 02/11/2013 (ZZZZ-SBTV) e 02/11/2013 (SBTV-ZZZZ);
- B. Ausência de preenchimento do campo 'Tipo da última intervenção de manutenção';
- C. Ausência de preenchimento do campo 'Tipo da próxima intervenção de manutenção';
- D. Ausência de preenchimento do campo 'Horas de célula para próxima intervenção de

manutenção'.

9. Na página com os dados dos voos de 03/11/2013 (de ZZZZ para SBGV) a 01/12/2013 (de SNRY para SNRY), os seguintes campos não estavam devidamente preenchidos:

A. Ausência de identificação do local de pouso e/ou decolagem para os locais identificados enquanto ZZZZ nos seguintes voos: 03/11/2013 (ZZZZ-SBGV), 03/11/2013 (SBGV-ZZZZ); 15/11/2013 (ZZZZ-ZZZZ) e 17/11/2013 (ZZZZ-SNRY);

B. Ausência de preenchimento do campo 'Tipo da última intervenção de manutenção';

C. Ausência de preenchimento do campo 'Tipo da próxima intervenção de manutenção';

D. Ausência de preenchimento do campo 'Horas de célula para próxima intervenção de manutenção'.

10. Na página com os dados dos voos de 08/12/2013 (de SNRY para SNRY) a 27/12/2013 (de SBPR para SNRY), os seguintes campos não estavam devidamente preenchidos:

A. Ausência de identificação do local de pouso e/ou decolagem para os locais identificados enquanto ZZZZ nos seguintes voos: 21/12/2013 (SNRY-ZZZZ) e 21/12/2013 (ZZZZ-SNRY);

B. Ausência de preenchimento do campo 'Tipo da última intervenção de manutenção';

C. Ausência de preenchimento do campo 'Tipo da próxima intervenção de manutenção';

D. Ausência de preenchimento do campo 'Horas de célula para próxima intervenção de manutenção'.

11. Na página com os dados dos voos de 27/12/2013 (de SNRY para SBGV) a 03/01/2014 (de ZZZZ para ZZZZ), os seguintes campos não estavam devidamente preenchidos:

A. Ausência de identificação do local de pouso e/ou decolagem para os locais identificados enquanto ZZZZ nos seguintes voos: 27/12/2013 (SBGV-ZZZZ), 30/12/2013 (ZZZZ-SBPS), 30/12/2013 (SBPS-ZZZZ), 01/01/2014 (ZZZZ-ZZZZ), 03/01/2014 (ZZZZ-ZZZZ);

B. Ausência de preenchimento do campo 'Tipo da última intervenção de manutenção';

C. Ausência de preenchimento do campo 'Tipo da próxima intervenção de manutenção';

D. Ausência de preenchimento do campo 'Horas de célula para próxima intervenção de manutenção'.

12. Na página com os dados dos voos de 04/01/2014, (de ZZZZ para SBPS) a 06/01/2014 (de SBPS para SBIL), os seguintes campos não estavam devidamente preenchidos:

A. Ausência de identificação do local de pouso e/ou decolagem para os locais identificados enquanto ZZZZ nos seguintes voos: 04/01/2014 (ZZZZ-SBPS), 04/01/2014 (SBPS-ZZZ); 05/01/2014 (ZZZZ-ZZZZ, partida às 14h15min), 05/01/2014 (ZZZZ-ZZZZ, partida às 18h00min) e 06/01/2014 (ZZZZ-SBPS);

B. Ausência de preenchimento do campo 'Tipo da última intervenção de manutenção';

C. Ausência de preenchimento do campo 'Tipo da próxima intervenção de manutenção';

D. Ausência de preenchimento do campo 'Horas de célula para próxima intervenção de manutenção'.

13. Na página com os dados dos voos de 06/01/2014 (de SBIL para SNCL) a 18/01/2014 (de SNRY para ZZZZ), os seguintes campos não estavam devidamente preenchidos:

A. Ausência de identificação do local de pouso e/ou decolagem para os locais identificados enquanto ZZZZ nos seguintes voos: 11/01/2014 (SNCL-ZZZZ), 12/01/2014 (ZZZZ-SBPS) e 18/01/2014 (SNCR-ZZZZ);

B. Ausência de preenchimento do campo 'Tipo da última intervenção de manutenção';

C. Ausência de preenchimento do campo 'Tipo da próxima intervenção de manutenção';

D. Ausência de preenchimento do campo 'Horas de célula para próxima intervenção de manutenção'.

14. Na página com os dados dos voos de 19/01/2014 (de ZZZZ para SNRY) a 15/02/2014 (de SNRY para ZZZZ), os seguintes campos não estavam devidamente preenchidos:

A. Ausência de identificação do local de pouso e/ou decolagem para os locais identificados enquanto ZZZZ nos seguintes voos: 19/01/2014 (ZZZZ-SNRY) e 15/02/2014 (SNRY-ZZZZ);

B. Ausência de preenchimento do campo 'Tipo da última intervenção de manutenção';

C. Ausência de preenchimento do campo 'Tipo da próxima intervenção de manutenção';

D. Ausência de preenchimento do campo 'Horas de célula para próxima intervenção de manutenção'.

15. Na página com os dados dos voos de 16/02/2014 (de ZZZZ para SNRY) a 27/02/2014 (de SNHN para SBGV), os seguintes campos não estavam devidamente preenchidos:

A. Ausência de identificação do local de pouso e/ou decolagem para os locais identificados enquanto ZZZZ no seguinte voo: 16/02/2014 (ZZZZ-SNRY);

B. Ausência de preenchimento do campo 'Combustível Total' no seguinte voo: 27/02/2014 (SNHN-SBVG);

C. Ausência de preenchimento do campo 'Tipo da última intervenção de manutenção';

D. Ausência de preenchimento do campo 'Tipo da próxima intervenção de manutenção';

E. Ausência de preenchimento do campo 'Horas de célula para próxima intervenção de

manutenção'.

16. Na página com os dados dos voos de 28/02/2014 (de SBGV para SBTV) a 06/03/2014 (de SBPS para ZZZZ) os seguintes campos não estavam devidamente preenchidos:

A. Ausência de identificação do local de pouso e/ou decolagem para os locais identificados enquanto ZZZZ nos seguintes voos: 28/02/2014 (SNBTV-ZZZZ), 03/03/2014 (ZZZZ-SBPS), 03/03/2014 (SBPS-ZZZZ), 06/03/2014 (ZZZZ-SBPS) e 06/03/2014 (SBPS-ZZZZ);

B. Ausência de preenchimento do campo 'Tipo da última intervenção de manutenção';

C. Ausência de preenchimento do campo 'Tipo da próxima intervenção de manutenção';

D. Ausência de preenchimento do campo 'Horas de célula para próxima intervenção de manutenção'.

17. Na página com os dados dos voos de 07/03/2014 (de ZZZZ para SBPS) a 12/03/2014 (de SNFE para SJXD), os seguintes campos não estavam devidamente preenchidos:

A. Ausência de identificação do local de pouso e/ou de colagem para os locais identificados enquanto ZZZZ no seguinte voo: 07/03/2014 (ZZZZ-SBPS);

B. Ausência de preenchimento do campo 'Combustível Total' no seguinte voo: 07/03/2014 (SBGV-SNRY);

C. Ausência de preenchimento do campo 'Tipo da última intervenção de manutenção';

D. Ausência de preenchimento do campo 'Tipo da próxima intervenção de manutenção';

E. Ausência de preenchimento do campo 'Horas de célula para próxima intervenção de manutenção'.

18. Na página com os dados dos voos de 28/04/2014 (de SNRY para SBVG) a 14/05/2014 (de ZZZZ para SNRY), os seguintes campos não estavam devidamente preenchidos:

A. Ausência de identificação do local de pouso e/ou decolagem para os locais identificados enquanto ZZZZ nos seguintes voos: 04/05/2014 (SBTV-ZZZZ), 10/05/2014 (SNRY-ZZZZ) e 14/05/2014 (ZZZZ-SNRY);

B. Ausência de preenchimento do campo 'Tipo da última intervenção de manutenção';

C. Ausência de preenchimento do campo 'Tipo da próxima intervenção de manutenção';

D. Ausência de preenchimento do campo 'Horas de célula para próxima intervenção de manutenção'.

O item 9.3 da IAC 3151 versa sobre o preenchimento do Diário de Bordo pela tripulação.

1.2. **Relatório de Fiscalização**

Consta nos autos documento referente à fiscalização realizada, 'Relatório de Fiscalização' nº 49/2016/NURAC/CNF/ANAC, de 24/04/2016, em que são apontadas as irregularidades constatadas após apuração de denúncia sobre a existência de helipontos irregulares no Bairro Belvedere (Belo Horizonte/MG) – SEI nº 0309952, fls. 04/12.

Às fls. 13/49 dos volumes de processo SEI nº 0309952 e 0309956, são apresentados os autos os seguintes documentos:

1. Consulta ao sistema DCERTA - 01/05/2013 a 01/05/2014 - partida SNRY;
2. Consulta ao sistema DCERTA - 01/05/2013 a 01/05/2014 - destino SNRY;
3. Certidão de Inteiro Teor do Registro Aeronáutico Brasileiro - Aeronave PP-JAI;
4. Fotografia tirada às 10h47min do dia 23/04/2014 (aeronave PP-JAI sobre infraestrutura localizada na Rua Aloysio Leite Guimarães nº 405);
5. Fotografia tirada às 16h44min do dia 24/04/2014 (aeronave PP-JAI sobre infraestrutura localizada na Rua Aloysio Leite Guimarães no 405);
6. Cópia da Carta s/n, protocolo 00065.064929/2014-16;
7. Cópia do Ofício nº 131/2014/GGAF/ANAC, protocolo 00058.067748/2014-31;
8. Cópias de folhas do Diário de Bordo nº 01/PP-JAI/13, protocolo 00058.071706/2014-02;
9. Imagem do Google Maps, consultado em 25/01/2016;
10. Imagem do Google Streetview, consultado em 25/01/2016;
11. Cópia do conteúdo do site <https://saoromaomoveis.wordpress.com/2011/04/19/casa-em-belo-horizonte-por-carico/>, acessado em 18/02/2016;
12. Ampliação da foto do site <https://saoromaomoveis.wordpress.com/2011/04/19/casa-em-belo-horizonte-por-carico/>, acessado em 18/02/2016;
13. Dados do Aeronavegante JAIME MACHADO MORAES (CANAC 962019);

14. Dados da Aeronave TICIANA TONETTI COELHO (CANAC 140642);

15. Consulta CNPJ 06.315.439/0001-90, em 21/01/2016;

16. Consulta CNPJ 02.256.587/0001-20, em 21/01/2016.

1.3. **Defesa do Interessado**

O Interessado foi notificado da lavratura dos Autos de Infração nº 000292/2016 e 000310/2016 em 28/06/2016, por meio do Aviso de Recebimento – AR (SEI nº 0309956, fl. 50).

Em 20/07/2016, o Autuado apresentou as peças de defesa referentes aos dois referidos autos de infração (SEI nº 0309956 e 0309960, fls. 51/67).

No documento de defesa referente ao AI nº 000292/2016, resumidamente, o Interessado alega que não poderia ser enquadrado como aeronauta porque não teria contrato de trabalho, uma vez que realizava apenas serviços privados para adquirir experiência diante da benevolência do proprietário. A firma que não poderia ser enquadrado no inciso II do art. 302 do CBA.

O Autuado alega que não poderia ser penalizado por preencher com dados inexatos o diário de bordo, pois a conduta descrita no Auto de Infração diz respeito à ausência de preenchimento.

Quanto aos campos não preenchidos do diário de bordo, o Interessado declara que esses se repetem e são sempre os mesmos, indicando que “*fazia parte de uma cultura enraizada no 'modus' de preenchimento*”. Entende ser prudente que “*a ação pedagógica deveria estar muito mais voltada a instruir quanto ao preenchimento em sua plenitude*” a “*revelar o caráter punitivo da administração*”.

O Autuado alega que o caso comporta nulidade sendo desatendido o princípio da legalidade e menciona o art. 2º da Lei nº 9.784/1999.

Ao final, requer provimento à constatação com o arquivamento do auto de infração nº 000292/2016.

Conforme Despacho nº 130/2016/GPIN/GGAF/ANAC, de 17/08/2016, o processo foi encaminhado para ACPI/SPO para devidas providências – SEI nº 0309960, fl. 68.

Termo de Encerramento de Trâmite Físico assinado eletronicamente em 04/01/2017 (SEI nº 0309961).

1.4. **Decisão de Primeira Instância**

Em 09/11/2017, a autoridade competente, após apontar a presença de defesa, decidiu pela aplicação fazendo referência apenas ao AI nº 000292/2016, com atenuante e sem agravante, de multa no valor de R\$ 1.200,00 (um mil e duzentos reais) para cada uma das dezoito páginas do diário de bordo, totalizando o valor de R\$ 21.600,00 (vinte e um mil e seiscentos reais) – SEI nº 1233378 e 1238513.

Consta nos autos a Notificação de Decisão nº 2260(SEI)/2017/CCPI/SPO-ANAC, documento assinado eletronicamente em 24/11/2017 (SEI nº 1286492), informando o Interessado acerca da aplicação de penalidade de multa referente ao AI nº 000292/2016, abrindo prazo para interposição de recurso.

1.5. **Recurso do Interessado**

Tendo tomado conhecimento da decisão em 30/11/2017 (SEI nº 1343597), o Interessado postou recurso em 11/12/2017 (processo anexado nº 00065.570868/2017-74, SEI nº 1361079). Observa-se que o Recurso do interessado se refere ao AI nº 000292/2016.

Em suas razões, o Interessado afirma não concordar com a multa aplicada “*em virtude da equivocada autuação e capitulação*” e “*em razão da importância pecuniária*”. Reitera suas alegações de defesa acerca do dispositivo violado, quanto à condição aeronauta e ausência de preenchimento do diário de bordo.

Afirma que foram lavrados dois autos de infração com idêntica natureza ao operador e ao piloto em comando. Aduz que as multas “*atingiram valores astronômicos e desproporcionais aos fatos narrados nos AIs 291 e 292/2016*”. Menciona o disposto no art. 297 do CBA. Reitera seus argumentos sobre a condição e definição de aeronauta e a necessidade de existência de contrato de trabalho. Indica que o comandante era o sócio majoritário da empresa proprietária da aeronave. Aduz que a autoridade de aviação civil, ao enquadrar as infrações na alínea 'a' do inciso II do art. 302 do CBA, promoveu o “*alargamento da lei*” e afirma que o inciso II do art. 302 do CBA (infrações imputáveis a aeronautas e aeroviários ou operadores de aeronaves) “*não dá margem a dupla extensão de interpretação*”. Afirma que, nos dois autos de infração 000291/2016 (em desfavor ao comandante) e 000292/2016 (em desfavor ao operador da aeronave), foi apresentado o mesmo fato gerador, mas com capitulações diferentes.

Entende ter havido “*expressivo excesso de tentativa de penalidade*”. Aduz sobre a ocorrência de *bis in idem* com a punição do comandante e operador da aeronave em virtude do preenchimento inadequado do diário de bordo.

Declara que “*os lançamentos do AI são tipicamente de ausência de preenchimento por esquecimento e não de registros incorretos, adulterados, capazes de gerar alguma mácula na realidade fática*”. Afirmo não haver qualquer prova de que “*a supressão de registros no diário de bordo pudesse resultar, objetivamente, em prejuízo à operação da aeronave*”. Declara que as manutenções se encontravam à época em dia e executada por empresas de manutenção credenciadas pela própria ANAC.

Entende que o preenchimento inexato de diário de bordo - e não o fato de alguns campos não estarem preenchidos - comparado com agressão à disciplina de bordo e à segurança de voo são fatores totalmente independentes. Diante dos fundamentos apresentados, entende que deve ser declarada a nulidade do Auto de Infração nº 000292/2016

Alega, ainda, inequívoca desproporção entre os fatos arguidos no auto de infração e a penalidade aplicada. Declara que a multa aplicada no valor de R\$ 21.600,00 revela-se “*verdadeiro confisco, a partir de valores arbitrados por critério desarrazoado e sem guarida na lei*”. Aduz que não é razoável impor a multiplicação de uma penalidade por dezoito vezes para infração de idêntica natureza, para cada página do diário de bordo.

Entende que, ao fixar o quantum de multa ou qualquer outra penalidade, a administração pública deve considerar “*os parâmetros da razoabilidade e da proporcionalidade, sob pena de se manterem exorbitantes e criar desequilíbrios inaceitáveis entre a administração e administrados*”.

Alega falta de fundamentação específica diante da ausência de descrição objetiva e real da infração em tese cometida, justificando que “*inexiste nexo de causa entre a existência de campos em branco de um diário de bordo e a operação segura da aeronave, mesmo que em tese*”. Entende ter ocorrido violação aos Princípios do Contraditório e da Ampla Defesa e menciona o art. 53 da Lei nº 9.784 sobre anulação e revogação dos atos praticados pela administração pública.

Afirmo que “*não há qualquer prova de que a supressão de registros no diário de bordo pudesse resultar, objetivamente, em deficiência na operação da aeronave*”. Aduz que “*a fundamentação da decisão não é sucinta ao ponto de concluir, cabalmente, acerca da infringência à disciplina de bordo e à segurança de voo*”.

Declara que a “*infração em tese não é infração*”. Entende que a falta de preenchimento de algum campo do diário de bordo não indica, por exemplo, a efetividade da manutenção, justificando que existem outros meios de controle e afirmo que “*o simples fato da existência de algum campo em branco não atesta qualquer deficiência*”. Reitera que “*as manutenções preventivas da aeronave objeto da fiscalização se encontravam completamente em dia*”. Entende que “*não existe motivação segura, firme, apta e adequada que possibilite o enquadramento ofertado*”.

Alega valor exorbitante da multa, afirmando que o montante da multa aplicada tem “*natureza de incontroverso confisco*”. Aduz que deve ser considerada a proporcionalidade na aplicação da pena pecuniária. Entende que “*na hipótese de se constatar a ocorrência de uma infração, a penalidade a ser aplicada deve se limitar ao valor previsto na tabela, de modo que sanções repetidas e multiplicadas somente são aceitas a partir de novo contexto probatório, decorrente de fiscalização posterior*”.

Resume que “*se o fato é o mesmo em um único ato fiscal, a infração também é única*”. Entende que não prevalece a multa para cada folha do diário de bordo. Declara que a multa aplicada no valor de R\$ 21.600,00 se mostra excessiva e entende que a administração “*se valer do princípio da proibição do excesso, para adequá-la a patamar legal e razoável, evitando, assim, a penalidade confiscatória*”.

Com relação aos aspectos de mérito, conclui que “*a penalidade não sobrevive diante dos aspectos fáticos apresentados, acrescido ao fato de apresentar incontroverso caráter de confisco decorrente de uma quantificação desproporcional*”.

Ao final, requer: a) preliminarmente, a declaração de nulidade do auto de infração nº 000292/2016; b) alternativamente, no mérito, que o valor da multa seja reduzido ao patamar R\$ 1.200,00 (um mil e duzentos reais).

Tempestividade do recurso certificada em 20/12/2017 – SEI nº 1370432.

1.6. **Solicitação de Diligência**

Em 30/09/2019, foi emitido o Despacho de Diligência (SEI nº 3526364), solicitando esclarecimentos à Superintendência de Padrões Operacionais (SPO), nos termos do Parecer nº 1184/2019/JULG ASJIN/ASJIN (SEI nº 3517478).

Em Despacho, de 21/11/2019, a Coordenação de Controle e Processamento de Irregularidades (CCPI/SPO) apresenta resposta à diligência e remete os autos à Secretaria da ASJIN para adoção das medidas cabíveis – SEI nº 3693874. Anexados aos autos os documentos de registro do SIGAD SEI nº 3690881 e 3742537.

Consta nos autos Despacho do Superintendente de Padrões Operacionais, de 22/11/2019 (SEI nº 3753000), encaminhando o expediente à ASJIN.

1.7. ***Encaminhamento dos processos / Convalidação do Auto de Infração / Gravame à Situação do Recorrente***

Em 16/06/2020, esta ASJIN decidiu pela:

1) Criação de novo processo com relação ao AI nº 000310/2016 (nº 00058.032897/2020-27) e remessa à Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária (SIA), de forma que venha tomar as providências cabíveis no que se refere a prolação da decisão de primeira instância quanto a(s) irregularidade(s) descrita(s);

2) Remessa dos autos do processo nº 00058.066950/2016-15 à Superintendência de Padrões Operacionais para providências cabíveis, diante à indicação de ausência de decisão de primeira instância quanto às infrações descritas no AI nº 00308/2016 pela CCPI/SPO, conforme Despacho SEI nº 3693874;

3) Notificação do Interessado com relação à diligência promovida e ao encaminhamento das questões referentes aos AIs nº 00308/2016 e 000310/2016.

4) Convalidação do Auto de Infração nº 000292/2016, modificando o enquadramento para a alínea 'a' do inciso II do art. 302 do CBA, combinado com art. 172 do CBA c/c itens 5.4, 5.5, 9.3, 17.4, 17.5 da IAC 3151 e também corrigindo as seguintes digitações na descrição do auto de infração: (i) no item 12, onde se lê: "04/01/2014 (SBPS-ZZZ)", leia-se "04/01/2014 (SBPS-ZZZZ)"; (ii) no item 13, onde se lê: "18/01/2034 (SNCR-ZZZZ)", leia-se: "18/01/2014 (SNRY-ZZZZ)"; e (iii) no item 16, onde se lê: "28/02/2014 (SNBTV-ZZZZ)", leia-se "28/02/2014 (SBTV-ZZZZ)".

5) Ainda, identificação da possibilidade de decorrer gravame à situação do Recorrente diante a evidência de sessenta e uma irregularidades distintas e necessidade de notificar o Interessado do agravamento da multa – SEI nº 4400918 e 4427941.

Em 30/09/2020, foi emitido o Ofício nº 10040/2020/ASJIN-ANAC (SEI nº 4838512), notificando o Recorrente da Decisão Monocrática de Segunda Instância nº 450/2020 (SEI nº 4427941).

Tendo sido cientificado em 13/10/2020 (SEI nº 4931069), o Interessado apresentou manifestação em 03/11/2020 (SEI nº 4965235).

No documento, preliminarmente, o Interessado alega ocorrência de prescrição quinquenal da pretensão punitiva e, sucessivamente, de prescrição intercorrente impossibilidade de convalidação.

Em resumo, aduz que os atos da administração pública que derivam de imperfeições relacionadas ao motivo, à finalidade, ou ao objeto são insanáveis e, portanto, não convalidáveis. Entende que não é permitida a convalidação realizada. Afirmar que, em primeiro momento, o Interessado foi instado a se defender de fatos supostamente ocorridos no preenchimento do diário de bordo. Contudo, alega que, após mais e cinco anos, houve alteração do conteúdo inserindo novos dados ao detalhamento dos voos em planilha, bem como a capitulação dos fatos. Alega que o ato de convalidação teria violado limites de sua validade. Menciona o art. 54 da Lei nº 9.784/99 e entende que “*não prevalece a intenção de convalidação, pois que encontra francas barreiras jurídicas no campo da mínima razoabilidade e legalidade*”.

Quanto ao mérito, reitera suas alegações de impossibilidade de enquadramento das infrações na alínea 'a' do inciso II do art. 302 do CBA e condição imputada apenas a aeronautas e aeroviários ou operadores de aeronaves. Acrescenta que a aplicação se encontra limitada às hipóteses de preenchimento inexato, não podendo ser utilizada quando se tratar de campos não preenchidos, justificando que o dispositivo se referiu à falta, mas sim ao preenchimento incorreto/inexato.

Declara que o autuado foi e é proprietário de aeronaves de asa rotativa por mais de vinte anos e jamais teve o preenchimento do diário de bordo questionado pelos agentes públicos.

Entende que não houve violação ao art. 172 do CBA nem à IAC 3151, reitera que o Interessado não estava na condição de aeronauta e alega ser inaplicável o enquadramento na alínea 'a' do inciso II do art. 302 do CBA.

Argumenta que a ausência de vontade de burlar não merece a mesma dosimetria na ação fiscalizadora, em se comparando àqueles que perpetraram fraude em documentos. Menciona o art. 53 da Lei nº 9.784 e indica

que o caso em tela comporta a nulidade, justificando que houve descumprimento do princípio da legalidade.

O Interessado reitera, ainda, seus argumentos de desproporção entre os fatos arguidos no auto de infração e a penalidade aplicada. Aduz quanto ao valor exorbitante da multa aplicada e alega a impossibilidade legal de agravamento nos termos do art. 65 da Lei nº 9.784/1999. Entende não ser razoável a multiplicação de uma penalidade por dezenas de vezes, pelo fato de ter sido imputada uma infração, de idêntica natureza, para cada página do diário de bordo. Alega que existe expressa vedação legal, não se sustentando a possibilidade de agravamento da penalidade pecuniária para o valor indicado de R\$ 73.200,00. Aduz que deve ser levado em consideração o princípio da proporcionalidade e reitera que, “*se acaso prevalecer o ideal punitivo, a penalidade deve ser única e no valor de R\$ 1.200,00*”.

Ao final, reitera sua alegação de flagrante ilegalidade do auto de infração e requer: a) preliminarmente, a declaração de nulidade do auto de infração em epígrafe e o seu arquivamento; b) no mérito, na hipótese remota de prevalecer entendimento contrário às preliminares, a total improcedência do auto de infração nº 000292/2016; c) sucessivamente, ainda na remota e eventual possibilidade de não provimento das razões aduzidas, que o valor da multa seja reduzido ao patamar único de R\$ 1.200,00 (um mil e duzentos reais).

1.8. **Outros Atos Processuais e Documentos**

Consta aos autos o Despacho da Secretaria da ASJIN, documento assinado eletronicamente em 20/07/2018 (SEI nº 2024496), encaminhando o processo para análise e deliberação.

Despacho da Secretaria da ASJIN emitido em 31/01/2020 (SEI nº 3986610), remetendo o expediente à Relatoria para análise da manifestação juntada.

Despacho emitido pela Secretaria da ASJIN e assinado em 05/11/2020 (SEI nº 4972418), retornando o processo à relatoria para análise da manifestação juntada.

Anexado aos autos o Extrato de Lançamento do Sistema SIGEC (SEI nº 5460931).

É o relatório.

2. **PRELIMINARES**

2.1. **Da Alegação de Ocorrência de Prescrição**

Em documento apresentado após notificação da convalidação e possibilidade de agravamento, o Interessado alega ocorrência de prescrição quinquenal e intercorrente.

Importante reforçar que este dispositivo não mais vigora, tendo em vista a sua revogação após a entrada em vigor da Lei nº 9.873, de 23/11/1999, a qual estabelece prazo de prescrição para o exercício de ação punitiva pela Administração Pública Federal, direta e indireta, e dá outras providências, apresentando, seu artigo 1º, conforme disposto *in verbis*:

Lei nº 9.873/99

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.

(...)

Cabe mencionar que o art. 2º do mesmo diploma normativo prevê como marcos interruptivos do prazo prescricional a citação ou notificação do infrator, qualquer ato inequívoco que importe apuração do fato e a decisão condenatória recorrível. Vale notar, ainda, que a interrupção importa em reinício da contagem do prazo.

Lei nº 9.873/99

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)

(grifo nosso)

Por fim, o artigo 8º da Lei revoga as disposições em contrário, “ainda que constantes de lei especial”:

Lei nº 9.873/99

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.

Ainda, frisa-se que o tema já foi exaustivamente analisado pela Procuradoria Federal junto à ANAC nos Pareceres nº 0158/2015/DDA/PFANAC/PGF/AGU, 0347/2016/PROT/PFANAC/PGF/AGU e 01/2015/PROT/PFANAC/PGF/AGU. Assim, com base na referida Lei e nesses Pareceres, pode-se afirmar o seguinte:

Observa-se que os atos infracionais ocorreram entre **11/05/2013 e 14/05/2014**, sendo o auto de infração nº 000292/2016 lavrado em 24/04/2016 (fl. 01/02, SEI nº 0309952). O Autuado foi notificado das infrações em **28/06/2016** (fl. 50, SEI nº 0309956). Conforme inciso I do art. 2º da Lei nº 9.873/99, a prescrição da ação punitiva é **interrompida** pela notificação do interessado, reiniciando, assim, a contagem do prazo. Verifica-se, ainda, que a decisão de primeira instância é datada de **09/11/2017** (SEI nº 1233378 e 1238513).

Ou seja, verifica-se que houve marco interruptivo do prazo prescricional, o que nos leva a concluir que se encontra dentro do lapso temporal disposto no *caput* do artigo 1º da Lei nº 9.873/99, afastando-se, portanto, a alegação do Interessado quanto à prescrição quinquenal.

Importante apontar que não houve a *prescrição intercorrente*, conforme estabelecida no §1º do art. 1º da Lei nº 9.873/99, conforme verificação dos autos, a qual segue:

1. As infrações ocorreram entre 11/05/2013 e 14/05/2014, sendo o auto de infração lavrado pela fiscalização em 24/04/2016 (fl. 01/02, SEI nº 0309952);
2. O Interessado foi notificado da lavratura do Auto de Infração em 28/06/2016 (SEI nº 50, SEI nº 0309956), tendo apresentado sua defesa em 20/07/2016 (SEI nº 51/67, SEI nº 0309956 e 0309960);
3. Após decisão de primeira instância administrativa prolatada em 09/11/2017 (SEI nº 1233378 e 1238513), o Interessado foi regularmente notificado em 30/11/2017 (SEI nº 1343597), apresentando o seu tempestivo Recurso em 11/12/2017 (SEI nº 1361079), conforme Certidão SEI nº 1370432;
4. O processo seguiu para análise e julgamento após notificação da convalidação do auto de infração e possibilidade de decorrer situação gravame ao Recorrente em 13/10/2020 (SEI nº 4931069) e apresentação de complementação de Recurso pelo Interessado em 03/11/2020 (SEI nº 4965235), conforme Despacho SEI nº 4972418.

Diante do exposto, não houve interrupção em seu processamento em prazo igual ou superior a 3 (três) anos, não incidindo a prescrição intercorrente em nenhum momento, não cabendo, portanto, o requerido pelo interessado.

Dessa maneira, afasta-se alegação de ocorrência de prescrição ou excesso do prazo de julgamento, visto que o presente processo foi analisado e julgado dentro dos prazos previstos na Lei nº 9.873/99.

2.2. ***Da Alegação de Nulidade do Auto de Infração, por vício em sua motivação***

Quanto à alegação do Interessado de nulidade do auto de infração por vício em sua motivação, cabe ressaltar que o AI nº 000292/2016 (fls. 01/02, SEI nº 0309952) descreve objetivamente as infrações imputadas ao Interessado, incluindo todos os dados necessários de forma que o mesmo possa se defender corretamente dos fatos imputados, cumprindo o disposto no art. 8º da Resolução ANAC nº 25/2008, em vigor à época:

Resolução ANAC nº 25/2008

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.

Dessa maneira, não se prospera a alegação do Interessado, visto que o documento às fls. 01/02, SEI nº 0309952, que deu origem ao presente processo, descreve claramente as condutas infracionais praticadas pelo Interessado, permitindo que o mesmo exercesse seu direito de contraditório e ampla defesa.

Importante ressaltar que o Código Brasileiro de Aeronáutica é claro ao dispor a infração ao aeronauta que preencher com dados inexatos documentos exigidos pela fiscalização (alínea 'a' do inciso II do art. 302 do CBA) pelo descumprimento do art. 172 do CBA c/c itens 5.4, 5.5, 9.3, 17.4, 17.5 da IAC 3151.

Cumprir observar que, no presente caso, foram observadas divergências que constituem violações por falta de preenchimento do diário de bordo, quando o comandante Sr. JAIME MACHADO MORAES deixou de preencher diversos campos das etapas de voos indicadas na descrição do auto de infração e resumidas na Tabela 1 apresentada no presente Parecer.

Diante o exposto, não se verifica qualquer nulidade do auto de infração.

2.3. *Da Regularidade Processual*

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

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

3.1. *Da materialidade infracional*

Quanto ao Auto de Infração nº 000292/2016, imputa-se ao comandante Sr. JAIME MACHADO MORAES diversas infrações pelo preenchimento inadequado do Diário de Bordo nº 01/PP-JAI/2013.

No que se refere à Parte I do Diário de Bordo, verificou-se as irregularidades no preenchimento inadequado dos registros de voo pela constatação de ausência de identificação do local de pouso e/ou decolagem para os locais registrados como 'ZZZZ' e de ausência do preenchimento do campo 'Combustível Total' em diversas etapas de voos, conforme descritas no Auto de Infração, detalhadas no Relatório de Fiscalização 49/2016/NURAC/CNF/ANAC e dispostas na Tabela 1 a seguir:

Tabela 1: Irregularidades no preenchimento de cada etapa de voo:

Irregularidade nº	Página do DB nº (manuscrita)	Página DB conforme AI	Etapa/Linha DB	Data	Trecho	Partida	Corte	Detalhamento	Documento nos autos
1	03	voos de 11/05/2013 (de SNCR para ZZZZ) a 26/05/2013 (de ZZZZ para SNCR)	1	11/05/2013	SNCR-ZZZZ	13:00	16:00	Ausência de identificação do local identificado enquanto ZZZZ	SEI nº 309952, fl. 21v
		voos de						Ausência de	

2	03	11/05/2013 (de SNCR para ZZZZ) a 26/05/2013 (de ZZZZ para SNCR)	2	12/05/2013	ZZZZ-SNCR	13:00	16:00	Ausência de identificação do local identificado enquanto ZZZZ	SEI nº 309952, fl. 21v
3	03	voos de 11/05/2013 (de SNCR para ZZZZ) a 26/05/2013 (de ZZZZ para SNCR)	3	18/05/2013	SNCR-ZZZZ	13:00	16:00	Ausência de identificação do local identificado enquanto ZZZZ	SEI nº 309952, fl. 21v
4	03	voos de 11/05/2013 (de SNCR para ZZZZ) a 26/05/2013 (de ZZZZ para SNCR)	4	19/05/2013	ZZZZ-SNCR	13:00	16:00	Ausência de identificação do local identificado enquanto ZZZZ	SEI nº 309952, fl. 21v
5	03	voos de 11/05/2013 (de SNCR para ZZZZ) a 26/05/2013 (de ZZZZ para SNCR)	5	25/05/2013	SNCR-ZZZZ	13:10	16:10	Ausência de identificação do local identificado enquanto ZZZZ	SEI nº 309952, fl. 21v
6	03	voos de 11/05/2013 (de SNCR para ZZZZ) a 26/05/2013 (de ZZZZ para SNCR)	6	26/05/2013	ZZZZ-SNCR	13:00	16:00	Ausência de identificação do local identificado enquanto ZZZZ	SEI nº 309952, fl. 21v
7	04	voos entre 01/06/2013 (de SNCR para ZZZZ) a 27/06/2013 (de SNCR para SBPR)	1	01/06/2013	SNCR-ZZZZ	13:00	16:00	Ausência de identificação do local identificado enquanto ZZZZ	SEI nº 309952, fl. 22
8	04	voos entre 01/06/2013 (de SNCR para ZZZZ) a 27/06/2013 (de SNCR para SBPR)	2	02/06/2013	ZZZZ-SNCR	13:05	16:05	Ausência de identificação do local identificado enquanto ZZZZ	SEI nº 309952, fl. 22
9	05	voos entre 27/06/2013 (de SBPR para SBCF) a 07/07/2013 (de ZZZZ para SNRY)	4	29/06/2013	SNRY-ZZZZ	19:30	20:10	Ausência de identificação do local identificado enquanto ZZZZ	SEI nº 309952, fl. 22v
10	05	voos entre 27/06/2013 (de SBPR para SBCF) a 07/07/2013 (de ZZZZ para SNRY)	5	05/07/2013	ZZZZ-ZZZZ	17:30	19:30	Ausência de identificação do local identificado enquanto ZZZZ	SEI nº 309952, fl. 22v
		voos entre 27/06/2013 (de SBPR para						Ausência de identificação do local	SEI nº

11	05	SBCF) a 07/07/2013 (de ZZZZ para SNRY)	6	07/07/2013	ZZZZ-SNRY	15:00	17:00	do local identificado enquanto ZZZZ	309952, fl. 22v
12	06	voos de 13/07/2013 (de SNRY para SNVB) a 28/07/2013 (de ZZZZ para SNRY)	5	26/07/2013	SJLY-ZZZZ	13:00	16:00	Ausência de identificação do local identificado enquanto ZZZZ	SEI nº 309952, fl. 23
13	06	voos de 13/07/2013 (de SNRY para SNVB) a 28/07/2013 (de ZZZZ para SNRY)	6	28/07/2013	ZZZZ-SNRY	13:00	16:00	Ausência de identificação do local identificado enquanto ZZZZ	SEI nº 309952, fl. 23
14	07	voos de 17/08/2013 (de SNRY para ZZZZ) a 07/09/2013 (de SNRY para SBPR)	1	17/08/2013	SNRY-ZZZZ	12:00	15:00	Ausência de identificação do local identificado enquanto ZZZZ	SEI nº 309952, fl. 23v
15	07	voos de 17/08/2013 (de SNRY para ZZZZ) a 07/09/2013 (de SNRY para SBPR)	2	18/08/2013	ZZZZ-SJLY	12:00	15:00	Ausência de identificação do local identificado enquanto ZZZZ	SEI nº 309952, fl. 23v
16	07	voos de 17/08/2013 (de SNRY para ZZZZ) a 07/09/2013 (de SNRY para SBPR)	3	01/09/2013	SJLY-ZZZZ	10:00	13:00	Ausência de identificação do local identificado enquanto ZZZZ	SEI nº 309952, fl. 23v
17	07	voos de 17/08/2013 (de SNRY para ZZZZ) a 07/09/2013 (de SNRY para SBPR)	4	03/09/2013	ZZZZ-SNVB	10:00	11:30	Ausência de identificação do local identificado enquanto ZZZZ	SEI nº 309952, fl. 23v
18	08	voos de 07/09/2013 (de SBPR para SBPR) a 19/09/2013 (de ZZZZ para SNRY)	3	13/09/2013	SNRY-ZZZZ	12:00	15:00	Ausência de identificação do local identificado enquanto ZZZZ	SEI nº 309952, fl. 24
19	08	voos de 07/09/2013 (de SBPR para SBPR) a 19/09/2013 (de ZZZZ para SNRY)	4	14/09/2013	ZZZZ-SNRY	12:00	15:00	Ausência de identificação do local identificado enquanto ZZZZ	SEI nº 309952, fl. 24
20	08	voos de 07/09/2013 (de SBPR para SBPR) a 19/09/2013 (de	5	18/09/2013	SNRY-ZZZZ	12:30	15:30	Ausência de identificação do local identificado enquanto	SEI nº 309952, fl. 24

		ZZZZ para SNRY)						enquanto ZZZZ	
21	08	voos de 07/09/2013 (de SBPR para SBPR) a 19/09/2013 (de ZZZZ para SNRY)	6	19/09/2013	ZZZZ-SNRY	15:00	18:00	Ausência de identificação do local identificado enquanto ZZZZ	SEI nº 309952, fl. 24
22	09	voos de 10/10/2013 (de SNRY para SBPR) a 26/10/2013 (de SBRP para SBRP)	3	18/10/2013	SNRY-ZZZZ	16:30	17:30	Ausência de identificação do local identificado enquanto ZZZZ	SEI nº 309952, fl. 24v
23	09	voos de 10/10/2013 (de SNRY para SBPR) a 26/10/2013 (de SBRP para SBRP)	4	20/10/2013	ZZZZ-SNRY	16:00	17:00	Ausência de identificação do local identificado enquanto ZZZZ	SEI nº 309952, fl. 24v
24	10	voos de 27/10/2013 (de SBPR para SNRY) a 02/11/2013 (de SBTV para ZZZZ)	2	01/11/2013	SNRY-ZZZZ	14:00	15:00	Ausência de identificação do local identificado enquanto ZZZZ	SEI nº 309952, fl. 25
25	10	voos de 27/10/2013 (de SBPR para SNRY) a 02/11/2013 (de SBTV para ZZZZ)	3	01/11/2013	ZZZZ-SBGV	16:00	16:30	Ausência de identificação do local identificado enquanto ZZZZ	SEI nº 309952, fl. 25
26	10	voos de 27/10/2013 (de SBPR para SNRY) a 02/11/2013 (de SBTV para ZZZZ)	4	01/11/2013	SBGV-ZZZZ	17:00	19:00	Ausência de identificação do local identificado enquanto ZZZZ	SEI nº 309952, fl. 25
27	10	voos de 27/10/2013 (de SBPR para SNRY) a 02/11/2013 (de SBTV para ZZZZ)	5	02/11/2013	ZZZZ-SBTV	16:30	17:00	Ausência de identificação do local identificado enquanto ZZZZ	SEI nº 309952, fl. 25
28	10	voos de 27/10/2013 (de SBPR para SNRY) a 02/11/2013 (de SBTV para ZZZZ)	6	02/11/2013	SBTV-ZZZZ	17:30	18:00	Ausência de identificação do local identificado enquanto ZZZZ	SEI nº 309952, fl. 25
29	11	voos de 03/11/2013 (de ZZZZ para SBGV) a 01/12/2013 (de SNRY para SNRY)	1	03/11/2013	ZZZZ-SBGV	12:00	14:00	Ausência de identificação do local identificado enquanto ZZZZ	SEI nº 309952, fl. 25v

30	11	voos de 03/11/2013 (de ZZZZ para SBGV) a 01/12/2013 (de SNRY para SNRY)	2	03/11/2013	SBGV-ZZZZ	14:30	16:00	Ausência de identificação do local identificado enquanto ZZZZ	SEI nº 309952, fl. 25v
31	11	voos de 03/11/2013 (de ZZZZ para SBGV) a 01/12/2013 (de SNRY para SNRY)	3	15/11/2013	ZZZZ-ZZZZ	13:30	14:00	Ausência de identificação do local identificado enquanto ZZZZ	SEI nº 309952, fl. 25v
32	11	voos de 03/11/2013 (de ZZZZ para SBGV) a 01/12/2013 (de SNRY para SNRY)	4	17/11/2013	ZZZZ-SNRY	13:00	13:30	Ausência de identificação do local identificado enquanto ZZZZ	SEI nº 309952, fl. 25v
33	12	voos de 08/12/2013 (de SNRY para SNRY) a 27/12/2013 (de SBPR para SNRY)	2	21/12/2013	SNRY-ZZZZ	13:00	13:30	Ausência de identificação do local identificado enquanto ZZZZ	SEI nº 309952, fl. 26
34	12	voos de 08/12/2013 (de SNRY para SNRY) a 27/12/2013 (de SBPR para SNRY)	3	21/12/2013	ZZZZ-SNRY	17:00	17:30	Ausência de identificação do local identificado enquanto ZZZZ	SEI nº 309952, fl. 26
35	13	voos de 27/12/2013 (de SNRY para SBGV) a 03/01/2014 (de ZZZZ para ZZZZ)	2	27/12/2013	SBGV-ZZZZ	16:30	18:30	Ausência de identificação do local identificado enquanto ZZZZ	SEI nº 309952, fl. 26v
36	13	voos de 27/12/2013 (de SNRY para SBGV) a 03/01/2014 (de ZZZZ para ZZZZ)	3	30/12/2013	ZZZZ-SBPS	17:30	18:00	Ausência de identificação do local identificado enquanto ZZZZ	SEI nº 309952, fl. 26v
37	13	voos de 27/12/2013 (de SNRY para SBGV) a 03/01/2014 (de ZZZZ para ZZZZ)	4	30/12/2013	SBPS-ZZZZ	18:30	19:00	Ausência de identificação do local identificado enquanto ZZZZ	SEI nº 309952, fl. 26v
38	13	voos de 27/12/2013 (de SNRY para SBGV) a 03/01/2014 (de ZZZZ para ZZZZ)	5	01/01/2014	ZZZZ-ZZZZ	14:30	15:00	Ausência de identificação do local identificado enquanto ZZZZ	SEI nº 309952, fl. 26v
		voos de 27/12/2013						Ausência de identificação	

39	13	(de SNRY para SBGV) a 03/01/2014 (de ZZZZ para ZZZZ)	6	03/01/2014	ZZZZ-ZZZZ	14:00	14:30	identificação do local identificado enquanto ZZZZ	SEI nº 309952, fl. 26v
40	14	voos de 04/01/2014 (de ZZZZ para SBPS) a 06/01/2014 (de SBPS para SBIL)	1	04/01/2014	ZZZZ-SBPS	13:00	13:30	Ausência de identificação do local identificado enquanto ZZZZ	SEI nº 309952, fl. 27
41	14	voos de 04/01/2014 (de ZZZZ para SBPS) a 06/01/2014 (de SBPS para SBIL)	2	04/01/2014	SBPS-ZZZZ	14:00	14:30	Ausência de identificação do local identificado enquanto ZZZZ	SEI nº 309952, fl. 27
42	14	voos de 04/01/2014 (de ZZZZ para SBPS) a 06/01/2014 (de SBPS para SBIL)	3	05/01/2014	ZZZZ-ZZZZ	14:15	14:45	Ausência de identificação do local identificado enquanto ZZZZ	SEI nº 309952, fl. 27
43	14	voos de 04/01/2014 (de ZZZZ para SBPS) a 06/01/2014 (de SBPS para SBIL)	4	05/01/2014	ZZZZ-ZZZZ	18:00	18:30	Ausência de identificação do local identificado enquanto ZZZZ	SEI nº 309952, fl. 27
44	14	voos de 04/01/2014 (de ZZZZ para SBPS) a 06/01/2014 (de SBPS para SBIL)	5	06/01/2014	ZZZZ-SBPS	13:30	13:59	Ausência de identificação do local identificado enquanto ZZZZ	SEI nº 309952, fl. 27
45	15	voos de 06/01/2014 (de SBIL para SNCL) a 18/01/2014 (de SNRY para ZZZZ)	2	11/01/2014	SNCL-ZZZZ	15:00	17:00	Ausência de identificação do local identificado enquanto ZZZZ	SEI nº 309952, fl. 27v
46	15	voos de 06/01/2014 (de SBIL para SNCL) a 18/01/2014 (de SNRY para ZZZZ)	3	12/01/2014	ZZZZ-SBPS	15:30	16:00	Ausência de identificação do local identificado enquanto ZZZZ	SEI nº 309952, fl. 27v
47	15	voos de 06/01/2014 (de SBIL para SNCL) a 18/01/2014 (de SNRY para ZZZZ)	6	18/01/2014	SNRY-ZZZZ	14:00	15:30	Ausência de identificação do local identificado enquanto ZZZZ	SEI nº 309952, fl. 27v
48	16	voos de 19/01/2014 (de ZZZZ para SNRY) a	1	19/01/2014	ZZZZ-SNRY	16:00	17:30	Ausência de identificação do local identificado	SEI nº 309952, fl.

		15/02/2014 (de SNRY para ZZZZ)						identificado enquanto ZZZZ	28
49	16	voos de 19/01/2014 (de ZZZZ para SNRY) a 15/02/2014 (de SNRY para ZZZZ)	6	15/02/2014	SNRY-ZZZZ	14:00	15:00	Ausência de identificação do local identificado enquanto ZZZZ	SEI nº 309952, fl. 28
50	17	voos de 16/02/2014 (de ZZZZ para SNRY) a 27/02/2014 (de SNHN para SBGV)	1	16/02/2014	ZZZZ-SNRY	18:00	19:00	Ausência de identificação do local identificado enquanto ZZZZ	SEI nº 309952, fl. 28v
51	17	voos de 16/02/2014 (de ZZZZ para SNRY) a 27/02/2014 (de SNHN para SBGV)	6	27/02/2014	SNHN-SBVG	09:00	09:30	Ausência de preenchimento do campo 'Combustível Total'	SEI nº 309952, fl. 28v
52	18	voos de 28/02/2014 (de SBGV para SBTV) a 06/03/2014 (de SBPS para ZZZZ)	2	28/02/2014	SBTV-ZZZZ	12:30	12:45	Ausência de identificação do local identificado enquanto ZZZZ	SEI nº 309952, fl. 29
53	18	voos de 28/02/2014 (de SBGV para SBTV) a 06/03/2014 (de SBPS para ZZZZ)	3	03/03/2014	ZZZZ-SBPS	09:00	09:15	Ausência de identificação do local identificado enquanto ZZZZ	SEI nº 309952, fl. 29
54	18	voos de 28/02/2014 (de SBGV para SBTV) a 06/03/2014 (de SBPS para ZZZZ)	4	03/03/2014	SBPS-ZZZZ	11:00	11:09	Ausência de identificação do local identificado enquanto ZZZZ	SEI nº 309952, fl. 29
55	18	voos de 28/02/2014 (de SBGV para SBTV) a 06/03/2014 (de SBPS para ZZZZ)	5	06/03/2014	ZZZZ-SBPS	10:00	10:09	Ausência de identificação do local identificado enquanto ZZZZ	SEI nº 309952, fl. 29
56	18	voos de 28/02/2014 (de SBGV para SBTV) a 06/03/2014 (de SBPS para ZZZZ)	6	06/03/2014	SBPS-ZZZZ	12:00	12:15	Ausência de identificação do local identificado enquanto ZZZZ	SEI nº 309952, fl. 29
57	19	voos de 07/03/2014 (de ZZZZ para SBPS) a 12/03/2014 (de SNFE para	1	07/03/2014	ZZZZ-SBPS	09:00	09:09	Ausência de identificação do local identificado enquanto ZZZZ	SEI nº 309952, fl. 29v

		SJXD)						LLLL	
58	19	voos de 07/03/2014 (de ZZZZ para SBPS) a 12/03/2014 (de SNFE para SJXD)	3	07/03/2014	SBGV-SNRY	17:00	17:50	Ausência de preenchimento do campo 'Combustível Total'	SEI nº 309952, fl. 29v
59	24	voos de 28/04/2014 (de SNRY para SBVG) a 14/05/2014 (de ZZZZ para SNRY)	3	04/05/2014	SBTV-ZZZZ	12:00	12:15	Ausência de identificação do local identificado enquanto ZZZZ	SEI nº 309952, fl. 32
60	24	voos de 28/04/2014 (de SNRY para SBVG) a 14/05/2014 (de ZZZZ para SNRY)	5	10/05/2014	SNRY-ZZZZ	13:00	15:00	Ausência de identificação do local identificado enquanto ZZZZ	SEI nº 309952, fl. 32
61	24	voos de 28/04/2014 (de SNRY para SBVG) a 14/05/2014 (de ZZZZ para SNRY)	6	14/05/2014	ZZZZ-SNRY	16:30	17:30	Ausência de identificação do local identificado enquanto ZZZZ	SEI nº 309952, fl. 32

Observa-se que a fiscalização desta ANAC indica o não preenchimento da Parte II (Situação Técnica da Aeronave) nas páginas do Diário de Bordo mencionadas na descrição do Auto de Infração, sendo constatadas ausências de preenchimento, especificamente, dos campos 'Tipo da última intervenção de manutenção', 'Tipo da próxima intervenção de manutenção' e 'Horas de célula para próxima intervenção de manutenção'.

Assim, o fato de o comandante da aeronave não ter preenchido ou ter realizado o preenchimento incompleto aos dados de uma etapa do voo antes da saída da tripulação da aeronave após o término do voo no diário de bordo, configuram-se atos infracionais distintos, conforme fundamentado a seguir:

Diante das infrações do processo administrativo em questão, a autuação foi realizada com fundamento na alínea 'a' do inciso II do art. 302 do CBA, que dispõe o seguinte:

CBA

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

(...)

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

(...)

a) preencher com dados inexatos documentos exigidos pela fiscalização;

Registra-se que o Diário de Bordo é documento exigido pelo CBA (art. 20):

CBA

Art. 20. Salvo permissão especial, nenhuma aeronave poderá voar no espaço aéreo brasileiro, aterrissar no território subjacente ou dele decolar, a não ser que tenha:

(...)

III - tripulação habilitada, licenciada e portadora dos respectivos certificados, do Diário de Bordo (artigo 84, parágrafo único) da lista de passageiros, manifesto de carga ou relação de mala postal que, eventualmente, transportar.

Cabe ainda observar o artigo 165 do CBA com relação ao comandante de aeronave:

CBA

Do Comandante de Aeronave

Art. 165. Toda aeronave terá a bordo um Comandante, membro da tripulação, designado pelo proprietário ou explorador e que será seu preposto durante a viagem.

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

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 infra-estrutura de proteção ao voo que forem de interesse da segurança em geral.

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

(grifo nosso)

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

IAC 3151

1.1 OBJETIVO

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

(...)

CAPÍTULO 3 – DEFINIÇÕES

3.1 DIÁRIO DE BORDO

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

(...)

Capítulo 4 – Normas Gerais

4.1 Aplicabilidade do Diário de Bordo

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

(...)

(grifo nosso)

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

IAC 3151

5.4 PARTE I – REGISTROS DE VÔO

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

1. Numeração do Diário de Bordo.
2. Numeração da página do Diário de Bordo (desde o Termo de Abertura até o Termo de Encerramento).
3. Identificação da aeronave.
4. Fabricante, modelo e número de série da aeronave.
5. Categoria de registro da aeronave.
6. Tripulação – nome e código DAC.
7. Data do vôo – dia/mês/ano.
8. Local de pouso e decolagem.

9. Horário de pouso e decolagem.
10. Tempo de 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.

5.5 PARTE II – SITUAÇÃO TÉCNICA DA AERONAVE

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

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

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

IAC 3151

9.2 ASSINATURAS DAS PARTES I E II DO DIÁRIO DE BORDO

9.2.1 A responsabilidade pela assinatura das Partes I e II do Diário de Bordo, nos campos inerentes à tripulação, será do comandante da aeronave.

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

9.3 PREENCHIMENTO DO DIÁRIO DE BORDO PELA TRIPULAÇÃO

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

(grifo nosso)

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.

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

- a) TIPO DA ÚLTIMA INTERVENÇÃO DE MANUTENÇÃO --> preencher com o tipo da última intervenção de manutenção prevista para a célula;
- b) TIPO DA PRÓXIMA INTERVENÇÃO DE MANUTENÇÃO --> preencher com o tipo da próxima intervenção de manutenção prevista para a célula;
- c) HORAS DE CÉLULA PARA PRÓXIMA INTERVENÇÃO DE MANUTENÇÃO --> preencher com as horas faltantes para a próxima intervenção de manutenção prevista para a célula;
- d) DATA --> preencher com a data do voo (dd/mm/aa);
- e) SIST --> preencher com o respectivo capítulo da ATA 100;
- f) DISCREPÂNCIA --> lançar a discrepância técnica verificada, de acordo com o item 5.5 desta IAC;
- g) COD/RUB --> código DAC e rubrica de quem constatou a existência da discrepância;
- h) AÇÃO CORRETIVA--> registrar a ação adotada para correção; e
- i) COD/RUB --> código DAC e rubrica de quem liberou a aeronave para retorno ao serviço.

Portanto, verifica-se que, conforme legislação, o comandante é responsável pelo preenchimento do diário de bordo com as informações relativas ao voo realizado, configurando-se infração o preenchimento de cada etapa do voo de forma inadequada.

3.2. ***Quanto às Alegações do Interessado***

Diante das alegações apresentadas pelo Interessado, em defesa e recurso e sua complementação, cabe realizar as seguintes considerações e conclusões sobre o fato em questão:

Cumprir observar que as alegações de prescrição e cumprimento de prazos processuais foram rebatidas

preliminarmente nesta proposta.

Em defesa e recurso, o Interessado alega que não poderia ser enquadrado como aeronauta porque não teria contrato de trabalho. Afirma que não poderia ser enquadrado no inciso II do art. 302 do CBA.

A respeito de tais alegações do interessado, que buscam demonstrar que o mesmo não poderia ser considerado aeronauta, cabe, inicialmente, analisar a evolução da legislação a respeito do conceito de aeronauta.

Neste sentido, é importante observar que, no Decreto-Lei nº 32/1966, que instituía o Código Brasileiro do Ar, quando este tratava a respeito dos tripulante, em seu art. 29, o conceito de quem era considerado aeronauta era apresentado, originalmente, dentro do universo de quem era considerado tripulante, conforme pode ser verificado a seguir.

Decreto-Lei nº 32/1966 (Código Brasileiro do Ar)

Art. 29. Consideram-se tripulantes, para os efeitos dêste Código, as pessoas de devidamente habilitadas que exercem função remunerada ou não, a bordo da aeronave não militar.

Parágrafo único. Quando o tripulante exercer sua função a bordo mediante remuneração é êle considerado aeronáuta.

Assim, observa-se que, na versão original do art. 29 do Decreto-Lei nº 32/1966, era expressamente estabelecido, até então, que aeronauta era o tripulante que exercia função a bordo mediante remuneração. Cabendo destacar que o referido normativo não trazia especificação referente ao tipo de contratação segundo a qual tal remuneração deveria se dar.

Posteriormente, o art. 29 do Decreto-Lei nº 32/1966 foi alterado por força do Decreto-Lei nº 234/1967, tendo sido suprimido o parágrafo único do art. 29 do Decreto-Lei nº 32/1966 e passando a ter, o referido artigo, a seguinte redação:

Decreto-Lei nº 32/1966 (Código Brasileiro do Ar)

Art. 29. Consideram-se tripulantes, para os efeitos dêste Código, as pessoas devidamente habilitadas que exercem função a bordo de aeronaves. [\(Redação dada pelo Decreto-Lei nº 234, de 1967\)](#)

Nota-se que tal alteração do Código Brasileiro do Ar, ao tratar de tripulantes, deixou de abordar a questão de eventual remuneração, passando apenas a informar que tripulante é aquele que exerce função a bordo.

Em seguida, é importante observar o que era estabelecido na Lei nº 7.183/1984, em vigor à época dos fatos, que regulava o exercício da profissão de aeronauta. Assim, segue o que era previsto no art. 2º da referida lei.

Lei nº 7.183/1984

Art. 2º Aeronauta é o profissional habilitado pelo Ministério da Aeronáutica, que exerce atividade a bordo de aeronave civil nacional, mediante contrato de trabalho.

Parágrafo único - Considera-se também aeronauta, para os efeitos desta Lei, quem exerce atividade a bordo de aeronave estrangeira, em virtude de contrato de trabalho regido pelas leis brasileiras.

Verifica-se que no âmbito do estabelecido no art. 2º da Lei nº 7.183/1984, que tinha como objetivo regular a profissão de aeronauta, o exercício da profissão se dava mediante contrato de trabalho.

Importante, ainda, observar o disposto no art. 4º da Lei nº 7.183/1984, apresentado a seguir.

Lei nº 7.183/1984

Art. 4º O aeronauta no exercício de função específica a bordo de aeronave, de acordo com as prerrogativas da licença de que é titular, tem a designação de tripulante.

Do que era estabelecido no art. 4º da Lei nº 7.183/1984, assim como dos outros itens da legislação citados, é possível constatar que os conceitos de aeronauta e tripulante estão associados, sendo o profissional designado como tripulante quando exercendo função a bordo. Assim, é importante compreender que estes dois conceitos, de aeronauta e de tripulante, não são estanques um do outro, havendo evidente permeabilidade entre os mesmos.

Em contrapartida ao disposto no art. 2º da Lei nº 7.183/1984, que estreita o conceito de aeronauta ao exercício da atividade a bordo mediante contrato de trabalho, cabe também observar, por exemplo, a conceituação de aeronavegante e aeronauta constata à época da emissão original do RBHA (Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica) 67, conforme apresentado a seguir:

RBHA 67

67.11 - CONCEITUAÇÃO

(a) AERONAVEGANTE: é todo aquele que, habilitado pelo Ministério da Aeronáutica, exerce função a bordo da aeronave civil nacional.

(b) AERONAUTA: é o aeronavegante que exerce função remunerada a bordo de aeronave civil nacional. É também aeronauta aquele que exerce função em aeronave civil estrangeira, mediante contrato de trabalho, regido por leis brasileiras.

(...)

Diante do exposto até o momento, é possível constatar que, no curso da evolução da legislação, o conceito de aeronauta esteve associado ao exercício de atividade remunerada pelo tripulante.

Na sequência, é importante observar o que foi estabelecido a respeito dos tripulantes na Lei nº 7.565/1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, e que revogou, dentre outros dispositivos, o Decreto-Lei nº 32/1966 e o Decreto-Lei nº 234/1967.

Lei nº 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica)

Art. 156. São tripulantes as pessoas devidamente habilitadas que exercem função a bordo de aeronaves.

~~§ 1º A função remunerada a bordo de aeronaves nacionais é privativa de titulares de licenças específicas, emitidas pelo Ministério da Aeronáutica e reservada a brasileiros natos ou naturalizados.~~

§ 1º A função remunerada a bordo de aeronaves, nacionais ou estrangeiras, quando operadas por empresa brasileira no formato de intercâmbio, é privativa de titulares de licenças específicas emitidas pela autoridade de aviação civil brasileira e reservada a brasileiros natos ou naturalizados. [\(Redação dada pela Lei nº 13.319, de 2016\)](#)

§ 2º A função não remunerada, a bordo de aeronave de serviço aéreo privado (artigo 177) pode ser exercida por tripulantes habilitados, independente de sua nacionalidade.

§ 3º No serviço aéreo internacional poderão ser empregados comissários estrangeiros, contanto que o número não exceda 1/3 (um terço) dos comissários a bordo da mesma aeronave.

Vê-se que no art. 156 da Lei nº 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica) é colocado o conceito de que tripulantes são aqueles que exercem função a bordo, sendo tratado nos parágrafos 1º e 2º do mesmo artigo, respectivamente, da função remunerada e não remunerada. Entretanto, neste ponto, a Lei não aborda para aqueles que exercem função remunerada segundo qual tipo de contratação o vínculo do profissional deve se dar.

Ainda, na análise da evolução da legislação a respeito do uso dos termos "tripulante" e "aeronauta", é importante também verificar o que foi estabelecido na Lei nº 13.475/2017, que dispõe sobre o exercício da profissão de tripulante de aeronave, denominado aeronauta; e revoga a Lei nº 7.183, de 5 de abril de 1984.

Lei nº 13.475/2017

Art. 1º Esta Lei regula o exercício das profissões de piloto de aeronave, comissário de voo e mecânico de voo, denominados aeronautas.

§ 1º Para o desempenho das profissões descritas no **caput**, o profissional deve obrigatoriamente ser detentor de licença e certificados emitidos pela autoridade de aviação civil brasileira.

§ 2º Esta Lei aplica-se também aos pilotos de aeronave, comissários de voo e mecânicos de voos brasileiros que exerçam suas funções a bordo de aeronave estrangeira em virtude de contrato de trabalho regido pela legislação brasileira.

(...)

Art. 5º Os tripulantes de voo e de cabine exercem suas funções profissionais nos seguintes serviços aéreos:

I - serviço de transporte aéreo público regular e não regular, exceto na modalidade de táxi aéreo;

II - serviço de transporte aéreo público não regular na modalidade de táxi aéreo;

III - serviço aéreo especializado (SAE), prestado por organização de ensino, na modalidade de instrução de voo;

IV - demais serviços aéreos especializados, abrangendo as atividades definidas pela [Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986](#) (Código Brasileiro de Aeronáutica) e pela autoridade de aviação civil brasileira;

V - serviço aéreo privado, entendido como aquele realizado, sem fins lucrativos, a serviço do operador da aeronave.

(....)

Art. 20. A função remunerada dos tripulantes a bordo de aeronave deverá, obrigatoriamente, ser formalizada por meio de contrato de trabalho firmado diretamente com o operador da aeronave.

§ 1º O tripulante de voo ou de cabine só poderá exercer função remunerada a bordo de aeronave

de um operador ao qual não esteja diretamente vinculado por contrato de trabalho quando o serviço aéreo não constituir atividade fim, e desde que por prazo não superior a 30 (trinta) dias consecutivos, contado da data de início da prestação dos serviços.

§ 2º A prestação de serviço remunerado conforme prevê o § 1º deste artigo não poderá ocorrer por mais de uma vez ao ano e deverá ser formalizada por contrato escrito, sob pena de presunção de vínculo empregatício do tripulante diretamente com o operador da aeronave.

§ 3º O disposto neste artigo não se aplica quando o operador da aeronave for órgão ou entidade da administração pública, no exercício de missões institucionais ou de poder de polícia.

[\(Incluído pela Medida Provisória nº 964, de 2020\)](#)

(...)

Do estabelecido na Lei nº 13.475/2017, que passou a regular **o exercício da profissão de tripulante, que é denominado aeronauta**, vê-se, a título de exemplificação, que de acordo com o inciso V do art. 5º da Lei nº 13.475/2017 que mesmo o profissional que exerce função em serviço aéreo privado quando a serviço do operador da aeronave exerce sua função profissional como comandante.

Considerando todo o exposto, é possível concluir que a condição de aeronauta do tripulante não se resume apenas à existência do contrato de trabalho, mas sim, essencialmente, à execução da atividade pelo tripulante.

No presente caso, o comandante da aeronave era o Sr. Jaime Machado de Moraes e, conforme alegado pelo Interessado, o mesmo se apresentava como sócio da majoritário da empresa proprietária da aeronave, ou seja, empresa responsável pela operação da aeronave.

Cabe mencionar os artigos 165, 166 e 172 do CBA:

CBA

Art. 165. Toda aeronave terá a bordo um Comandante, membro da tripulação, designado pelo proprietário ou explorador e que será seu preposto durante a viagem.

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

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

(...)

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.

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.** (g. n.)

Ademais, considerando o que consta dos autos, em relação ao que foi exposto pela fiscalização, e o que foi alegado pelo interessado, quando o mesmo informa que não tinha contrato de trabalho, isto não demonstra que o Interessado não atuou como tripulante e comandante nas etapas de voo citadas no auto de infração. Importante também mencionar que o interessado não traz aos autos qualquer comprovação que afaste a condição do mesmo como aeronauta. Neste ponto, deve ser observado o disposto no art. 36 da Lei nº 9.784/1999:

Lei nº 9.784/1999

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

Cabe mencionar o disposto no art. 27 da Resolução ANAC nº 472/2018, que estabelece providências administrativas decorrentes do exercício das atividades de fiscalização sob competência da ANAC:

Resolução ANAC 472/2018

Art. 27. Cabe ao autuado a prova dos fatos que tenha alegado devendo oferecê-la concomitantemente à apresentação de defesa.

Com relação à alegação do Recorrente de equivocada capitulação da norma, com o argumento do Interessado que as condutas se tratam de ausência de preenchimento no diário de bordo, e não preenchimento inexato, cabe apresentar o entendimento desta ANAC que a infração por 'preencher com dados inexatos documentos exigidos pela fiscalização' (alínea 'a' do inciso II do art. 302 do CBA) se configura, no caso em tela, na medida em que o comandante preenche de forma inadequada os dados de uma determinada etapa de voo no diário de bordo da aeronave, descumprindo, assim, o art. 172 do CBA

e requisitos da IAC 3151.

Assim, corroborando com o setor de primeira instância, um documento exigido pela fiscalização sem todos os dados necessários para a sua plena validade é um documento preenchido com dados inexatos. Nesse sentido, não é possível afirmar, com clareza, como realmente ocorreram as operações ali descritas, identificação do local, combustível e a situação técnica da aeronave.

Portanto, diante a evidência apresentada pela fiscalização desta ANAC, o comandante deixou de apresentar dados exigidos e/ou preencheu de forma equivocada os dados de sessenta e uma etapa de voo nos diários de bordo, acarretando, assim, infração disposta na alínea 'a' do inciso II do art. 302 do CBA por preencher com dados inexatos documentos exigidos pela fiscalização.

Assim, corroborando com a decisão de primeira instância, entende-se que cabe a autuação na alínea “a” o inciso II do art. 302 do CBA, não sendo acolhida a alegação do Interessado de nulidade da autuação promovida.

No caso em tela, sobre o entendimento aplicado pelo setor competente em decisão de primeira instância quanto à dosimetria da pena – **irregularidade no preenchimento por página do diário de bordo** –, independentemente da quantidade de operações registradas de forma irregular, entende-se que essa forma de dosimetria não é corroborada nem mesmo já foi aplicada pelo setor competente em decisão de segunda instância administrativa.

No presente caso, verifica-se que a obrigatoriedade de preenchimento do diário de bordo está disposta claramente no CBA e também na IAC 3151, normativo expedido pelo extinto Departamento de Aviação Civil (DAC) e recepcionado por esta Agência com o mesmo valor de uma Instrução Suplementar, 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.

Assim, o artigo 172 do CBA dispõe que o Diário de Bordo “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 (...)” (grifo nosso). Ainda, o parágrafo único do referido artigo indica que o **comandante é o responsável pelas anotações** no diário de bordo.

Importante mencionar que, conforme item 9.3 da IAC 3151, 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**, antes da saída da tripulação após o término do voo, devendo seguir as instruções contidas no Capítulo 17 da mesma IAC.

Portanto, entende-se que ocorreu cada uma das irregularidades quando o diário de bordo não foi preenchido adequadamente pelo comandante diante a realização de uma determinada operação, ou seja, quando houve o registro inadequado de uma **etapa de voo** no diário de bordo.

Conforme evidenciado nos autos, vale mencionar que uma página do diário de bordo pode ser preenchida por diversos comandantes. Dessa maneira, não faz sentido aplicar a penalidade de multa por página irregular.

Como o comandante da aeronave é o responsável pelas anotações de cada etapa do voo, cabe a ele a responsabilização por qualquer irregularidade no preenchimento dos dados daquela etapa de voo cumprida e registrada no diário de bordo.

Portanto, o entendimento do setor competente de segunda instância sempre foi no sentido que a infração ocorre diante a confirmação do **registro irregular de cada etapa de voo no diário de bordo**.

Importante também apontar que o mesmo entendimento desta ANAC se manteve, conforme previsão disposta na Resolução ANAC nº 457, de 20/12/2017, com a revogação da IAC 3151.

Dessa forma, no presente caso, entende-se que a decisão de primeira instância se encontra equivocada quanto à dosimetria por ter aplicado o valor de multa por página do diário de bordo, e não, por registro das etapas de voo.

Quanto à alegação do Autuado de única infração e também do princípio *non bis in idem* e de impossibilidade de reincidência da condenação, afirmando que os autos de infração nº 000291/2016 e 000292/2016 querem penalizar da mesma forma o operador e o comandante pelo mesmo ato infracional, primeiramente, cabe registrar que o princípio de vedação ao *bis in idem* não possui previsão constitucional expressa, embora seja reconhecido, de modo implícito, como decorrência direta dos princípios da legalidade, da tipicidade e do devido processo legal no texto da Constituição Federal de 1988.

Não se pode afirmar que a garantia do *non bis in idem* impossibilite o legislador, ou quem lhe faça as vezes, de atribuir mais de uma sanção, administrativa ou não, a uma mesma conduta. Para Mello (2007, p. 212 - MELLO, Rafael Munhoz de. Princípios constitucionais de Direito Administrativo Sancionador: as sanções administrativas à luz da Constituição Federal de 1988. São Paulo: Malheiros, 2007):

[...] o princípio do non bis in idem, por outro lado, não veda ao legislador a possibilidade de atribuir mais de uma sanção administrativa a uma mesma conduta. Foi afirmado acima que a sanção que atende ao princípio da proporcionalidade é a prevista no ordenamento jurídico: o legislador, observadas as normas constitucionais, define as medidas sancionadoras adequadas e proporcionais para cada situação de fato. Se estabelece a lei formal múltiplas sanções para uma mesma conduta, são elas as sanções adequadas e proporcionais, não sendo sua aplicação ofensiva ao princípio do non bis in idem.

Nada obsta, então, que ato normativo estipule a acumulação de sanções administrativas ou de sanções administrativas com outras consequências, como sanções penais e compensações civis, por exemplo (VITTA, 2003, p. 115 - VITTA, Heraldo Garcia. A Sanção no Direito Administrativo. São Paulo: Malheiros, 2003, p. 115). Vitta (2003, p. 119) reconhece a possibilidade de "ser imposta mais de uma penalidade administrativa ao infrator ou responsável, quando ocorre descumprimento de um mesmo dever, porém, explicitamente, a norma determina a imposição, concomitante, de diferentes penalidades administrativas".

No caso em tela, cabe ainda esclarecer que o AI lavrado em nome do aeronauta (Sr. JAIME MACHADO MORAES) foi capitulado no art. 302, inciso II, alínea "a", do CBA e o auto de infração lavrado em nome do operador da aeronave foi enquadrado no art. 302, inciso II, alínea "n", do CBA, quando permitiu o não preenchimento adequado das páginas dos diários de bordo.

Cabe citar o disposto em legislação vigente (CBA e IAC 3151), especialmente, o Capítulo 10 dessa Instrução, que estabelece que o controle, o arquivamento e a preservação do Diário de Bordo serão de responsabilidade do operador da aeronave.

Quanto à responsabilidade do comandante da aeronave, o item 9.3 da IAC 3151 indica que 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. Ainda, o parágrafo único do art. 172 do CBA estabelece que o Diário de Bordo referido deverá estar assinado pelo piloto Comandante, que é o responsável pelas anotações.

Portanto, evidencia-se responsabilidades distintas do comandante e do operador da aeronave quanto ao diário de bordo.

Conforme exposto, entende-se as condutas da empresa e do comandante são todas autônomas, portanto, estamos diante de infrações completamente distintas uma da outra, devendo gerar Autos de Infração diversos. Assim, não há que se falar em *non bis in idem* e não assiste razão ao autuado quanto à reincidência de condenação.

Quanto à alegação do Recorrente de ocorrência de uma única infração, cabe mencionar que a Resolução ANAC nº 25/2008, em seu art. 10º, §§ 2º 3º, em vigor à época dos fatos, já registrava expressamente que mesmo diante de duas ou mais infrações num mesmo contexto probatório – e diante da apuração conjunta dos fatos, deverá a Administração considerá-las de forma individualizada, inclusive no tocante aos critérios de imposição de penalidades e dosimetria:

Resolução ANAC nº 25/2008

Art. 10. Constatada, pelo agente da autoridade de aviação civil, a existência de indícios da prática de infração, será lavrado Auto de Infração e instaurado processo administrativo. (Redação dada pela Resolução nº 306, de 25.2.2014)

§ 1º Havendo indícios da prática de uma única infração referente ao transporte aéreo público regular, da qual resulte a apresentação de reclamação por mais de um passageiro com reserva confirmada para o voo, será lavrado o Auto de Infração e instaurado o respectivo processo administrativo, sendo este instruído com todas as reclamações apresentadas. (Redação dada pela Resolução nº 306, de 25.2.2014)

§ 2º Havendo indícios da prática de **duas ou mais infrações relacionadas a um mesmo contexto probatório ou cuja prova de uma possa influir na prova de outra(s)**, será lavrado um único Auto de Infração, para a **apuração conjunta dos fatos conexos, mediante a individualização objetiva de todas as condutas a serem perquiridas e das normas infringidas**. (Redação dada pela Resolução nº 306, de 25.2.2014)

§ 3º Na hipótese do parágrafo anterior, a apuração conjunta dos fatos não implicará a utilização de critério de dosimetria distinto do estabelecido no Título III para a imposição de penalidades, devendo os atos decisórios que cominar em sanções, aplicá-las, de forma individualizada, pela prática de cada uma das infrações cometidas. (Redação dada pela Resolução nº 306, de 25.2.2014)

(grifo nosso)

Atualmente, a Resolução ANAC nº 472/2018 também autoriza expressamente o procedimento ao

estabelecer:

Resolução 472/2018

Art. 13. Havendo conexão entre os fatos apurados, **2 (dois) ou mais PAS poderão ser reunidos visando à prolação de decisão conjunta.**

(grifo nosso)

Entretanto, como se pode observar, apesar de a anterior Resolução ANAC nº 25/2008 autorizar a apuração conjunta dos fatos, a mesma traz a ressalva de que não se poderia abrir mão da individualização objetiva de todas as condutas a serem perquiridas e das normas infringidas. Nenhuma novidade quanto a tal individualização nos trouxe o normativo mais recente a estabelecer providências administrativas decorrentes do exercício das atividades de fiscalização sob competência da ANAC que autoriza a prolação de decisão conjunta, mas traz algumas observações, conforme se vê a seguir:

Resolução 472/2018

Art. 17. Havendo a prática de 2 (duas) ou mais infrações relacionadas a um mesmo contexto fático ou cuja prova de uma possa influir na prova de outra(s), será lavrado um único auto de infração por pessoa física ou jurídica, **individualizando-se todas as condutas e normas infringidas.**

[...]

Art. 32. A decisão de primeira instância conterá motivação explícita, clara e congruente, abordando as alegações do autuado, indicando os fatos e fundamentos jurídicos pertinentes, podendo consistir em declaração de concordância com fundamentos de anteriores pareceres, informações, decisões ou propostas, que, neste caso, serão parte integrante do ato.

§ 1º Na hipótese de prática de 2 (duas) ou mais infrações relacionadas, prevista no art. 17 desta Resolução, **a apuração conjunta dos fatos não implicará a utilização de critério de dosimetria distinto do estabelecido na Seção IX do Capítulo II do Título III desta Resolução para a imposição de sanções.**

§ 2º **As decisões que cominarem sanções deverão discriminar a prática de cada uma das infrações cometidas**, salvo se caracterizada infração continuada conforme normativo específico.

§ 3º Na hipótese de decisão de sanção de multa pela autoridade julgadora, será lançado um único crédito em montante correspondente ao somatório das multas previstas **para cada uma das infrações cometidas.**

Dessa forma, não se vislumbra possibilidade de o argumento da defesa prosperar, uma vez que a norma que dispõe sobre o processo administrativo para a apuração de infrações e aplicação de penalidades, no âmbito da Agência, explicita a necessidade de tratativa individualizada de cada uma das condutas infracionais. Assim, configurada a hipótese, respaldada pela doutrina administrativa, de poder ser imposta mais de uma penalidade administrativa ao infrator ou responsável, quando ocorre descumprimento de um mesmo dever, diante de permissivo normativo que explicitamente determina a imposição, concomitante, de diferentes penalidades administrativas.

Conforme já mencionado, a decisão de primeira instância fundamenta corretamente e decide sobre os fatos geradores narrados no Auto de Infração nº 000292/2016, contudo, aplica, equivocadamente, a quantidade de multas conforme o número de folha do diário de bordo, e não de acordo com os registros equivocados de cada uma das etapas de voo (art. 172 do CBA e 9.3 da IAC 3151).

Importante ressaltar que a Resolução ANAC nº 566/2020, de 12/06/2020, trouxe modificações na Resolução ANAC nº 472/2018, com a inclusão de dispositivos sobre Infração Administrativa de Natureza Continuada, devendo, portanto, essa questão ser considerada e abordada também em dosimetria da pena ainda neste Parecer.

Em complementação de recurso, após ser notificado da convalidação e possibilidade de decorrer gravame a sua situação, o Recorrente reitera seus argumentos de defesa e recurso e acrescenta que seria vedado o agravamento da penalidade de multa.

Contudo, cumpre esclarecer que não se está diante de revisão do processo. Necessário, portanto, distinguir o recurso administrativo do pedido de revisão. O primeiro veicula a inconformação do autuado com a decisão de primeira instância administrativa, devolvendo ao órgão de segunda instância administrativa o exame da matéria. O pedido de revisão, a seu turno, deve necessariamente ter como fundamento fato novo ou circunstância relevante não apreciada na decisão.

Cabe mencionar o art. 65 da Lei nº 9.784, de 29/01/1999:

Lei nº 9.784

Art. 65. Os processos administrativos de que resultem sanções poderão ser revistos, a qualquer tempo, a pedido ou de ofício, quando surgirem fatos novos ou circunstâncias relevantes suscetíveis de justificar a inadequação da sanção aplicada.

Parágrafo único. Da revisão do processo não poderá resultar agravamento da sanção.

Não se está diante, portanto, de revisão. Logo, não há que se falar da impossibilidade de majoração da sanção imposta.

Por outro lado, o mesmo diploma legal, no art. 64 da Lei nº 9.784, admite a possibilidade de decorrer gravame a situação do recorrente, assim como o art. 44, §3º, da Resolução ANAC nº 472/2018. Ocorre, porém, se condiciona o agravamento à ciência da parte interessada para que formule suas alegações antes da decisão.

Lei nº 9.784/99

Art. 64. O órgão competente para decidir o recurso poderá confirmar, modificar, anular ou revogar, total ou parcialmente, a decisão recorrida, se a matéria for de sua competência.

Parágrafo único. Se da aplicação do disposto neste artigo puder decorrer gravame à situação do recorrente, este deverá ser cientificado para que formule suas alegações antes da decisão.

Resolução ANAC nº 472/2018

Art. 44. Do julgamento do recurso poderá resultar:

I - confirmação da sanção aplicada;

II - alteração da espécie de sanção aplicada ou do valor da multa;

III - declaração de nulidade ou reforma, total ou parcial da decisão de primeira instância; ou

IV - declaração de nulidade do auto de infração, com anulação de todos os atos subsequentes e comunicação do teor da decisão à fiscalização para apurar a necessidade de eventual lavratura de novo auto de infração, desde que respeitados os prazos previstos na Lei nº 9.873, de 1999.

(...)

§ 3º Se do julgamento do recurso puder resultar agravamento da sanção, o recorrente deverá ser intimado para que formule suas alegações antes de proferida a decisão, no prazo de 10 (dez) dias.

(grifo nosso)

Assim, de acordo com o dispositivo legal acima transcrito, o órgão competente para decidir o recurso possui ampla margem de poder decisório, podendo confirmar, anular ou revogar decisão recorrida, desde que respeitada a sua esfera de competência. Se, porém, a nova decisão puder resultar em gravame à situação do recorrente, torna-se necessária a sua prévia cientificação, a fim de que formule alegações as quais evidentemente devem anteceder à nova tomada de decisão, o que se encontra plenamente atendido nos autos do processo em análise.

Portanto, no presente caso, o Interessado teve a oportunidade de formular alegações antes da decisão, cumprindo assim o disposto no parágrafo único do art. 64 da Lei nº 9.784/1999 e art. 44, §3º, da Resolução ANAC nº 472/2018.

A esse respeito, já se pronunciou o Supremo Tribunal Federal - STF:

AG.REG. NO RECURSO EXTRAORDINÁRIO COM AGRAVO 641.054 RIO DE JANEIRO (DJc 26/06/2012)

3. A possibilidade da administração pública, em fase de recurso administrativo, anular, modificar ou extinguir os atos administrativos em razão de legalidade, conveniência e oportunidade, é corolário dos princípios da hierarquia e da finalidade, não havendo se falar em reformatio in pejus no âmbito administrativo, desde que seja dada a oportunidade de ampla defesa e o contraditório ao administrado e sejam observados os prazos prescricionais.

(grifo nosso)

Dessa forma, não se sustenta a alegação do autuado de ocorrência de revisão do valor da multa aplicada, tendo em vista que o caso não está relacionado com art. 65 da Lei nº 9.784/1999 na atual fase processual.

Com relação à possibilidade de convalidação do auto de infração, cabe ressaltar que esta ASJIN, assim como toda a Agência, busca agir sempre guiada pela legalidade, respeitando as normas na análise de seus processos.

Importante mencionar que a Lei nº 9.784/99, que regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal, em seu art. 55, prevê a figura da convalidação:

Lei nº 9.784/99

Art. 55. Em decisão na qual se evidencie não acarretarem lesão ao interesse público nem prejuízo a terceiros, os atos que apresentarem defeitos sanáveis poderão ser convalidados pela própria Administração.

Ainda, a Instrução Normativa ANAC nº 08/2008, norma desta Agência em vigor até 04/12/2018, assim dispõe, *in verbis*:

IN ANAC nº 08/2008 (alterada pela IN ANAC nº 76/2014)

Art. 7º. Os vícios processuais meramente formais do AI são passíveis de convalidação.

§ 1º - Para efeito do caput, são considerados vícios formais, dentre outros:

I – omissão ou erro no enquadramento da infração, desde que a descrição dos fatos permita identificar a conduta punível;

II – inexatidão no nome da empresa ou piloto;

III – erro na digitação do CNPJ ou CPF do autuado;

IV – descrição diferente da matrícula da aeronave;

V – erro na digitação do endereço do autuado;

VI – erro de digitação ao descrever o local, data ou hora da ocorrência do fato.

§ 2º Nas hipóteses do § 1º, inciso I, deste artigo, será concedido prazo de 5 (cinco) dias para a manifestação do interessado. (Redação dada pela Instrução Normativa nº 76, de 25 de fevereiro de 2014)

(grifos nossos)

Como pode ser observado, a norma anterior desta ANAC já previa a possibilidade de convalidação do Auto de Infração, sem qualquer necessidade de anulação deste ou mesmo da decisão proferida, e sim, permitia a convalidação do seu enquadramento “desde que a descrição dos fatos permita identificar a conduta punível” (IN nº 08, art. 7º, §1º, incisos I e VI).

Atualmente, a Resolução ANAC nº 472/2018, de 06 de junho de 2018, norma em vigor, que estabelece providências administrativas decorrentes do exercício das atividades de fiscalização sob competência da ANAC, dispõe, em seu art. 19, sobre a possibilidade de convalidação dos vícios meramente formais ou processuais presentes no auto de infração. Ainda, conforme dispõe o art. 22, inciso III, desta Resolução, o Interessado deve ser intimado nos casos previstos no art. 19, §1º da mesma norma, conforme redação a seguir:

Resolução ANAC nº 472/2018

Art. 19. Os vícios processuais meramente formais ou de competência presentes no auto de infração são passíveis de convalidação em qualquer fase do processo, por ato da autoridade competente para julgamento, com indicação do vício e da respectiva correção.

§ 1º No caso de convalidação dos vícios meramente formais que tenham potencial para prejudicar o direito de defesa, será concedido novo prazo de defesa ou de recurso ao autuado, conforme a fase processual, para a manifestação.

§ 2º No caso de convalidação de vícios processuais que não tenham potencial para prejudicar o direito de defesa do autuado, inclusive os de competência, não será concedido prazo do § 1º deste artigo.

(...)

Art. 22. O autuado será intimado sobre todos os atos do PAS que resultem em imposição de obrigações positivas ou negativas, ônus, sanções ou restrição ao exercício de direitos e atividades e os atos de outra natureza, de seu interesse, especialmente sobre:

I - a lavratura de auto de infração;

II - a juntada de elementos probatórios aos autos, aptos a influenciar na decisão da autoridade competente;

III - a convalidação de vícios, na forma do art. 19, § 1º, desta Resolução; e

IV - a prolação de decisão.

Desse modo, o Autuado sabia exatamente de que fato deveria se defender. Portanto, resta comprovado que o Interessado fora notificado acerca de todos os atos processuais, sendo disponibilizados os devidos prazos para resistência, assim como todas as informações necessárias à identificação dos atos infracionais.

Quanto à alegação do Recorrente de equivocada interpretação da norma IAC 3151 e presença de vícios no auto de infração, conforme já exposto nesta proposta, verifica-se que foram cumpridos os incisos II e III do artigo 8º da Resolução ANAC nº 25/2008, cabe reiterar que o auto de infração em questão apresenta claramente a descrição objetiva dos fatos imputados ao autuado, bem como, norma legal infringida e dispositivo legal descumprido.

Ainda, observa-se que, posteriormente, houve convalidação da capitulação das infrações seguindo normativo em vigor desta ANAC, na qual não alterou a descrição dos atos infracionais, ou seja, sua tipificação não foi alterada, sendo modificado, para uma melhor adequação, apenas seu enquadramento. Ressalta-se que foram corrigidos erros de digitação que não estavam de acordo com as cópias das provas nos autos (diário de bordo da aeronave), essas alterações de nada impediram o Interessado de se defender

corretamente dos fatos, visto que todos os elementos probatórios sempre estiveram disponíveis nos autos.

Importante destacar que a Tabela 1 apresentada no Parecer nº 441/2020/JULG ASJIN/ASJIN (SEI nº 4400918) não trouxe qualquer nova infração das descritas no Auto de Infração, sendo esta apenas um resumo de todos os fatos descritos no AI nº 000292/2016. Portanto, não se verifica qualquer vício na formulação ou nulidade do auto de infração que importe o seu cancelamento/arquivamento.

Observa-se, por conseguinte, não estarem presentes nenhum dos vícios apontados pela autuada ao Auto de Infração, tendo a autuação atingido plenamente a sua finalidade de individualização da infração, viabilizando, inclusive, o exercício, pela autuada, de seu direito à ampla defesa e ao contraditório, por meio da concessão de prazo para impugnação do alegado. A própria autuada demonstra, em suas manifestações nos autos, ter sido capaz de identificar perfeitamente as irregularidades imputadas.

Frisa-se que os autos do presente processo sempre estiveram disponíveis nesta Agência para vistas e cópias. Cabe destacar que o Interessado ou seu representante poderia ter diligenciado nesta ANAC e ter tido ciência de inteiro teor do processo, retirando, se necessário, as cópias do mesmo. Atualmente, o processo administrativo se encontra disponível em meio eletrônico no Sistema Eletrônico de Informações – SEI! desta Agência.

Dessa maneira, não se verifica qualquer nulidade do auto de infração ou qualquer vício de legalidade quanto à convalidação ou identificação de situação gravame que importe na anulação dos atos administrativos com base no art. 53 da Lei nº 9.784/1999. Assim sendo, entende-se que não pode ser acolhida a solicitação do Recorrente de arquivamento do Auto de Infração.

Quanto à alegação da violação dos princípios da razoabilidade e da proporcionalidade, cabe dizer que a atividade sancionadora cumpre a relevante função de desestimular condutas nocivas ao interesse público, revestindo-se do caráter de atividade vinculada. Em outras palavras, ante a constatação do descumprimento de um dever imposto por norma vigente, surge para a ANAC o dever de apurar a conduta e aplicar a sanção cabível, isto é, aquela prevista na norma.

Ainda, não obstante ao pedido e alegações do Recorrente, não se pode afrontar o princípio constitucional da legalidade, visto que a aplicação de multas e os valores das multas são estabelecidos conforme legislação vigente à época do fato (Resolução ANAC nº 25/2008).

Vale ainda ressaltar que o ato administrativo deve seguir o princípio da legalidade, devendo ser observado pelos administrados e, principalmente, por seus agentes no exercício de suas competências, assim, na qualidade de servidor público desta ANAC, o cumprimento das leis, normas e regulamentos desta Agência.

Outro ponto a se considerar quanto a esta alegação é que, na verdade, não cabe a este servidor questionar normatização própria desta ANAC, mas, sim, cumpri-la, não sendo esta a via própria para se alegar a ilegalidade das normas vigentes à época do fato e as atuais.

Quanto à alegação de violação ao princípio da não confiscatoriedade da obrigação tributária, cabe dizer que, na verdade, o Princípio de Vedação ao Confisco não se aplica ao caso em tela. A multa aplicada em processo administrativo sancionador desta Agência proveniente de infrações ao CBA e normas complementares não é um tributo, mas sim sanção exigível perante o descumprimento de obrigação. Assim, o crédito de multa gerado, apesar de se assemelhar ao tributário, não possui as mesmas características, não podendo, então, ser comparado àquele.

No mérito, quanto aos campos não preenchidos do diário de bordo, o Interessado declara que as ausências de registro no documento são sempre as mesmas, indicando que a situação “*fazia parte de uma cultura enraizada no 'modus' de preenchimento*”. Aduz sobre a necessidade de ação pedagógica com objetivo de instruir o preenchimento do documento em vez de haver caráter punitivo para tais irregularidades.

Contudo, cabe dizer que essas alegações de mérito não têm o condão de afastar os atos infracionais identificados pela fiscalização desta ANAC, tendo em vista não haver qualquer previsão legal. Ainda, ressalta-se que as irregularidades quanto ao inadequado preenchimento do diário de bordo pelo comandante se configuram infrações claramente previstas na alínea 'a' do inciso II do art. 302 do CBA. Portanto, no caso em tela, verifica-se a necessidade do cumprimento das providências administrativas previstas na legislação em vigor.

Quanto à alegação de ausência de prejuízo às operações e que as manutenções da aeronave se encontravam à época em dia e executada por empresas de manutenção credenciadas pela própria ANAC, deve-se destacar que a norma não traz a referida hipótese de excludente de responsabilidade. O cumprimento de norma *erga omnes* vigente é objetivo, não cabendo ao autuado e nem mesmo à fiscalização ou ao decisor o juízo de valor sobre os eventuais prejuízos decorrentes, ou não, e a finalidade a que se propõe a norma, a não ser que expressamente consignado pela legislação. Como os normativos em comento não traz expressamente essa hipótese, não é possível vislumbrar que o argumento apresentado pelo Recorrente mereça prosperar para descaracterizar as condutas infracionais.

Diante de todo o exposto, conforme evidências e documentação nos autos (cópias das páginas dos diários de bordo), verifica-se que, de fato, o Sr. JAIME MACHADO MORAES descumpriu a legislação vigente, quando constatada a ausência de preenchimento de dados obrigatórios no diário de bordo para cada uma das sessenta e uma etapas do voo mencionadas no Auto de Infração e resumidas na Tabela 1 deste Parecer, restando, portanto, configurados os sessenta e um atos infracionais pelo descumprimento do art. 172 do CBA c/c itens 5.4, 5.5, 9.3, 17.4, 17.5 da IAC 3151.

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

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

Cabe mencionar que a aplicação das circunstâncias atenuantes e agravantes com base no art. 36 da Resolução ANAC nº 472, de 06 de junho de 2018 (anteriormente art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008) será abordada em dosimetria da pena nesta proposta.

Isto posto, diante a comprovação dos atos infracionais pelo descumprimento da legislação vigente à época dos fatos, restaram configuradas as sessenta e uma irregularidades apontadas no AI nº 000292/2016, de 24/04/2016, ficando o Interessado sujeito a aplicação de sanção administrativa.

4. DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

Pelo exposto, houve, de fato, violação à legislação, com a prática de infrações fundamentadas na alínea 'a' do inciso II do art. 302 do CBA c/c art. 172 do CBA c/c itens 5.4, 5.5, 9.3, 17.4, 17.5 da IAC 3151, restando analisar a adequação do valor da multa aplicada como sanção administrativa.

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

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

Assim, a Resolução ANAC nº 472/2008 apresenta, em suas Seções VIII e IX, respectivamente, sobre as sanções aplicáveis e sua 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.

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.

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

No presente caso, para cada infração, é válido observar que os valores de multa previstos para alínea 'a' do inciso II do art. 302 do CBA, no Anexo I, pessoa física, da Resolução ANAC nº 25/2008 (norma em vigor à época dos fatos) são: R\$ 1.200 (grau mínimo), R\$ 2.100 (grau médio) ou R\$ 3.000 (grau máximo).

Observa-se que o setor técnico competente em primeira instância fundamenta suas decisões e aplica dezoito multas ao Interessado no valor total de R\$ 1.200,00 (um mil e duzentos reais) cada, totalizando o valor de R\$ 21.600,00 (vinte e um mil e seiscentos reais).

Tendo em vista que as infrações descritas no auto de infração se configuram por etapa de voo – e não por folha do diário de bordo – e diante o advento das mudanças na Resolução ANAC nº 472/2018 trazidas pela publicação da Resolução ANAC nº 566/2020 (infração administrativa de natureza continuada), verifica-se a necessidade de realizar as considerações a seguir quanto à aplicação das circunstâncias atenuantes e agravantes e dosimetria da pena.

4.1. *Das Circunstâncias Atenuantes*

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

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

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

SÚMULA ADMINISTRATIVA ANAC Nº 001/2019

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

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

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

Cabe ressaltar que o Interessado foi regularmente notificado ante a possibilidade de decorrer gravame a sua situação com o afastamento dessa circunstância, conforme o disposto no parágrafo único do artigo 64 da Lei nº 9.784/99.

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

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

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

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

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

Em consulta ao Sistema Integrado de Gestão de Crédito (SIGEC), conforme documento SEI nº 5460931, verifica-se que não existe penalidade aplicada em definitivo ao interessado no último ano contado da data do ato infracional.

Portanto, verifica-se a possibilidade de aplicação somente da circunstância atenuante com base no inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018.

Contudo, diante dos documentos acostados aos autos, entendo não ser possível aplicar quaisquer das outras circunstâncias atenuantes, das dispostas nos incisos do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018.

4.2. *Das Circunstâncias Agravantes*

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

4.3. *Da Sanção a Ser Aplicada em Definitivo*

Diante a presença de sessenta e uma irregularidades confirmadas nesse processo administrativo ora em análise, entende-se necessária a reforma do valor da multa total aplicada pelo setor competente em primeira instância, devendo ser consideradas as mudanças trazidas com a publicação da Resolução ANAC nº 566/2020.

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:

Valor total da multa = valor da multa unitária * 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)

(...)

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.

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.

No presente processo em análise, observa-se que as práticas descritas no Auto de Infração nº 000292/2016 têm a mesma natureza, sendo esta o inadequado preenchimento das etapas de voo nas quais o Interessado se apresentava na função de comandante da aeronave. Além da mesma natureza, verifica-se que as práticas irregulares foram apuradas em uma mesma oportunidade fiscalizatória.

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.

No presente processo, confirmou-se a caracterização de sessenta e um atos infracionais de natureza continuada. Portanto, considera-se a ‘quantidade de ocorrências’ igual a 61 (sessenta e um).

Ainda, faz-se necessário calcular o valor da variável “F” a ser aplicado na fórmula. Assim, diante a ausência nos autos de quaisquer das circunstâncias agravantes previstas nos incisos I a V do §2º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018, então, tem-se $f=1,85$. Conforme §1º da art. 37-B da mesma Resolução, diante a verificação de circunstância atenuante descrita nos incisos I a III incorre no acréscimo 0,15 ao valor da variável “F”. No presente caso, verifica-se a possibilidade de aplicação do inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018. Portanto, no caso em tela, o valor de “f” calculado a ser aplicado é igual a 2 (dois).

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\$ 2.100,00, por ser este o patamar médio, para pessoa física, previsto na alínea 'a' do inciso II do art. 302 do CBA, Assim, o valor da multa a ser aplicada será de acordo com a seguinte fórmula:

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

Substituindo-se os valores na fórmula, calcula-se o valor da multa a ser imposta:

Valor total da multa = R\$ 2.100,00 * 61 ^{1/2}

Valor total da multa = R\$ 16.401,52 (dezesesse mil quatrocentos e um reais e cinquenta e dois centavos)

Dessa forma, considerando-se a incidência de infração administrativa de natureza continuada e aplicação de multas sob os créditos disposto na Tabela 1, entendo que cabe a reforma das decisões, devendo a multa total ser fixada no valor de **R\$ 16.401,52 (dezesesse mil quatrocentos e um reais e cinquenta e dois centavos)**.

5. CONCLUSÃO

Pelo exposto, sugiro por DAR PROVIMENTO PARCIAL ao recurso, reformando-se o valor total das multas aplicadas pelo setor de primeira instância administrativa, REDUZINDO-SE a pena total para o valor de **R\$ 16.401,52 (dezesesse mil quatrocentos e um reais e cinquenta e dois centavos)**, referente às 61 (sessenta e uma) infrações confirmadas.

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

Rio de Janeiro, 23 de março de 2021.

RENATA DE ALBUQUERQUE DE AZEVEDO

Especialista em Regulação de Aviação Civil

SIAPE 1766164



Documento assinado eletronicamente por **Renata de Albuquerque de Azevedo, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 23/03/2021, às 23:22, 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 **5437338** e o código CRC **1141BAE1**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
CJIN - CJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 48/2021

PROCESSO Nº 00058.066955/2016-30

INTERESSADO: Jaime Machado Moraes

Brasília, 26 de março de 2021.

Trata-se de Recurso Administrativo interposto por JAIME MACHADO MORAES, CPF 454.378.156-20, contra Decisão de 1ª Instância da Superintendência de Padrões Operacionais – SPO, proferida em 09/11/2017, que aplicou total de multa no valor de 21.600,00 (vinte e um mil e seiscentos reais) pelo cometimento das infrações identificadas no Auto de Infração nº 000292/2016, pelo não preenchimento ou preenchimento incompleto referente aos dados de uma etapa do voo antes da saída da tripulação da aeronave após o término do voo no diário de bordo. As infrações foram capituladas na alínea 'a' do inciso II do art. 302 do CBA c/c item 9.3 da IAC 3151.

Em 16/06/2020, esta ASJIN decidiu por solicitar providências quanto ao AI nº 000310/2016 (processo nº 00058.032897/2020-27). Ainda, por notificar o Interessado quanto à diligência promovida e convalidar o AI nº 000292/2016, modificando o seu enquadramento para a alínea 'a' do inciso II do art. 302 do CBA, combinado com art. 172 do CBA c/c itens 5.4, 5.5, 9.3, 17.4, 17.5 da IAC 3151 e corrigindo as digitações nos itens 12, 13 e 16 do auto de infração. Por fim, decidiu-se por notificar ante a possibilidade de decorrer gravame à situação do Recorrente diante a presença de sessenta e uma infrações distintas – SEI nº 4400918 e 4427941.

Considerando que o Recorrente não apresentou nas razões recursais qualquer argumento ou prova capaz de desconstituir as infrações impostas no auto de infração, por celeridade processual e, com fundamento no artigo 50, §1º, da Lei nº 9.784/1999, ratifico os argumentos trazidos na proposta de decisão [Parecer nº 50/2021/CJIN/ASJIN – SEI nº 5437338], ressaltando que embora a Resolução nº 472/2018 tenha revogado a Resolução ANAC nº 25/2008 e a IN ANAC nº 08, de 2008, também estabeleceu em seu artigo 82 que suas disposições não prejudicam atos já praticados e a aplicação das normas vigentes à época dos fatos, inclusive no que concerne às sanções aplicáveis.

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

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

- Conhecer e DAR PROVIMENTO PARCIAL ao recurso interposto por JAIME MACHADO MORAES, CPF 454.378.156-20, ao entendimento de que restou configurada a prática das sessenta e uma infrações descritas no Auto de Infração nº 000292/2016, capituladas, após convalidação, na alínea 'a' do inciso II do art. 302 do CBA c/c art. 172 do CBA c/c itens 5.4, 5.5, 9.3, 17.4, 17.5 da IAC 3151, reformando-se o valor total das multas aplicadas pelo setor de primeira instância administrativa, REDUZINDO-SE a pena total para o valor de **R\$ 16.401,52 (dezesesseis mil quatrocentos e um reais e cinquenta e dois centavos)**, considerando-se a incidência de infração administrativa de natureza continuada, referente ao Processo Administrativo Sancionador nº 00058.066955/2016-30 e ao Crédito de Multa nº 661.972/17-0.

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

Publique-se.

Notifique-se.

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



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 26/03/2021, às 15:19, 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 **5437340** e o código CRC **F1488DC5**.

Referência: Processo nº 00058.066955/2016-30

SEI nº 5437340

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

Extrato de Lançamentos

Nome da Entidade: JAIME MACHADO MORAES Nº ANAC: 30002500000
 CNPJ/CPF: 45437815620 CADIN: Sim
 Div. Ativa: Sim Tipo Usuário: Integral UF: MG

Receita	Nº Processo	Nº Auto Infração	Processo SEI	Data Vencimento	Data Infração	Valor Original	Data do Pagamento	Valor Pago	Valor Utilizado	Chave	Situação	Valor Débito (R\$)
2081	<u>661972170</u>	000292/2016	00058066955201630	10/05/2021		R\$ 16 401,52		0,00	0,00		DC2	16 401,52
Totais em 26/03/2021 (em reais):						16 401,52		0,00	0,00			16 401,52

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 SUSPENSIVO
RE3 - RECURSO DE 3ª INSTÂNCIA
RE3N - RECURSO DE 3ª INSTÂNCIA SEM EFEITO SUSPENSIVO
REN - RECURSO SEM EFEITO SUSPENSIVO
RS - RECURSO SUPERIOR
RSN - RECURSO SUPERIOR SEM EFEITO SUSPENSIVO
RVS - PROCESSO EM REVISÃO POR INICIATIVA DO INTERE
RVSN - PROCESSO EM REVISÃO POR INICIATIVA DO INTERE
RVT - REVISTO
SDE - SUSPENSÃO DA EXIGIBILIDADE POR DEPÓSITO JUDICIAL
SDJ - SUSPENSÃO DA EXIGIBILIDADE POR DECISÃO JUDICIAL
SUS-P - PRESCRIÇÃO EXECUTÓRIA
SUS-PEX - SUSPENSÃO POR PRESCRIÇÃO - PARCELAMENTO |
|--|---|

Registro 1 até 1 de 1 registros

Página: [1]