

PARECER N° 653/2018/ASJIN
PROCESSO N° 00065.146100/2013-50
INTERESSADO: BRUNO PROCACCIA

Submeto à apreciação de Vossa Senhoria Proposta de DECISÃO ADMINISTRATIVA DE SEGUNDA INSTÂNCIA preencher com dados inexatos documentos exigidos pela fiscalização.

MARCOS PROCESSUAIS

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Tripulante / Aeroporto / Balção / Local / Hora / Portão de Embarque / etc. (dados para individualização)	Data da Infração	Lavratura do AI	Notificação do AI	Convalidação do Auto de Infração	Notificação do Auto de Infração	Decisão de Primeira Instância (DC1)	Notificação da DC1	Multa aplicada em Primeira Instância	Protocolo do Recurso	Aferição Tempestividade
00065.146100/2013-50	646938158	12112/2013/SSO	BRUNO PROCACCIA	04/07/2013	08/10/2013	23/10/2013	17/10/2014	31/10/2014	04/12/2014	22/04/2015	RS 1.200,00	06/05/2015	25/05/2015

Enquadramento: artigo 302, Inciso II, alínea "a" do Código Brasileiro de Aeronáutica, associado ao Item 9.3 da IAC 3151.

Infração: preencher com dados inexatos documentos exigidos pela fiscalização

Proponente: Hildeneise Reinert - Membro julgador da ASJIN/ANAC - Portaria Nomeação nº 2218, de 17 de setembro de 2014.

INTRODUÇÃO

1. Trata-se de recurso interposto por BRUNO PROCACCIA, em face da decisão proferida no Processo Administrativo relacionado supra, conforme registrado no Sistema Eletrônico de Informações – SEI desta Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC da qual restou aplicada sanção de multa, consubstanciada no crédito registrado no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC sob o número 646938158, com a seguinte descrição:

Auto de Infração 12112/2013/SSO : Em Inspeção realizada em 09/08/2013 em SBJD (Aeródromo onde a aeronave estava hangarada), foram encontradas inconsistências nos lançamentos efetuados no Livro de Bordo da aeronave em comparação com as Informações constantes nos FPLs (Planos de Voo) e relatório MOV obtidos na sala AIS de SBJD.

2. A materialidade da infração está caracterizada documentalmente nos autos no Relatório de Fiscalização nº 154/2013/GVAG/SP/SSO/UR/SP (fl. 2 e 3), dados extraídos da Estatística do movimento Diário do Aeroporto de Paraty, (fls.7) e registro no Diário de Bordo (fl.9 e 10).

3. Por oportuno, destaca-se que o presente modelo de análise tem respaldo no art. 50, §2º, da Lei 9.784/1999.

HISTÓRICO

4. **Relatório de Fiscalização e Acontecimentos Relevantes** - A infração fundamenta-se no Relatório de Fiscalização nº 154/2013/GVAG/SP/SSO/UR/SP (fl. 2 e 3), por meio do qual a fiscalização da Agência apurou durante a inspeção realizada em 09/08/2013 no aeródromo de Jundiá, local onde a aeronave Cirrus SR 20 estava estacionada, que o trecho São Paulo - Paraty não estava registrado no Diário de Bordo, (fl. 9 e 10).

5. **Da Ciência da Infração e Defesa Prévia** - Notificada da lavratura do Auto de Infração em 23/10/2013, apresenta defesa, na qual argui nulidade do auto de infração por entender que as condutas tipificadas no artigo 302, II, "a" do Código Brasileiro de Aeronáutica -CBA são de competência do Comando da Aeronáutica, e não da Agência. Isso aliado ao fato de o auto de infração carecer de descrição dos fatos imputados ele, circunstância que o fez presumir as razões pelas quais estaria sendo processado, fato que violou seu direito de defesa.

6. Aponta que o fiscal ao adentrar aeronave sem a devida autorização violou propriedade privada. E por ter obtido prova por meio contrário ao direito constitui prova ilícita.

7. Quanto às questões de mérito alega que o horário citado no auto de infração não condiz com a realidade dos fatos, vez que é horário anterior ao designado para o pôr do sol. Sustenta que ao chegar ao destino confirmou a impossibilidade de pousar e decolar novamente com os passageiros antes do "pôr do sol", e como se tratava de voo de passeio, não havia necessidade de pousar em Paraty. Sobrevoou a cidade por 10 minutos e retornou ao destino - Jundiá/SP. Nesse ínterim, informou ao controle sobre o cancelamento da etapa do plano de voo para Paraty.

8. Sustenta que as informações contidas no Relatório do Movimento Diário do Aeroporto de Paraty, em especial, na segunda linha, foi preenchido por pessoa diversa do autuado.

9. **Da Convalidação do Auto de Infração** - O setor de primeira instância constatou erro considerado sanável por não constar legislação complementar na capitulação da conduta descrita no Auto de Infração. Diante disso, convalidou o auto de infração, para o artigo 302, inciso III, alínea "a" do CBA, com interpretação sistemática ao disposto no item 9.3 c/c 17.4 (h) da IAC 3151(fl.25).

10. **Da Defesa após a convalidação da data do auto de infração** - Cientificada da convalidação, apresentou defesa na qual arguiu nulidade do Auto de Infração por carecer de descrição dos fatos imputados ele, e, reitera, em linhas gerais, os argumentos trazidos defesa prévia.

11. Subsidiariamente, requer, caso subsista a aplicabilidade da sanção, o reconhecimento de circunstância atenuante no cômputo da dosimetria.

12. **Da Decisão de Primeira Instância** - Em 04/12/2014, a autoridade competente convalidou o horário da infração para as 19:30 min, nos termos do Relatório de Fiscalização nº 154/2013/GVAG-SP.

13. Em adição, constatou que o tripulante preencheu com dados inexatos o Diário de Bordo, aplicando sanção no patamar mínimo no valor de R\$ 1.200,00, com fundamento na alínea "a" do inciso II, do art. 302 do CBA.

14. **Das razões de recurso** - Ao ser notificado da decisão de primeira instância, protocolou recurso nesta Agência, no qual argui não ser o responsável pelo pouso irregular e nem pelo lançamento na ficha de Estatística do Movimento Diário do Aeródromo de Paraty. Junta aos autos cópia do Diário de Bordo de outra aeronave preenchido por ele, no intuito de provar que a escrita entre ambos os documentos não se assemelham.

15. Sustenta não haver prova nos autos de que o voo fora realizado, na medida em que o plano de voo apresentado é um planejamento fornecido aos órgãos que prestam serviços aéreos para que autorizem as intenções de voo.

16. **É o relato.**

PRELIMINARES

17. **Da Alegação de Incompetência da Anac para autuar nas condutas descritas no art. 302, do CBA, em especial, alínea "a", inciso II.**

18. Inicialmente, importa consignar que o Decreto nº 5.731/2006 traz a seguinte redação:

*DECRETO Nº 5.731, DE 20 DE MARÇO DE 2006
 ANEXO I
 REGULAMENTO DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC*

CAPÍTULO I

DA NATUREZA, SEDE, FINALIDADE E COMPETÊNCIA

(...)

Art. 6º. No exercício de suas atribuições, cabe à ANAC apurar, julgar, aplicar penalidades ou adotar providências administrativas por infrações previstas na Lei nº 7.565, de 1986, e na legislação complementar, inclusive as relativas a tarifas e condições gerais de transporte, bem como conhecer os respectivos recursos.

Parágrafo único. O disposto no caput não se aplica às infrações relativas ao Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro. (Redação dada pelo Decreto nº 7.245, de 2010).

19. A Lei nº 11.182 de 27 de setembro de 2005 que criou a Agência Nacional de Aviação Civil dispõe in verbis:

20. Compete à União, por intermédio da ANAC, regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, em conformidade com o disposto no artigo 2º da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005 – Lei da ANAC.

21. Nos termos da Lei nº 11.182/2005, foi criada a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, autarquia federal submetida a regime especial, à qual foram atribuídos poderes regulatório/normativo e fiscalizador sobre as atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária (art. 2º), restando tais competências delineadas nos termos do artigo 8º do referido diploma legal:

Lei nº 11.182/2005

Art. 8º Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:

(...)

IV – realizar estudos, estabelecer normas, promover a implementação das normas e recomendações internacionais de aviação civil, observados os acordos, tratados e convenções internacionais de que seja parte a República Federativa do Brasil;

(...)

X – regular e fiscalizar os serviços aéreos, os produtos e processos aeronáuticos, a formação e o treinamento de pessoal especializado, os serviços auxiliares, a segurança da aviação civil, a facilitação do transporte aéreo, a habilitação de tripulantes, as emissões de poluentes e o ruído aeronáutico, os sistemas de reservas, a movimentação de passageiros e carga e as demais atividades de aviação civil;

XI – expedir regras sobre segurança em área aeroportuária e a bordo de aeronaves civis, porte e transporte de cargas perigosas, inclusive o porte ou transporte de armamento, explosivos, material bélico ou de quaisquer outros produtos, substâncias ou objetos;

(...)

XVI – fiscalizar as aeronaves civis, seus componentes, equipamentos e serviços de manutenção, com o objetivo de assegurar o cumprimento das normas de segurança de voo;

(...)

XXX – expedir normas e estabelecer padrões mínimos de segurança de voo, de desempenho e eficiência, a serem cumpridos pelas prestadoras de serviços aéreos e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, inclusive quanto a equipamentos, materiais, produtos e processos que utilizarem e serviços que prestarem;

(...)

XXXV – reprimir infrações à legislação, inclusive quanto aos direitos dos usuários, e aplicar as sanções cabíveis;

(...)

22. De acordo com o aludido dispositivo, cabe à autarquia federal regular e fiscalizar as atividades de aviação civil, competindo-lhe, consequentemente, editar normas que regrem o setor, além de zelar pelo seu devido atendimento, reprimindo as infrações à legislação e aplicando as sanções cabíveis.

23. Assim, cabe à entidade autárquica atuar de modo a garantir a observância do marco regulatório, o que lhe impõe a adoção de medidas repressivas, corretivas e punitivas em desfavor daqueles que infringem as normas de regência da atividade.

24. Cumpre assinalar que o Código Brasileiro de Aeronáutica considera no §3º do artigo 1º, a seguinte redação:

CBA

CAPÍTULO I

Disposições Gerais

Art. 1º O Direito Aeronáutico é regulado pelos Tratados, Convenções e Atos Internacionais de que o Brasil seja parte, por este Código e pela legislação complementar.

(...)

§ 3º A legislação complementar é formada pela regulamentação prevista neste Código, pelas leis especiais, decretos e normas sobre matéria aeronáutica (artigo 12).

No presente caso, verifica-se que há imposição de penalidade por infração pelo descumprimento do art. 302 do CBA, alínea "a", inciso III, c/c artigo 21, alínea "a" da Lei 7183/1984:

CBA

A infração foi capitulada com base na alínea "a", do inciso II, do art. 302 da Lei nº 7.565, de 19/12/1986, 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.

25. O artigo 289, inciso I, da Lei nº 7.565/86, autoriza, dentre outras medidas, a imposição de sanção pecuniária no caso de descumprimento tanto dos preceitos do próprio CBA, como do das disposições da "legislação complementar". Assim, não obstante o poder regulatório legalmente atribuído à Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC já lhe permita não apenas editar regras de conduta para os regulados, como também estabelecer e aplicar sanções administrativas para o eventual caso de descumprimento daquelas, objetivando assegurar a sua efetividade.

26. A imposição de penalidade pecuniária, por inobservância do CBA e norma complementar (Lei 7183/1984), encontra amparo legal nos preceitos veiculados no inciso I do artigo 289 do CBA e configura infração à alínea "a" do inciso II do art. 302 do CBA.

27. Pelo exposto, constata-se ser a Anac competente para autuar a infração.

28. **Da Regularidade Processual** - Considerados os marcos apontados no início dessa análise, acuso regularidade processual nos presentes feitos. Foram preservados todos os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitados os princípios da Administração Pública, em especial contraditório e ampla defesa. Julgo os processos aptos para receber a decisão de segunda instância administrativa por parte desta Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância - ASJIN.

Da Fundamentação - Mérito

Quanto à fundamentação da matéria

A infração foi capitulada com base na alínea "a", do inciso II, do art. 302 da Lei nº 7.565, de 19/12/1986, 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.

29. As anotações no Diário de Bordo possibilitam a fiscalização o controle, da jornada de trabalho da tripulação, da matrícula da aeronave, do nome dos tripulantes e suas funções a bordo, da decolagem e pouso, e o período de revisão dos equipamentos, tendo relação direta com à segurança de voo.

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, af também incluídos os totais de tempos de voo e de jornada.

30. Nesse diapasão, a IAC 3151 - item 9.3 estabelece o seguinte:

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.

31. Destarte, a norma dispõe acerca da necessidade do preenchimento do Diário de Bordo com informações relacionadas ao voo.

32. DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO E DO COTEJO DOS ARGUMENTOS DE DEFESA.

33. Acerca da alegação de antijuridicidade da prova obtida pela fiscalização, por estar a aeronave dentro dos limites da propriedade privada. Aponto que a prova obtida foi por meio das cópias do Diário de Bordo, durante a inspeção. Durante a inspeção os fiscais da agência tem livre acesso às aeronaves civis em território nacional e às aeronaves brasileiras. A norma existe para tutelar de um bem jurídico. Não houvesse um bem jurídico a ser tutelado, não haveria que se falar em normatização e, se ela existe, por obvio visa preservar ou viabilizar um direito – que foi identificado quando da edição da norma e sua exposição de motivos.

34. O sistema de aviação é baseado em regras, que estabelecem normas jurídicas de cumprimento obrigatório àqueles que se submetem a tutela estatal. Esse sistema de aviação pode ser chamado de ordem aeronáutica que é formada por atos, normas, costumes, valores, estruturas e tecnologias que possibilitam a segurança e a fluidez de um voo ou de uma série de voos, mesmo quando em condições climáticas adversas, com vistas ao adimplimento, inclusive, dos compromissos internacionais relativos à aviação dos quais o país é signatário.

35. É um regramento, antes de tudo, técnico-jurídico, que tem em seu cerne conteúdo de proteção à vida e a propriedade. (DANIEL ALVES GARCIA DE SOUZA (2011, Artigo Científico)

36. *In casu*, houve inobservância ao preenchimento dos dados exigidos pela legislação.

37. Assim, entendo, que a medida sancionadora configura verdadeiro instrumento de efetividade das normas, atuando como desestímulo às condutas que violam a segurança e a eficiência de voo e, por consequência, contribui para a conformidade do setor aéreo. A propósito, sobreleva citar A Lei nº 9.784/99 que disciplinou as normas gerais de processo administrativo no país fixou no caput do art. 2º, o princípio da proporcionalidade, vedando, a aplicação de sanção "em medida superior àquelas estritamente necessárias ao atendimento do interesse público", consagrando a vedação de excessos, que já vinha assentada em sede jurisprudencial pelo Supremo Tribunal Federal. (MOREIRA NETO e GARCIA (2012, p.8).

38. Restou comprovado, de fato, com base no relatório de fiscalização, cuja inspeção está registrada no GIASO sob nº 15551/2013 e 15555/2013, que havia inconsistência entre nos lançamentos efetuados no Diário de Bordo e das informações constantes no Relatório de Movimento Diário do Aeródromo de Paraty. O trecho SBMT- SDTK - SBJD não estava registrado no Diário de Bordo. O correto preenchimento do Diário de Bordo visa, em suma, o controle das atividades relacionadas ao voo tanto da aeronave quanto da tripulação. As informações contidas nos Diários de Bordo são sobretudo, instrumentos de controle, necessários a atividade da aviação no país.

39. Nesses termos, a decisão de primeira instância devidamente motivada e fundamenta e confirma a conduta de forma clara e objetiva, a materialidade infracional imputada a interessada pela fiscalização.

40. Destarte, com fulcro no § 1º do art. 50 da Lei 9.784/1999, que abre a possibilidade de que a motivação da decisão de recurso administrativo consista em declaração de concordância com fundamentos de anteriores decisões, e respaldo na motivação descrita na decisão de primeira instância, "per relationem" - esta relatora endossa os argumentos trazidos por aquele decisor em sede de primeira instância para a confirmação da prática infracional, bem como a fundamentação e a motivação da penalidade aplicada, declarando concordância a fim de que passem a fazer parte integrante do presente parecer.

41. Consta-se que os fatos alegados pela fiscalização subsumem-se aos descritos na conduta tipificada como prática infracional, bem como fundamentam e motivam a penalidade aplicada. E, nesse sentido, aponto que tal alegação destituída das necessárias provas não afastam a presunção de veracidade que favorece o ato da Administração, a qual, ademais, "in casu" encontra-se documentada pela fiscalização no sentido de confirmar materialidade da infração. O correto preenchimento do Diário de Bordo visa, em suma, o controle das atividades relacionadas ao voo tanto da aeronave quanto da tripulação. As informações contidas nos Diários de Bordo são sobretudo, instrumentos de controle, necessários a atividade da aviação no país.

42. Importa ainda consignar que o ato administrativo tem presunção de legalidade e certeza, devendo ser observado pelos administrados e, principalmente, por seus agentes no exercício de suas competências, assim, na qualidade de servidor público desta ANAC, cabe o cumprimento das leis, normas e regulamentos desta Agência.

43. ENQUADRAMENTO E DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

44. A Instrução Normativa ANAC nº 08/2008 determina que a penalidade de multa deve ser calculada a partir do valor intermediário constante das tabelas aprovadas em anexo à Resolução nº 25, em vigor desde 28/04/08, observando-se as circunstâncias atenuantes e agravantes existentes.

45. Para o reconhecimento da circunstância atenuante prevista no artigo 22, § 1º, inciso I da Resolução ANAC nº 25/2008 ("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, o que não se deu nos autos do processo. Dessa forma, deve ser afastada a sua incidência.

46. Da mesma forma, entende-se que a Interessada não demonstrou, nos autos, ter adotado voluntariamente qualquer providência eficaz para amenizar as consequências da infração. Repare-se que nenhuma medida que configure um dever pode ser fundamento para a aplicação dessa atenuante, prevista no artigo 22, § 1º, inciso II.

47. Para a análise da circunstância atenuante prevista no inciso no artigo 22, § 1º, inciso III ("a inexistência de aplicação de penalidades no último ano"), é necessária pesquisa para identificar a eventual existência de sanção aplicada ao ente regulado no período de um ano encerrado em 04/07/2013- que é a data da infração ora analisada.

48. Em pesquisa no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC dessa Agência, ora anexada a essa análise, ficou demonstrado que não há penalidade anteriormente aplicada à Autuada nessa situação, verifica-se a hipótese de circunstância atenuante como causa de diminuição do valor da sanção, fls. 46.

49. Quanto à existência de circunstância agravante, não se vê, nos autos, qualquer elemento que configure hipótese prevista no § 2º do artigo 22 da Resolução ANAC nº 25/2008.

50. Dada a existência de circunstância atenuante aplicável ao caso, sugere-se que a sanção a ser aplicada seja quantificada em R\$ 1.200,00 (hum mil e duzentos reais) , que é o valor mínimo previsto, à época dos fatos, para a hipótese do da Tabela II , do Anexo I da Resolução ANAC nº 25/2008.

51. **Da sanção a ser aplicada em definitivo** - Quanto ao valor da multa aplicada pela decisão de primeira instância administrativa R\$ 1.200,00 (hum mil e duzentos reais) sugiro pela manutenção desse valor , por estar dentro dos limites determinados à época, pela Resolução ANAC nº. 25/08.

52. CONCLUSÃO

53. Pelo exposto, sugiro por **Negar Provimento ao recurso**, mantendo a sanção no

patamar mínimo de R\$ 1.200,00 (hum mil e duzentos reais), em face de BRUNO PROCACCIA, conforme quadro abaixo:

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Tripulante / Aeroporto / Balção / Local / Hora / Portão de Embarque / etc.(dados para individualização)	Data da Infração	Infração	Enquadramento	Sanção a ser aplicada em definitivo
00065.146100/2013-50	646938158	12112/2013/SSO	BRUNO PROCACCIA	04/07/2013	preencher com dados inexatos documentos exigidos pela fiscalização	artigo 302, Inciso II, alínea "a" do Código Brasileiro de Aeronáutica, associado ao Item 9.3 da IAC 3151.	R\$ 1.200,00

53.1. No tocante às notificações do caso, observe-se o endereço apontado pelo interessado, qual seja: na Avenida Martin Luther King nº 980 - Torre B - apto 84 Umuarama , Osasco - São Paulo - SP, conforme fls. 55 dos autos.

54. **É o Parecer e Proposta de Decisão.**

55. **Submete-se ao crivo do decisor.**

Hildense Reinert

Analista Administrativo

Membro julgador da ASJIN/ANAC - Portaria Nomeação nº 2218, de 17 de setembro de 2014.



Documento assinado eletronicamente por **Hildense Reinert, Analista Administrativo**, em 13/03/2018, às 11:29, 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 <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **1591349** e o código CRC **C764B84**.

Referência: Processo nº 00065.146100/2013-50

SEI nº 1591349



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
ASSESSORIA DE JULGAMENTO DE AUTOS EM SEGUNDA INSTÂNCIA - ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 745/2018

PROCESSO Nº 00065.146100/2013-50
INTERESSADO: BRUNO PROCACCIA

1. Recurso conhecido e recebido em seu efeitos suspensivo (art. 16 da Res. ANAC 25/2008).
2. Analisados todos os elementos constantes dos autos, em especial manifestações do interessado. Foi dada ampla oportunidade de manifestação no feito, respeitados prazos e dialética processual, de modo que preservados ampla defesa e contraditório inerentes ao certame.
3. De acordo com a proposta de decisão (1591349). Ratifico na integralidade os entendimentos da análise referenciada, adotando-os como meus e tornando-os parte integrante desta decisão, com respaldo nos termos do artigo 50, §1º da Lei nº 9.784/1999.
4. Acerca da alegação de antijuridicidade da prova obtida pela fiscalização, por estar a aeronave dentro dos limites da propriedade privada. Aponto que a prova obtida foi por meio das cópias do Diário de Bordo, durante a inspeção. Durante a inspeção os fiscais da agência tem livre acesso às aeronaves civis em território nacional e às aeronaves brasileiras. A norma existe para tutelar de um bem jurídico. Não houvesse um bem jurídico a ser tutelado, não haveria que se falar em normatização e, se ela existe, por obvio visa preservar ou viabilizar um direito – que foi identificado quando da edição da norma e sua exposição de motivos.
5. Não apenas isso, a fiscalização feita pelos agentes da ANAC é verdadeira concretização do poder de polícia inerente à uma autarquia especial reguladora, poder este exercido dentro dos exatos limites da lei de criação da ANAC, refletindo suas competências institucionais, que, por sua vez, se estendem a seus servidores (art. 8º - incisos - da Lei 11.182/2005).
6. *In casu*, houve inobservância ao preenchimento dos dados exigidos pela legislação. Não há que se falar em ilegalidade de obtenção de prova se existe a obrigação do regulado em prestar as informações necessários ao órgão regulador.
7. Nesses termos, a decisão de primeira instância devidamente motivada e fundamenta e confirma a conduta de forma clara e objetiva, a materialidade infracional imputada a interessada pela fiscalização. Importa ainda consignar que o ato administrativo da autuação tem presunção de legalidade e certeza justamente por ser um ato vinculado, decorrente da constatação de uma não-conformidade cuja norma relacionada prevê sanção quando do respectivo não-cumprimento.
8. A instrução processual demonstra claramente, de forma documental (fls. 04/11), a materialidade da conduta. Restou demonstrada a prática infracional havendo nos autos elementos que evidenciam que o atuado operou a aeronave PR-SSS sem registrar o voo no diário de bordo, preenchendo documentos exigidos pela fiscalização com dados inexatos, conforme descrito no auto de infração.
9. Consideradas as atribuições a mim conferidas pela Portaria nº 3.403, de 17 de novembro de 2016 e Portaria nº 2.829, de 20 de outubro de 2016 e com lastro no art. 17-B da Resolução ANAC nº 25/2008, e competências ditas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381/2016, **DECIDO:**

- **NEGAR PROVIMENTO** ao Recurso, **mantendo a decisão aplicada pelo setor de primeira instância administrativa no patamar mínimo de R\$ 1.200.00 (hum mil e duzentos reais)**, em desfavor de BRUNO PROCACCIA, por preencher com dados inexatos documentos exigidos pela fiscalização, que por sua vez constitui mácula ao art. 302, inciso II, alínea "a" da Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986 associado ao item 9.3 da IAC 3151, no seguintes termos:

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Tripulante / Aeroporto / Balção / Local / Hora / Portão de Embarque / etc.(dados para	Data da Infração	Infração	Enquadramento	Sanção a ser aplicada em definitivo
-----	--------------------------	-----------------------	---	------------------	----------	---------------	-------------------------------------

			individualização)				valor
00065.146100/2013-50	646938158	12112/2013/SSO	BRUNO PROCACCIA	04/07/2013	preencher com dados inexatos documentos exigidos pela fiscalização	artigo 302, Inciso II, alínea "a" do Código Brasileiro de Aeronáutica, associado ao Item 9.3 da IAC 3151.	R\$ 1.200,00

10. No tocante às notificações do caso, observe-se o endereço apontado pelo interessado, qual seja: na Avenida Martin Luther King nº 980 - Torre B - apto 84 Umuarama , Osasco - São Paulo - SP, conforme fls. 55 dos autos.

11. À secretaria.

12. Notifique-se.

13. Publique-se.

BRUNO KRUCHAK BARROS

SIAPE 1629380

Presidente Turma Recursal – BSB

Assessor de Julgamento de Autos em Segunda Instância Substituto



Documento assinado eletronicamente por **Bruno Kruchak Barros, Presidente de Turma**, em 26/03/2018, às 22:09, 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 <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **1607332** e o código CRC **238D8418**.