



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

**DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 1996/2018**

PROCESSO Nº 00066.051283/2014-05

INTERESSADO: FABIANO ZABOTO, Coordenação de Controle e Processamento de Irregularidades

Brasília, 13 de setembro de 2018.

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 (SEI nº 2215586), 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, de 1999.
4. A equipe de fiscalização relata a folha 641 do Diário de Bordo nº 13/PPMAU/13, da aeronave PP-MAU, para o voo entre SBMT-SBGR, realizado em 11/04/2013, *apresenta a informação do combustível em Libras (40 Lb no trecho SBMT-SBGR) e que consta como co-piloto, o Cnte Dragan (CANAC 105860), sendo a natureza do voo TN (Treinamento). Observa-se na ficha de peso e balanceamento para este vôo, que há o registro da informação do Combustível de Decolagem é informado em quilogramas (170 Kg). Consta uma tabela de conversão para o cálculo de peso e balanceamento. Observa-se adicionalmente, que não foi lançado o peso (em Kg) do co-piloto (equivalente a 75 Kg).*
5. Para caracterizar e comprovar a infração, a fiscalização anexou os seguintes documentos ao RF:

*1. Fotos das páginas 641 e 670 do diário de bordo 13/PPMAU/13 (fl. 04 e 09);*

*2. Cópia do Manifesto de Carga do PP-MAU para o voo entre SBMT-SBSP, em 11 de abril de 2013 (fls. 05 à 07 e 10 à 12);*

6. No tocante à alegação de que *houve a emissão de nova ficha de peso e balanceamento fazendo contar o valor correto do peso do tripulante*, o autuado não trouxe aos autos qualquer documento que comprove sua afirmação de que fora emitida nova ficha de peso e balanceamento. A alegação destituída da necessária prova não tem o condão de afastar a presunção de veracidade que favorece o ato da Administração. A autuação é ato administrativo que possui em seu favor presunção de legitimidade e veracidade e cabe ao interessado a demonstração dos fatos que alega, nos termos do art. 36 da Lei nº 9.784/1999, que regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal:

*Lei 9.784 de 29 de janeiro de 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 do art. 37 desta lei.*

7. A presunção de legitimidade encontra seu fundamento no princípio da legalidade da Administração (ar. 37, CF) e assim revela a conformidade do ato com a lei, daí serem dotados da chamada fé pública. Já a presunção de veracidade, inerente à de legitimidade respeito aos fatos alegados pela Administração para a prática do ato. "Trata-se de presunção relativa (*juris tantum*) que, como tal, admite prova em contrário. O efeito prático de tal presunção é o de inverter o ônus da prova". (DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. Direito Administrativo. São Paulo: Atlas, 2001, página 72).
8. **Isso posto, conclui-se que as alegações do(a) interessado(a) não foram eficazes para afastar a aplicação da sanção administrativa. Restando, assim, configurada a infração apontada pelo AI.**
9. Dosimetria proposta adequada para o caso.
10. 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 dadas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução n 381/2016, **DECIDO:**
11. **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **Reduzindo o valor** a multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa em desfavor do/a **FABIANO ZABOTO**, conforme individualização no quadro abaixo:

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	Decisão 2ª Instância
-----	--------------------------	-----------------------	--	------------------	----------	---------------	----------------------

			individualização				
00066.051283/2014-05	657713160	11742/2013/SSO	PP-MAU	11/04/2013	<i>preencher com dados inexatos documentos exigidos pela fiscalização.</i>	Art. 302, inciso II, alínea "a", da Lei nº 7.565 – Código Brasileiro de Aeronáutica – CBAer, de 19 de dezembro de 1986 c/c as c/c as Seções 9.2, 9.3, 17.4(l) e (m) da IAC 3151	<b>NEGAR PROVIMENTO</b>  Reduzindo a multa aplicada para o valor MÍNIMO de R\$ 1.200,00

12. À Secretaria.

13. Notifique-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 14/09/2018, às 15:04, 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 **2219342** e o código CRC **14727473**.

Referência: Processo nº 00066.051283/2014-05

SEI nº 2219342

**PARECER Nº** 1747/2018/ASJIN  
**PROCESSO Nº** 00066.051283/2014-05  
**INTERESSADO:** FABIANO ZABOTO, COORDENAÇÃO DE CONTROLE E PROCESSAMENTO DE IRREGULARIDADES  
**ASSUNTO:** Multa por infração ao CBAer

Submeto à apreciação de Vossa Senhoria Proposta de DECISÃO ADMINISTRATIVA DE SEGUNDA INSTÂNCIA sobre recurso interposto contra Decisão de 1ª Instância que multou a empresa em epígrafe por **preencher com dados inexatos documentos exigidos pela fiscalização.**

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 (fl. 14)	Diligência (fl. 29 à 34)	Decisão de Primeira Instância - DC1 (SEI 0046798)	Notificação da DC1 (SEI 0135648)	Protocolo/postagem do Recurso (SEI 0784348)	Aferição de Tempestividade (SEI 0963441)	Prescrição Intercorrente
00066.051283/2014-05	657713160	11742/2013/SSO	PP-MAU	11/04/2013	17/09/2013	19/11/2014	27/04/2016	29/06/2016	20/10/2016	27/01/2016	16/08/2017	29/06/2019

**Enquadramento:** Art. 302, inciso II, alínea "a", da Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBAer) c/c as Seções 9.2, 9.3, 17.4(l) e (m) da IAC 3151.

**Infração:** preencher com dados inexatos documentos exigidos pela fiscalização.

**Proponente:** Isaias de Brito Neto - SIAPE 1291577 - Portaria ANAC nº 0644/DIRP/2016.

#### INTRODUÇÃO

1. Trata-se de recurso interposto por **FABIANO ZABOTO** em face da decisão proferida no curso do processo em referência, originado do Auto de Infração - AI nº. 11742/2013/SSO, lavrado em 17/09/2013, (fl. 01).

2. **Auto de Infração - AI** - O AI descreve, em síntese, que o tripulante da aeronave contrariou o que preceitua o Art. 302, inciso II, alínea "a", da Lei nº 7.565 – Código Brasileiro de Aeronáutica – CBAer, de 19 de dezembro de 1986 c/c as Seções 9.2, 9.3, 17.4(l) e (m) da IAC 3151, a saber:

*Constata-se na folha nº 641 do diário de bordo nº13/PPMAU/13, da aeronave PP-MAU, que na data de 11 de Abril de 2013, foi efetuado voo entre os aeródromos de SBMT-SBGR-SDWT-SBMT. Constata-se nesta página, que o Diário de Bordo apresenta a informação do combustível em Libras (40 Lb no trecho SBMT-SBGR) e que consta como co-piloto, o Cnte Dragan (CANAC 105860), sendo a natureza do voo TN (Treinamento). Observa-se na ficha de peso e balanceamento para este voo, que há o registro da informação do Combustível de Decolagem é informado em quilogramas (170 Kg). Consta uma tabela de conversão para o cálculo de peso e balanceamento. Observa-se adicionalmente, que não foi lançado o peso (em Kg) do co-piloto (equivalente a 75 Kg). Em outros voos de treinamento, como constante na folha nº 670 do Diário do PP-MAU, observa-se que o peso do co-piloto é lançado na Ficha de Peso e Balanceamento. O valor informado de combustível no Diário de Bordo (em libras) não condiz com o real abastecimento da aeronave, sendo este um erro que pode levar a uma decolagem fora do envelope. As informações da Ficha de Peso e Balanceamento são contraditórias com as informações do Diário de Bordo do PP-MAU. Face ao exposto o comandante Zaboto, preposto da empresa Real Taxi Aéreo Ltda, cometeu infração capitulada no art. 302, inciso II, alínea (a), do Código Brasileiro de Aeronáutica (LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986) c/c as Seções 9.2, 9.3, 17.4(l) e (m) da IAC 3151.*

3. **Relatório de Fiscalização - RE** - A equipe de fiscalização relata que a folha 641 do Diário de Bordo nº 13/PPMAU/13, da aeronave PP-MAU, para o voo entre SBMT-SBGR, realizado em 11/04/2013, apresenta a informação do combustível em Libras (40 Lb) no trecho SBMT-SBGR) e que consta como co-piloto, o Cnte Dragan (CANAC 105860), sendo a natureza do voo TN (Treinamento). Observa-se na ficha de peso e balanceamento para este voo, que há o registro da informação do Combustível de Decolagem é informado em quilogramas (170 Kg). Consta uma tabela de conversão para o cálculo de peso e balanceamento. Observa-se adicionalmente, que não foi lançado o peso (em Kg) do co-piloto (equivalente a 75 Kg).

4. Para caracterizar e comprovar a infração, a fiscalização anexou os seguintes documentos ao RF:

1. Fotos das páginas 641 e 670 do diário de bordo 13/PPMAU/13 (fl. 04 e 09);
2. Cópia do Manifesto de Carga do PP-MAU para o voo entre SBMT-SBSP, em 11 de abril de 2013 (fls. 05 à 07 e 10 à 12);

#### HISTÓRICO

5. **Notificação do AI e apresentação de Defesa Prévia** - O(a) autuado(a) foi notificado(a) acerca do Auto de Infração - AI, em 19/11/2014, conforme Aviso de Recebimento AR (fl. 14), e apresentou sua Defesa Prévia (fls. 15 à 24 e anexo fls. 25), protocolada/postada nesta Agência em 08/12/2014.

6. **Diligência** - Em 27/04/2016, A ACPI/SPO solicitou a realização de diligência para obtenção da cópia da página do Diário de Bordo, solicitação atendida pela operadora da aeronave em 13/05/2016 (fls. 29 à 34).

7. **Da Decisão de Primeira Instância - DC1** - Em 29/06/2016, a ACPI/SPO - órgão da Superintendência de Padrões Operacionais responsável pelo julgamento das impugnações aos autos de infração em 1ª Instância - confirmou o ato infracional (SEI 0046798), considerando, assim, configurada a infração à legislação vigente, em especial, ao que estabelece o artigo 302, inciso "II", alínea "a", do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBAer aplicando sanção no patamar médio de **R\$ 2.000,00 (dois mil reais)**, com fundamento no Anexo I, da Resolução ANAC nº 25, de 2008, não considerando a existência de circunstâncias agravantes previstas nos § 1º e 2º, do art. 22 da referida Resolução.

8. **Notificação da DC1 e apresentação de recurso** - Ao ser notificado(a) da decisão de primeira instância em 20/10/2016, conforme AR (SEI 0135648), a(o) interessada(o) interps recurso - protocolado/postado na Agência em 27/10/2016 (SEI 0784348).

9. **Certidão de Tempestividade do Recurso** - Em Despacho datado de 16/08/2017 a

Secretaria da antiga Junta Recursal certificou a tempestividade do Recurso protocolado/postado pela (o) autuada (o).

10. Eis que chegam os autos conclusos à análise deste relator em 03/08/2018.

## É o relatório.

### PRELIMINARES

11. Em seu recurso o autuado apresenta os mesmos argumentos apresentados em sede de Defesa prévia de que: *em relação ao presente auto de infração, ocorreu o cometimento de alguns erros que o torna objeto de revogação ou sumária anulação a saber:*

a) *a incompetência do atuador, ante a omissão constante no AI, de tal sorte que não adianta após a apresentação da defesa colacionar a Portaria que renovou os INSPACs;*

b) *questão relativa a hora, se ZULU ou LOCAL, onde ERRONEAMENTE PARA FAZER VALER O AI afirma-se no julgamento que "o horário utilizado em anotações relativas à operação de aeronaves brasileiras é o local...Será???? Onde está a fundamentação para tal*

c) *deixou de atender o contido no art. 6º da Resolução ANAC nº 13, de 2007 onde ficou estabelecido que o AI, ao ser lavrado, deverá ter duas vias, sendo a original destinada à instrução do processo e a segunda para ser entregue ao autuado;*

d) *não consta em nenhum campo do AI objeto da presente as razões que levaram a ANAC a não entregar pessoalmente o respectivo auto ao subscritor desta no momento de sua lavratura, sendo mandatória tal informação, até porque, a mesma é necessária haja vista outras irregularidades;*

e) *o referido AI deveria ser lavrado com fiel observância da lei e sua validade está condicionada ao cumprimento dos requisitos de validade contidos no artigo 8º da Resolução ANAC nº 13, de 2007.*

f) *a infração deveria ser imputada ou ao aeroviário ou ao operador da aeronave e que a imputabilidade da infração para um exclui o outro e que o inciso II do artigo 302 do CBAer é taxativo quanto à colocação da conjunção excludente "ou".*

g) *que a capitulação da suposta infração não prospera pois a descrição da ocorrência não condiz com a realidade dos fatos e que o autuado não infringiu qualquer norma ou regulamento que afetou a disciplina a bordo da acft (aeronave) ou a segurança de voo.*

12. No que diz respeito à competência do atuador destaco o que está previsto no artigo 197 do CBAer, isto é, a autoridade aeronáutica e/ou autoridade da aviação civil podem delegar competência para a realização de fiscalização, bastando para isso o credenciamento do Agente Público: "a fiscalização será exercida pelo pessoal que a autoridade aeronáutica credenciar. Ressalta-se ainda que o. Agente Público, Sr. ADRIANO SILVA .BAUMGARTNER, foi credenciado a Inspetor de Aviação Civil, pela Superintendência de Segurança Operacional, Credencial A-1 934, especialidade operações, conforme a Portaria nº 938/SSO, de 19 de maio de 2011, publicada no Boletim Pessoal de Serviço V. 6, n.º 20, de 20 de maio de 2011., disponível para consulta no seguinte endereço eletrônico: <http://www2.anal.eov.br/transoerancia/odf7BPS%202011/20/BPS%20NJ%20BA%2020%20-%2020%20maio%202011.pdf>.

13. Ressaldo, ainda, o contido no inciso V, do artigo 8º, da Resolução nº 25/2008, norma que dispõe sobre processos administrativos para a apuração de infrações e aplicação de penalidades, no âmbito da competência da ANAC, no qual ficou estabelecido que somente a assinatura e indicação do cargo e função seriam requisitos suficientemente de validade do AI. No caso em tela, a assinatura do Autuante está aposta no Auto de Infração, com também a indicação "INSPAC A-1934", número identificador do Inspetor.

14. Assim, não procede a alegação de incompetência do autuante.

15. O interessado foi autuado por preencher com dados inexatos os documentos exigidos pela fiscalização e a infração constatada não tem relação alguma com a hora local ou Zulu e sim com a discrepância observada entre os dados contidos no Diário de Bordo e no Manifesto de Carga.

16. O AI em tela foi lavrado sob a vigência da Resolução ANAC nº 25, de 2008 que contém em seu artigo 6º o mesmo texto contido no artigo 6º da Resolução ANAC nº 13, de 2008, a saber:

*Art. 6º O AI será lavrado em duas vias, sendo a original destinada à instrução do processo e a segunda a ser entregue ao autuado.*

17. E assim foi feito, uma via do AI instruiu o presente processo e a outra via foi entregue ao autuado.

18. Quanto as razões que levaram a ANAC a não entregar pessoalmente o respectivo auto ao autuado no momento de sua lavratura, destaco o contido no artigo 7º da Resolução ANAC nº 25, de 2008:

*Art. 7º Na impossibilidade da entrega da segunda via do AI, no momento da lavratura ou no caso de recusa do autuado em recebê-la, o agente da autoridade de aviação civil deverá encaminhá-la por via postal, com aviso de recebimento, ou por outro meio que comprove a certeza de sua ciência.*

19. No que diz respeito aos requisitos de validade do AI observa-se que o referido documento cumpre todas as exigências de validade contidas no artigo 8º da referida Resolução ANAC nº 25, de 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.

20. No tocante à alegação de que a capitulação da suposta infração não prospera pois a descrição da ocorrência não condiz com a realidade dos fatos e que o autuado não infringiu qualquer norma ou regulamento que afetou a disciplina a bordo da acft (aeronave) ou a segurança de voo, esclareço que a capitulação da infração descrita no AI corresponde ao artigo 302, inciso II, alínea "a", do CBAer, isto é:

*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; (...)*  
*(sem grifos no original)*

21. Já com relação à afirmação do autuado de que a infração deveria ser imputada ou ao aeroviário ou ao operador da aeronave e que a imputabilidade da infração para um exclui o outro e que o inciso II do artigo 302 do CBAer é taxativo quanto à colocação da conjunção excludente "ou", como já dito na Decisão de 1ª Instância, trata-se de interpretação equivocada do autuado já que as capitulações podem ser aplicadas tanto aos aeronautas quanto aos operadores, sem qualquer possibilidade de exclusão.

22. Tal entendimento foi também ratificado por meio do PARECER nº 550/2012/PF-ANAC/PGF/AGU, item 2.8, a saber:

*"No que tange às condutas descritas no inciso II do artigo 302 da Lei nº 7.565/86, restringe-se a sua autoria aos aeronautas, aos aeroviários e aos operadores de aeronaves, os quais encontram-se, respectivamente, conceituados nos termos do artigo 2º da Lei nº 7.183, de 05 de abril de 1984, que regula o exercício da profissão de aeronauta; do artigo 1º do Decreto do Conselho de Ministros nº 1.232, de 22 de junho de 1962, que regulamenta a profissão de aeroviário; e, do artigo 123 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA, que define operador de aeronave.*

23. **Da Regularidade Processual** - Isso posto e considerados os marcos apontados no início dessa análise, acuso a regularidade processual nos presentes feitos. Foram preservados todos os direitos

constitucionais inerentes ao interessado (a), 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.

#### FUNDAMENTAÇÃO - MÉRITO E ANÁLISE DAS ALEGAÇÕES DO (A) INTERESSADO(O)

24. **Da materialidade infracional e fundamentação da penalidade** – ao preencher com dados inexatos documentos exigidos pela fiscalização, o tripulante da aeronave teria contrariado o que preceitua o Art. 302, inciso II, alínea "a", da Lei nº 7.565 – Código Brasileiro de Aeronáutica – CBAer, de 19 de dezembro de 1986 c/c as Seções 9.2, 9.3, 17.4(l) e (m) da IAC 3151, a saber

*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. A Instrução de Aviação Civil - IAC 3151 estabelece e normatiza os procedimentos que visam à padronização para confecção, emissão e orientação de preenchimento dos Diários de Bordo das aeronaves civis brasileiras, assim como atende aos requisitos estabelecidos no CBA, RBHA e Legislação Complementar, conforme aplicáveis. Desta forma, implementa uma sistemática visando ao correto e adequado controle das atividades em voo das aeronaves e de seus tripulantes. A referida IAC 3151 é aplicável a todas as aeronaves civis brasileiras, independente de sua categoria de homologação ou de registro.

26. A Seção 9.2 da IAC 3151 trata da responsabilidade pela assinatura das Partes I e II do Diário de Bordo e estabelece o seguinte

*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.*

27. A Seção 9.3 da mesma IAC 3151 trata do preenchimento do Diário pela tripulação:

*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. (g.n)*

28. Já as Seções 17.4(l) e (m) da referida IAC 3151 estabelecem que a Parte I do Diário de Bordo - Registro de voo - deve ser preenchido de acordo com as seguintes orientações:

*17.4 ANEXOS 4 E 5 - PARTE I – REGISTROS DE VÔO – Preencher de acordo com as seguintes orientações:*

*[...]*

*l) COMBUSTÍVEL (COMB-TOTAL) → preencher com o total de combustível existente antes da decolagem;*

*m) Pax/Carga → preencher com a quantidade de passageiros e a carga transportada naquele trecho;*

*[...]*

29. **Das razões recursais** - No mérito, a(o) interessada(o) repete também os mesmos argumentos apresentados em sua Defesa Prévia e assevera ser "*sabedor da importância de se decolar dentro do envelope* (de acordo com as especificações do manual do fabricante), afirma, ainda, que o Comandante "*realizou como realiza todos os voos dentro dos limites dos CG'S (Centro de Gravidade) o que ratifica a primazia da segurança de voo e*, continua argumentando, *que há uma tabela de conversão no manifesto de carga, onde, independentemente de haver informação em kg, vislumbra-se facilmente o seu correspondente em litros e/ou percentual*. Desse modo, segundo o atuado, "*qualquer pessoa com o mínimo de conhecimento na aeronave AS50B2 é sabedora que o liquidômetro é analógico e indica porcentagem, valor este lançado no Diário de Bordo*.

30. Em relação à divergência de peso, aduz o atuado, que: *houve a emissão de nova ficha de peso e balanceamento fazendo contar o valor correto do peso do tripulante, razão pela qual consta em outros diários e o que deve ter acontecido é que o senhor atuante utilizou-se do manifesto errôneo e não o correto, que integrava o diário de bordo*. Nessa linha de argumentação, afirma, ainda, que: *antes de qualquer voo é emitido o manifesto de carga com base na missão informada ao tripulante. Se, posteriormente ocorrer a alteração da mesma, como no caso em tela, há emissão de outro manifesto no sentido de haver a correta adequação [...]*. Por fim, questiona o seguinte: *desta forma, por terem sido todos os manifestos arquivados, o atuante pode ter ignorado os corretos e se baseado nos primitivamente emitidos, razão pela qual como outorgar credibilidade ao narrado pelo atuante se, sequer, este subscrito participou da fiscalização no sentido de indicar qual (is) manifesto (s) eram corretos*

31. A infração em comento, objeto do AI nº 11.742/2013 diz respeito ao preenchimento de informações contidas na Ficha de Peso e Balanceamento em discrepância com as informações do Diário de Bordo, a saber: a folha 641 do Diário de Bordo nº 13/PPMAU/13, da aeronave PP-MAU apresenta a informação do combustível em Libras (40 Lb) no trecho SBMT-SBGR) e que consta como co-piloto, o Cnte Dragan (CANAC 105860), sendo a natureza do voo TN (Treinamento). Observa-se na ficha de peso e balanceamento para este voo, que há o registro da informação do Combustível de Decolagem é informado em quilogramas (170 Kg). Consta uma tabela de conversão para o cálculo de peso e balanceamento. Observa-se adicionalmente, que não foi lançado o peso (em Kg) do co-piloto (equivalente a 75 Kg). As informações da Ficha de Peso e Balanceamento são contraditórias com as informações do Diário de Bordo do PP-MAU. Diante dessa constatação feita pela equipe de fiscalização, o comandante Zaboto, preposto da empresa Real Taxi Aéreo Ltda, cometeu infração capitulada no art. 302, inciso II, alínea (a), do Código Brasileiro de Aeronáutica (LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986) c/c as Seções 9.2, 9.3, 17.4(l) e (m) da IAC 3151

32. No tocante à alegação de que *houve a emissão de nova ficha de peso e balanceamento fazendo contar o valor correto do peso do tripulante*, o atuado não trouxe aos autos qualquer documento que comprove sua afirmação de que fora emitida nova ficha de peso e balanceamento. A alegação destituída da necessária prova não tem o condão de afastar a presunção de veracidade que favorece o ato da Administração. A atuação é ato administrativo que possui em seu favor presunção de legitimidade e veracidade e cabe ao interessado a demonstração dos fatos que alega, nos termos do art. 36 da Lei nº 9.784/1999, que regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal:

*Lei 9.784 de 29 de janeiro de 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 do art. 37 desta lei.*

33. A presunção de legitimidade encontra seu fundamento no princípio da legalidade da Administração (ar. 37, CF) e assim revela a conformidade do ato com a lei, daí serem dotados da chamada fé pública. Já a presunção de veracidade, inerente à de legitimidade respeito aos fatos alegados pela Administração para a prática do ato. "Trata-se de presunção relativa (*juris tantum*) que, como tal, admite prova em contrário. O efeito prático de tal presunção é o de inverter o ônus da prova". (DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. Direito Administrativo. São Paulo: Atlas, 2001, página 72).

34. **Isso posto, conclui-se que as alegações do(a) interessado(a) não foram eficazes para afastar a aplicação da sanção administrativa. Restando, assim, configurada a infração apontada pelo AI.**

#### DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

35. Por todo o exposto nesta decisão e tudo o que consta nos autos do presente processo, se considera configurada a infração descrita no art. 302, inciso II, alínea "a", da Lei nº 7.565, de 1986, ou

seja: "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.

36. Para a infração cometida por pessoa física, a previsão da Resolução ANAC nº 25, de 2008, relativa ao art. 302, inciso II, alínea "a", do CBAer (Anexo I - Código PDI), é a de aplicação de multa no valor de R\$ 1.200,00 (hum mil e duzentos reais) no patamar mínimo, R\$ 2.100,00 (dois mil e cem reais) no patamar intermediário e R\$ 3.000,00 (três mil reais) no patamar máximo.

37. Com relação à dosimetria da penalidade pecuniária, a Instrução Normativa - IN ANAC nº 08, de 2008, dispõe, em seu art. 57, que se deve partir do valor intermediário constante das tabelas de multas anexas à Resolução ANAC nº 25, de 2008, para, então, diminuir ou aumentar o valor conforme a existência de circunstâncias atenuantes ou agravantes.

38. Ressalto que a DC1 considerou a existência de circunstância atenuante e aplicou a multa pelo valor MÍNIMO da tabela constante do Anexo I, da Resolução ANAC nº 25, de 2008.

39. Em consulta ao extrato de Lançamentos do SIGEC (Extrato DOC.SEI nº 2215159), realizada em 04/09/2018, agora em sede recursal, observa-se a inexistência de aplicação de penalidades em definitivo, no período de um ano do cometimento da infração em julgamento, isto é, 11/04/2012 a 11/04/2013.

40. Quanto às circunstâncias agravantes não restou configurada nenhuma das agravantes previstas no art. 22, § 2º, da Resolução ANAC nº 25, de 2008, bem como do art. 58, § 2º, da IN ANAC nº 08, de 2008.

41. Observada a incidência de 1 (uma) circunstância atenuante e de nenhuma circunstância agravante, proponho manter o valor da penalidade da multa no patamar mínimo, isto é, R\$ 1.200,00 (um mil e duzentos reais).

#### **SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO:**

42. Quanto ao valor da multa aplicada pela decisão de primeira instância administrativa, diante do esposto no processo, **entendo deva ser REDUZIDO o valor ao patamar mínimo de R\$ 1.200,00 (um mil e duzentos reais).**

#### **CONCLUSÃO**

43. Pelo exposto, sugiro **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, reduzindo o valor da multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa para R\$ 1.200,00 (hum mil e duzentos reais), conforme individualizações no 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	Decisão 2ª Instância
00066.051283/2014-05	657713160	11742/2013/SSO	PP-MAU	11/04/2013	<i>preencher com dados inexatos documentos exigidos pela fiscalização.</i>	Art. 302, inciso II, alínea "a", da Lei nº 7.565 – Código Brasileiro de Aeronáutica – CBAer, de 19 de dezembro de 1986 c/c as c/c as Seções 9.2, 9.3, 17.4(l) e (m) da IAC 3151	<b>NEGAR PROVIMENTO</b> reduzindo a multa aplicada ao valor MÍNIMO de R\$ 1.200,00

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

**Submete-se à apreciação do decisor.**

**ISAIAS DE BRITO NETO**

**SIAPE 1291577**



Documento assinado eletronicamente por **Isaias de Brito Neto, Analista Administrativo**, em 14/09/2018, às 14:21, 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 **2215586** e o código CRC **D0AA6BCD**.

Referência: Processo nº 00066.051283/2014-05

SEI nº 2215586