

Submeto à apreciação de Vossa Senhoria Proposta de DECISÃO ADMINISTRATIVA DE SEGUNDA INSTÂNCIA, nos termos da minuta anexa.

ANEXO

MARCOS PROCESSUAIS

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Data da Infração	Lavratura do AI	Ciência do AI	Decisão de Primeira Instância (DCI)	Ciência da DCI	Multa aplicada em Primeira Instância	Protocolo do Recurso	Aferição Tempestividade
00058.005815/2018-57	665523188	003629/2018	19/12/2016	20/02/2018	16/03/2018	09/10/2018	25/10/2018	RS 1.600,00	31/10/2018	13/12/2018

Enquadramento: Art. 302, Inciso III, alínea "a" da Lei nº 7.565, de 19/12/1986 (CBA) c/c o item 2.10, da IAC 3203.

Infração: Fornecimento de dados, informações ou estatísticas inexatas ou adulteradas - Preencher ou endossar uma Caderneta Individual de Voo (CIV) com informações ou dados inexatos ou adulterados.

Proponente: Rodrigo Camargo Cassimiro – SIAPE 1624880 – Portaria ANAC nº 845, de 13/03/2017.

INTRODUÇÃO

1. Trata-se de processo administrativo sancionador discriminado no quadro acima, que individualiza a materialidade infracional e retrata os marcos relevantes para o trâmite e regularidade processual.

2. Os autos evidenciam - RF 61 (DOC SEI 1540935) que:

Com base na análise da documentação colhida a partir da inspeção de rampa realizada na aeronave PR-MZL, realizada em 28/07/17, a saber:

1. LMVIR - PR-MZL;
2. Ofício nº 341 (SEI/2017/DE/GTPO/GOAG/SPO-ANAC);
3. Carta S/N (1047452);
4. Diário de Bordo Nº 004/PR-MZL/2016;
5. Relatório Completo BINTRA PR-MZL;
6. Situação dos voos do BIMTRA em relação ao DB;
7. Relatório Completo MOV PR-MZL 2016;
8. Relatório Completo MOV PR-MZL 2017;
9. Situação dos voos do MOV em relação ao DB;
10. CIV Completa - EDUARDO DE GROSSI FREITAS LIMA ? 163225;
11. Situação do lançamento da CIV - EDUARDO DE GROSSI FREITAS LIMA ? 163225;
12. RELATÓRIO SUCINTO DE VIGILÂNCIA DA SEGURANÇA OPERACIONAL - Nº: 0926592;

Foi constatado que o tripulante **Eduardo de Grossi Freitas Lima, CANAC 163225**, preencheu **Caderneta Individual de Voo Digital (CIV Digital) (10)** com informações ou dados inexatos ou adulterados referentes a 2 registros de voos realizados na aeronave PR-MZL nos dias 16/12/2016 e 19/12/2016 em que atuou como piloto em instrução.

Ficou constatado que os dados relativos a origem, destino e duração dos voos registrados na CIV Digital do tripulante Eduardo de Grossi Freitas Lima, CANAC 163225, e da página 0003 do Diário de Bordo Nº 004/PR-MZL/2016, são incompatíveis com os registros eletrônicos de movimentos reais (MOV e BIMTRA) realizados pela aeronave PR-MZL nas referidas datas.

Os 2 registros de voos contestados constam da tabela "Situação dos Registros de Horas de Voo Lançados na CIV digital da tripulante EDUARDO DE GROSSI FREITAS LIMA em relação aos lançamentos do Diário de Bordo Nº 004/PR-MZL/2016" com a situação "Compatível com o D.B."

Os registros de movimentos dos sistemas eletrônicos de acompanhamento de movimentos reais realizados pela aeronave PR-MZL constam na "Tabela de Situação de Regularidade dos Registros dos Voos Registrados no MOV em relação aos lançamentos do Diário de Bordo Nº 004/PR-MZL/2016" e na "Tabela de Situação de Regularidade dos Registros dos Voos Registrados no BINTRA em relação aos lançamentos do Diário de Bordo Nº 004/PR-MZL/2016".

Após a realização de inspeção de Rampa da aeronave PR-MZL, em 28/07/17, conforme LMVIR - PR-MZL (1), foi solicitado a apresentação do diário de bordo da referida aeronave através do Ofício nº 341 (SEI/2017/DE/GTPO/GOAG/SPO-ANAC (2)).

O operador da aeronave atendeu a solicitação do referido ofício através da Carta S/N (1047452) (3), com a apresentação do Diário de Bordo Nº 004/PR-MZL/2016 (4).

Após a análise do referido diário de bordo, conforme explicitado no RELATÓRIO SUCINTO DE VIGILÂNCIA DA SEGURANÇA OPERACIONAL - Nº: 0926592 (12), foi constatado que os registros de voo realizados com a aeronave PR-MZL eram realizados rotineiramente como voos com origem e destino no aeródromo de Jacarepaguá (SBRJ) com o que, aparentemente, é a somatória de horas de voo de todos os voos realizados no dia, independentemente de origem, destino e duração individual real de cada voo.

Nenhum dos registros de voo do Diário de Bordo Nº 004/PR-MZL/2016 (4) apresentam consistência com os registros de movimentos do Relatório Completo BINTRA PR-MZL (5), conforme demonstrado na Tabela Situação dos Voos do BIMTRA em relação ao DB (6).

Nenhum dos registros de voo do Diário de Bordo Nº 004/PR-MZL/2016 (4) apresentam consistência com os registros de movimentos do Relatório Completo MOV PR-MZL (7), conforme demonstrado na Tabela Situação dos Voos do MOV em relação ao DB (8).

Os sistemas MOV e BIMTRA são utilizados como evidência de movimentação real de aeronave, entretanto seus dados devem ser avaliados de modo a constatar eventuais registros inconsistentes gerados. A Tabela Situação dos Voos do BIMTRA em relação ao DB (6) contém uma legenda que demarca registros inconsistentes e registros em duplicidade que devem ser desconsiderados para efeitos de contagem de registros de voos.

Ademais, não houve a assinatura do copiloto/aluno no campo de HORA DA APRESENTAÇÃO DA TRIPULAÇÃO da página 0003 do Diário de Bordo Nº 004/PR-MZL/2016 (4) em nenhum dos voos em que o mesmo figura como tripulante.

Ficou demonstrado que os voos lançados na CIV digital do tripulante são baseados nos dados do referido diário de bordo, conforme demonstrado na Tabela de Situação do lançamento da CIV - EDUARDO DE GROSSI FREITAS LIMA ? 163225 (11).

Conseqüentemente os dados fornecidos pelo tripulante **Eduardo de Grossi Freitas Lima, CANAC 163225**, por ocasião do preenchimento da CIV digital (10) contém indícios de serem dados inexatos ou adulterados e não baseados nos movimentos reais realizados pela aeronave PR-MZL nas referidas datas de voo.

3. Anexam-se: Páginas nº 0001 a 0008 do Diário de Bordo n.º 004/PR-MZL/2016 (1540940); Relatório Completo BIMTRA, referente à aeronave PR-MZL (1540936); Tabela de Situação de Regularidade dos Registros dos Voos Registrados no BIMTRA em Relação aos Registros do Diário de Bordo n.º 004/PR-MZL/2016 (1540937); Lançamentos de voos na Caderneta Individual de Voo - CIV digital do Autuado (1540946); e Situação dos Registros de Horas de Voo Lançados na CIV digital da tripulante MARCELO CASTELO BRANCO DE MIRANDA em relação aos lançamentos do Diário de Bordo n.º 004/PR-MZL/2016 (1540945);

PARTE I - REGISTROS DE VOO
DIÁRIO DE BORDO Nº 004 / PR-MZL, 2016 0003

HORA DA APRESENTAÇÃO DA TRIPULAÇÃO - OBSERVAR A LEI Nº 7.183 (LEI DO AERONAUTA)

Tripulante(s)		CANAC	Data	Hora (Z)	Rubrica	Tripulante(s)		CANAC	Data	Hora (Z)	Rubrica
1	MARCELO	PRMZL	16/12/16	08:00		5	MARCELO	PRMZL	22/12/16	08:00	
2	MARCELO	PRMZL	16/12/16	09:00		6	MARCELO	PRMZL	23/12/16	08:00	
3	MARCELO	PRMZL	19/12/16	07:00		7	MARCELO	PRMZL	25/12/16	09:00	
4	MARCELO	PRMZL	21/12/16	07:00		8	MARCELO	PRMZL	26/12/16	07:00	

Marcas: PR-MZL Fabricante: BELL HELICOPTER Modelo: 407 NIS: 53955 Cat. Reg.: 744

Horas de Célula Anterior: 1452.3 Horas de Célula dos Dias da Página: 12.9 Total de Horas de Célula: 1464.2 Total Anterior de P/C: 3333 Total Geral de P/C: 3333

DATA	TRECHO	HORAS	COMANDANTE	CO-PILOTO / ALUNO	ASG. CM
16/12/16	SBJR	08:00-09:00	MARCELO	EDUARDO	
16/12/16	SBJR	09:00-10:00	MARCELO	EDUARDO	
19/12/16	SBJR	08:00-09:00	MARCELO	EDUARDO	
19/12/16	SBJR	09:00-10:00	MARCELO	EDUARDO	
19/12/16	SBJR	10:00-11:00	MARCELO	EDUARDO	
19/12/16	SBJR	11:00-12:00	MARCELO	EDUARDO	
19/12/16	SBJR	12:00-13:00	MARCELO	EDUARDO	
19/12/16	SBJR	13:00-14:00	MARCELO	EDUARDO	
19/12/16	SBJR	14:00-15:00	MARCELO	EDUARDO	
19/12/16	SBJR	15:00-16:00	MARCELO	EDUARDO	
19/12/16	SBJR	16:00-17:00	MARCELO	EDUARDO	
19/12/16	SBJR	17:00-18:00	MARCELO	EDUARDO	
19/12/16	SBJR	18:00-19:00	MARCELO	EDUARDO	
19/12/16	SBJR	19:00-20:00	MARCELO	EDUARDO	
19/12/16	SBJR	20:00-21:00	MARCELO	EDUARDO	
19/12/16	SBJR	21:00-22:00	MARCELO	EDUARDO	
TOTAL		22.9			

Ocorrência (s):

PARTE II - SITUAÇÃO TÉCNICA DA AERONAVE

Tipo da última intervenção de manutenção: 100MS Tipo da próxima intervenção de manutenção: 200MS/12MS Hora de célula para a próxima intervenção de manutenção: 1481.7

DATA	REGISTROS DA TRIPULAÇÃO	DATA	APROVAÇÃO DE RETORNO AO SERVIÇO
16/12/16	DISCREPÂNCIAS	19/12/16	AÇÃO CORRETIVA

Relatório Completo BIMTRA, referente à aeronave PR-MZL (1540936)

Tabela de Situação de Regularidade dos Registro dos Voos Registrados no BIMTRA em Relação aos Registro do Diário de Bordo nº 004/PR-MZL/2016

Sequência	Procedimento	Matrícula	AD Partida	AD Destino	Data e Hora da Operação	Página do D.B.	Linha da Página	Situação do Voo do D.B.	SITUAÇÃO
26	Pouso	PR-MZL	SDMS	SBJR	16/12/2016 13:37			Não Registrado	N
27	Pouso	PR-MZL	SDMS	SBJR	16/12/2016 13:47			Não Registrado	S
28	Decolagem	PR-MZL	SBJR	SDMS	19/12/2016 10:31			Não Registrado	R
29	Pouso	PR-MZL	SBJR	SDMS	19/12/2016 10:41			Não Registrado	S

Tabela de Situação de Regularidade dos Registro dos Voos Registrados no BIMTRA em Relação aos Registro do Diário de Bordo nº 004/PR-MZL/2016 (1540937)

Relatório 23/9/2016 00:00:00 à 29/8/2017 23:59:59

DEPARTAMENTO	NUMVOO	MATRICULA	ADPARTIDA	ADDESTINO	CODMOVIMENTO	VALIDADADO	DHVALIDADADO	DAC	POB	DHMOVREAL
A	PRMZL	PRMZL	SDMS	SBJR	45481564		16/12/2016 13:30			16/12/2016 13:37
A	PRMZL	PRMZL	SDMS	SBJR	45481318		16/12/2016 13:03	2		16/12/2016 13:47
A	PRMZL	PRMZL	SBJR	SDMS	45503587		19/12/2016 10:36			19/12/2016 10:41
A	PRMZL	PRMZL	SDMS	SDRJ	45503922		19/12/2016 10:41	6		19/12/2016 12:02

Lançamentos de voos na Caderneta Individual de Voo - CIV digital do Autuado (1540946)

Data	Matrícula	Habilitação	Pousos	Origem	Destino	Observações	Função	Diurno	Noturno	Naveg.	Inst.	Capota	Simulador	Status
19/12/2016	PRMZL	HMNT	1	SBJR	SBJR	COMANDO PARA ENDOSSO 8407 (ALUNO DE GROSSI) CANAC 163225	Instrutor Voo	01:18	00:00	00:00	00:00	00:00	00:00	CADASTRADO
16/12/2016	PRMZL	HMNT	8	SBJR	SBJR	COMANDO PARA ENDOSSO (ALUNO DE GROSSI) CANAC	Instrutor Voo	01:24	00:00	00:00	00:00	00:00	00:00	CADASTRADO

Situação dos Registros de Horas de Voo Lançados na CIV digital da tripulante MARCELO CASTELO BRANCO DE MIRANDA em relação aos lançamentos do Diário de Bordo nº 004/PR-MZL/2016 (1540945)

Situação dos Registros de Horas de Voo Lançados na CIV digital da tripulante MARCELO CASTELO BRANCO DE MIRANDA em relação aos lançamentos do Diário de Bordo nº 004/PR-MZL/2016

Data	Matrícula	Habilitação	Pousos	Origem	Destino	Observação	Função	Diurno	Noturno	Naveg.	Inst.	Capota	Simulador	Status	Situação do Lançamento
19/12/2016	PRMZL	HMNT	1	SBJR	SBJR	INSTRUÇÃO DUPLO COMANDO PARA ENDOSSO 8407 (ALUNO DE GROSSI) CANAC 163225	Instrutor Voo	01:18	00:00	00:00	00:00	00:00	00:00	CADASTRADO	Compatível com o D.B.
16/12/2016	PRMZL	HMNT	8	SBJR	SBJR	INSTRUÇÃO DUPLO COMANDO PARA ENDOSSO ALUNO DE GROSSI CANAC 163225	Instrutor Voo	01:24	00:00	00:00	00:00	00:00	00:00	CADASTRADO	Compatível com o D.B.

4. Ato contínuo, lavrou-se o auto de infração (DOC SEI 1540875), descrevendo-se o fato assim: "Com base na análise da documentação colhida a partir da inspeção de rampa realizada na aeronave PR-MZL, realizada em 28/07/17, foi constatado que o tripulante Eduardo de Grossi Freitas Lima, CANAC 163225, preencheu Caderneta Individual de Voo Digital (CIV Digital) com informações ou dados inexatos ou adulterados referentes a 2 registros de voos realizados na aeronave PR-MZL nos dias 16/12/2016 e 19/12/2016 em que atuou como piloto em instrução. Ficou constatado que os dados relativos a origem, destino e duração dos voos registrados na CIV Digital da tripulante Eduardo de Grossi Freitas Lima, CANAC 163225, com base nos voos registrados na página 0003 do Diário de Bordo nº 004/PR-MZL/2016, são incompatíveis com os registros eletrônicos de movimentos reais realizados pela aeronave PR-MZL nas referidas datas. Os 2 registros de voos contestados constam da tabela 'Situação dos Registros de Horas de Voo Lançados na CIV digital da tripulante EDUARDO DE GROSSI FREITAS LIMA em relação aos lançamentos do Diário de Bordo nº 004/PR-MZL/2016 com a situação 'Compatível com o D.B.'. Os registros de movimentos dos sistemas eletrônicos de acompanhamento de movimentos reais realizados pela aeronave PR-MZL constam na Tabela de Situação de Regularidade dos Registro dos Voos Registrados no MOV em relação aos lançamentos do Diário de Bordo nº 004/PR-MZL/2016 e na Tabela de Situação de Regularidade dos Registro dos Voos Registrados no BIMTRA em relação aos lançamentos do Diário de Bordo nº 004/PR-MZL/2016".

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

HISTÓRICO

6. Respaldo pelo art. 50, § 1º, da Lei 9.784/1999 aproveita-se como parte integrante desta análise relatoria constante da decisão de primeira instância constante dos autos.

7. Em Defesa Prévia (DOC SEI 1719590), o interessado alega:

(...)

3-D A IMPUTABILIDADE

A par da legalidade, De Plácido e Silva, ainda em seu clássico Vocabulário Jurídico, com índole conceitual, sinaliza que "a imputabilidade revela a indicação da pessoa ou do agente a quem se deve atribuir ou impor responsabilidade, ou a autoria de alguma coisa, em virtude de fato verdadeiro que lhe seja atribuído, ou de cuja consequência lhe seja responsável".

Na seqüência, afirma que "a imputabilidade mostra a pessoa para que se lhe imponha a responsabilidade". Proseguindo, assevera que a imputabilidade, portanto, antecede à

responsabilidade, sendo por ela, então, 'que se chega à conclusão da responsabilidade, para aplicação da pena ou imposição da obrigação'.

4-DA CAPITULAÇÃO

De acordo com di Pietro (2004, p. 194-195) 'tipicidade é o atributo pelo qual o ato administrativo deve corresponder a figuras previamente definidas em lei como aptas a produzir determinados resultados'.

O suposto fato infracional, originalmente, fora classificado como em conflito com o Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA, em seu art. 299, V, que aduz: que houve Preenchimento ou endosso de uma Caderneta Individual de Voo (CIV) com informações ou dados inexatos ou adulterados.

Como é cediço, controlar a legalidade de um Auto de Infração significa verificar a adequação (compatibilidade) do mesmo com uma lei ou outro ato normativo, verificando seus requisitos formais e materiais. E tal cioso ofício exist também sob a égide dessa inclita Agência.

Ora, o conteúdo de determinada conduta, possui um elemento subjetivo para que possa ser definido. O lançamento de dados inexatos ou supostamente adulterados, conforme fora cogitado, deve ser revisado tendo em vista que as informações constantes no diário de bordo são lançados por um único sujeito legítimo, qual seja, o piloto em comando. Já o lançamento de horas de voo na CIV, no caso de piloto em instrução, é feito pela entidade responsável, com base naqueles registros constantes no diário de bordo.

Ita posto, a indução da inserção de informação equivocada na Caderneta Individual de Voo, não deve ser tida, a priori, como fraude ou adulteração, mas sim como **falha no preenchimento**, sendo a imputação destinada ao seu responsável.

5-DA RESPONSABILIDADE PARA PREENCHER DIÁRIO DE BORDO.

Partindo-se do pressuposto de que a imputação de qualquer conduta deve ser feita buscando a finalidade pública, que no caso da sanção o objetivo primordial é a correção da conduta, vejamos o que diz a legislação acerca das informações contidas no diário de bordo.

O Código Brasileiro de Aeronáutica prevê obrigatoriedade do preenchimento do Diário de Bordo, pelo piloto em comando da aeronave, para cada voo realizado, conforme redação a seguir:

(...)

Também, aquela Instrução de Aviação Civil - IAC 3151, estabelece e normatiza os procedimentos que visam à padronização para confecção, emissão e orientação do preenchimento dos Diários de Bordo das aeronaves civis brasileiras. Esta IAC dispõe in verbis:

(...)

O dispositivo supra ressalta que, além do dever de assinar o diário de bordo, o comandante da aeronave **TAMBÉM** é o responsável pelas anotações nele constantes.

A mesma IAC 3151 prevê, em seu item 5.4, quanto ao registro de voo no Diário de Bordo, sendo necessária informação quanto à tripulação, conforme redação que segue:

(...)

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

(...)

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

(...)

Portanto, verifica-se, conforme legislação, que o comandante é responsável pelo preenchimento do diário de bordo, com as informações relativas dos voos realizados, instruído o responsável pelo preenchimento da CIV, que o fez, fielmente às anotações do Diário de Bordo.

6-DO PREENCHIMENTO DA CIV

Reitera-se que os legitimados para preenchimento do Diário de Bordo e da CIV são distintos.

Ainda, ressalta-se que qualquer imputação feita ao responsável deve ocorrer nos estritos moldes definidos pela conduta praticada. Assim, a ANAC já explicitou o entendimento de que o lançamento de dados na CIV deve ser enquadrado no artigo 302, II, a do Código Brasileiro de Aeronáutica.

(...)

Ademais, com bastante sobriedade também já fora contatado, conforme parecer que arquivou o Processo nº 626.014/10-4, originado da lavratura do auto de infração nº 014/SDSG-2/2008, não há obrigatoriedade de lançamento de todos os voos na CIV digital, pois este documento possui finalidade de controle de horas voadas e que as informações de cada voo devem constar tão somente nos diários de bordo.

(...)

7-DA COMPROVAÇÃO DA REGULARIDADE DO CONTROLE DE HORAS DA AERONAVE E CONSEQÜENTE LANÇAMENTO CORRETO.

Corroborando com o que fora anteriormente dito, faz-se necessária a demonstração de que as horas lançadas na CIV estavam em consonância com a legislação.

Através do Ofício 183/2018/SRJ/GTAR/GAEM/GGAC/SAR-ANAC, fora comunicada a suspensão cautelar da aeronave PR-MZL, em decorrência dos mesmos fatos. Como condição resolutiva para proceder a revogação da suspensão da aeronave em epígrafe, fora requerida a comprovação do correto controle de horas voadas pela aeronave.

Neste diapasão, houve comprovação de que as horas lançadas no diário de bordo, não obstante o preenchimento equivocado no que tange aos trechos, estavam em conformidade com a legislação.

Portanto, a Fiscalização entendeu pelo provimento das alegações apresentadas pelo interessado, revogando a suspensão cautelar da aeronave através do Ofício nº 374/2018/SRJ/GTAR/GAEM/GGAC/SAR-ANAC de 08 de fevereiro de 2018, conforme segue em anexo.

Diante do exposto, conclui-se que as horas de voo interestadas na Caderneta individual de voo, estão em consonância com a legislação em vigor.

8. DO PEIDIDO

Faz-se ao explicitado arrazado, por restar equivocada a sustentação emanada pelo Agente Autuado, diante do elenco probatório juntado pelo Autuado, que comprovou sucessivamente o equívoco do que fora noticiado, sobretudo da capitulação equivocada, desconstituindo a presunção iuris tantum de veracidade do Ato em epígrafe, onde vigem provas pré-constituídas, no município das diretrizes dos Princípios do Contraditório e da Ampla Defesa, com fulcro no art. 5º, inciso LV da Constituição da República, com atenção aos fatos e fundamentos minudentemente diligenciados, restando, equivocada o dito Auto de Infração **razoável e arquivamento do auto de infração em epígrafe**, com fundamento no art. 15, inciso I, da Resolução da ANAC nº 25/2008.

Nestes Termos, pede deferimento, mui respeitosamente.

8. A Decisão de Primeira Instância (DC1), vide DOCs SEI 2304672 e 2307716, após cotejo integral de todos argumentos para com os elementos dos autos entendeu que os da autuado não evidenciaram elementos probatórios capazes de ilidir a aplicação de penalidade e condenou o interessado à sanção de multa no valor de R\$ 1.600,00 (seis mil reais), patamar mínimo, com a incidência da circunstância prevista no § 1º, inciso III, do art. 22, da Resolução nº 25 da ANAC, de 25 de abril de 2008 e ausência de circunstâncias agravantes. Especificou ainda:

2.1. Legislação aplicável

A infração foi capitulada no artigo 299, inciso V do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBAer, nestes termos:

Art. 299. Será aplicada multa de (vetado) até 1.000 (mil) valores de referência, ou de suspensão ou cassação de quaisquer certificados de matrícula, habilitação, concessão, autorização, permissão ou homologação expedidos segundo as regras deste Código, nos seguintes casos:

(...)

V - fornecimento de dados, informações ou estatísticas inexatas ou adulteradas;

E ainda, com infração ao disposto no item 2.10 da IAC 3203:

2.10 - A pessoa que preencher ou endossar uma CIV com informações ou dados, inexatos ou adulterados, ficará sujeita às providências administrativas previstas no Código Brasileiro de Aeronáutica ou na Legislação Complementar, além das sanções penais e civis cabíveis. Tendo em vista que tal fato poderá comprometer a Segurança de Voo, sendo em risco vidas humanas.

2.2. Análise da Defesa

O Autuado, em sua defesa, alegou que não poderia sofrer a imputabilidade da infração a ele imposta, pois a própria legislação determina uma conduta que possui um elemento subjetivo, e que as informações contidas no Diário de Bordo devem ser lançadas pelo Piloto em Comando da respectiva aeronave, já para o piloto em instrução o lançamento é feito pela entidade responsável, com base no Diário de Bordo. Além disso, citou o artigo 172 do CBAer, assim como item da IAC 3151 para enfatizar a responsabilidade do Comandante da aeronave sobre o preenchimento do Diário de Bordo, e que os legitimados para preenchimento do Diário de Bordo e da CIV são distintos.

Também alegou que houve a suspensão cautelar da aeronave PR-MZL promovida pela ANAC para que fossem comprovadas as horas de voo lançadas no seu Diário de Bordo, ocasião em que, segundo o Autuado, foi dado provimento às explicações, e que a partir deste fato poder-se-ia concluir que as horas de voo lançadas na CIV do Autuado estavam em consonância com a legislação em vigor.

As alegações da defesa do Autuado não merecem prosperar, tendo em vista que, conforme a página nº 0003 do Diário de Bordo nº 004/PR-MZL/2016 (1540940), não consta a rubrica do Autuado na qualidade de piloto em instrução nos voos realizados em 16/12/2016 e 19/12/2016. Isto significa que, muito embora a responsabilidade pelo preenchimento do Diário de Bordo seja do Comandante da aeronave, o aluno em instrução, em tal condição, precisa rubricar aquele campo do documento destinado a esse objetivo.

2.3. Conclusão

De acordo com os relatos de servidores desta Agência, cujos quais encontram-se com riqueza de detalhes no Relatório de Fiscalização nº 005319/2018 e no Relatório Setorial de Vigilância da Segurança Operacional nº 24321/2017 (1540935 e 1540948), além dos demais documentos acostados, constatou-se que o Autuado registrou em sua própria Caderneta Individual de Voo - CIV digital (1540946), dois voos realizados na aeronave PR-MZL nos dias 16/12/2016 e 19/12/2016 em que atuou como piloto em instrução. Tais voos, também constantes na cópia da página nº 0003 do Diário de Bordo nº 004/PR-MZL/2016 (1540940), não são compatíveis com os registros constantes em sistemas com informações reais, como o BIMTRA e o MOV (1540936 e 1540938).

Portanto, por ter havido o envio de informações inexatas de informações à ANAC, comprova-se cristalina a prática da infração ao que preceitua a IAC 3203, em seu item 2.10.

Frise-se que a IAC 3203, aprovada pela Portaria DAC nº 203/DGAC, de 16/04/2002, tem por finalidade estabelecer as regras a serem seguidas para o registro das horas de voo em Cadernetas Individuais de Voo - CIV de titulares de licenças de piloto, assim como atende aos requisitos estabelecidos no CBAer, RBHA/RBAC e Legislação Complementar, conforme aplicáveis. Desta forma, implementa uma sistemática visando ao correto e adequado controle das atividades em voo de tripulantes e é aplicável a todos os pilotos detentores ou que almejam uma licença de voo no Brasil.

Desta forma, restou configurada a prática de infração à legislação vigente, em especial ao previsto no artigo 299, inciso V do Código Brasileiro de Aeronáutica.

9. O interessado foi devidamente notificado da decisão condenatória, interpondo RECURSO

3 –DA CAPTULAÇÃO

De acordo com di Pietro(2004, p. 194-195), "tipicidade é o atributo pelo qual o ato administrativo deve corresponder a figuras previamente definidas em lei como aptas a produzir determinados resultados".

O suposto fato infracional, originalmente, foi classificado como em conflito com o Código Brasileiro de Aeronáutica –CBA, em seu art. 302, inciso, alínea "u".

Como é cediço, controlar a legalidade de um Auto de Infração significa verificar a adequação (compatibilidade) do mesmo com uma lei ou outro ato normativo, verificando seus requisitos formais e materiais. E, tal cioso ofício está também sob a égide dessa Ilícita Agênci.

Nestes termos, o Auto de Infração em epígrafe foi capitulado em previsão genérica e mais ampla, mais precisamente o artigo Art. 299, V do Código Brasileiro de Aeronáutica com a seguinte previsão:

Lei nº 7.565, de 19/12/1986 (CBA) Art. 299. Será aplicada multa de (vetado) até 1.000 (mil) valores de referência, ou de suspensão ou cassação de quaisquer certificados de matrícula, habilitação, concessão, autorização, permissão ou homologação expedidos segundo as regras deste Código, nos seguintes casos:

[...]

V-fornecimento de dados, informações ou estatísticas inexatas ou adulteradas;

Ocorre que, no item 2.2 da Análise de Primeira Instância o Técnico fundamenta a confirmação da infração nos seguintes termos: "Isto significa que, muito embora a responsabilidade pelo preenchimento do Diário de Bordo seja do Comandante da aeronave, o aluno em instrução, em tal condição, precisa rubricar aquele campo do documento destinado a esse objetivo".

De acordo com a fundamentação ora discutida, vê-se que ficou claro para Administração Pública que o elemento subjetivo da infração é "falha no preenchimento de documentos" não fornecimento de dados inexatos OU adulterados. Isto posto, para o tipo infracional apurado existe no Código Brasileiro de Aeronáutica previsão de caráter igualmente cabível, porém, mais benéfica ao regulado no dispositivo abaixo transcrito:

Lei nº 7.565, de 19/12/1986 (CBA) Art. 302. A multa será aplicada pela prática das seguintes infrações:

[...]

II -infrações imputáveis a aeronautas e aerovítios ou OPERADORES de aeronaves:

[...]

a)Preencher com dados inexatos documentos exigidos pela fiscalização;

Conforme consta na Nota Técnica nº 6(SEI/2017/CCPI/SPO, em seu item 95, é esboçado o entendimento de que a apresentação de documentos com informações inexatas constitui infração do artigo 302, II, "a" do CBA, cogitando a capitulação do artigo 299, V, porém sinalizando aquela como sendo mais específica.

No caso em epígrafe trata-se de ausência de preenchimento de campo de diário de bordo que deveria ser assinado pelo autuado que culminou no lançamento supostamente equivocado na CIV.

10. Requer, ao cabo, o arquivamento do processo.

11. É o relato.

PRELIMINARES

12. Primeiramente, salienta-se que não se encontram no presente processo vícios insanáveis. Ao interessado garantiu-se o direito de manifestação nos autos, podendo, inclusive, produzir provas. Observa-se que assim o fez, uma vez que apresentou diversas peças em sua defesa, sendo-lhe facultado apresentar provas à qualquer momento.

13. Assim, tem-se que em momento algum houve prejuízo ao exercício de defesa do interessado ou à Administração. O AI traz expressamente que: *"Com base na análise da documentação colhida a partir da inspeção de rampa realizada na aeronave PR-MZL, realizada em 28/07/17, foi constatado que o tripulante Eduardo de Grossi Freitas Lima, CANAC 163225, preencheu Caderneta Individual de Voo Digital (CIV Digital) com informações ou dados inexatos ou adulterados referentes a 2 registros de voos realizados na aeronave PR-MZL nos dias 16/12/2016 e 19/12/2016 em que atuou como piloto em instrução. Ficou constatado que os dados relativos a origem, destino e duração dos voos registrados na CIV Digital do tripulante Eduardo de Grossi Freitas Lima, CANAC 163225, com base nos voos registrados na página 0003 do Diário de Bordo Nº 004/PR-MZL/2016, são incompatíveis com os registros eletrônicos de movimentos reais realizados pela aeronave PR-MZL nas referidas datas. Os 2 registros de voos constados constam da tabela Situação dos Registros de Horas de Voo Lançados na CIV digital da tripulante EDUARDO DE GROSSI FREITAS LIMA em relação aos lançamentos do Diário de Bordo Nº 004/PR-MZL/2016 com a situação compatível com o D.B.. Os registros de movimentos dos sistemas eletrônicos de acompanhamento de movimentos reais realizados pela aeronave PR-MZL constam na Tabela de Situação de Regularidade dos Registros dos Voos Registrados no MOV em relação aos lançamentos do Diário de Bordo Nº 004/PR-MZL/2016 e na Tabela de Situação de Regularidade dos Registros dos Voos Registrados no BINTRA em relação aos lançamentos do Diário de Bordo Nº 004/PR-MZL/2016".* Desse modo, está clara a transgressão.

14. Note-se que o Auto de Infração é o ato que dá início ao processo administrativo sancionador, conforme prescreve a Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBAer): *"Art. 291. Toda vez que se verificar a ocorrência de infração prevista neste Código ou na legislação complementar, a autoridade aeronáutica lavrará o respectivo auto, remetendo-o à autoridade ou ao órgão competente para a apuração, julgamento ou providências administrativas cabíveis."*

15. Com base, nesse dispositivo, resta claro que verificada a infração, deve-se lavrar o respectivo AI, exatamente como verifica-se no presente caso.

16. Por sua vez, a Resolução ANAC nº 25 de 25 de Abril de 2008, complementa: *"Art. 4º O processo administrativo terá início com a lavratura do Auto de Infração – AI."*

17. O auto de infração como principal documento de um processo administrativo traz embutido em si dois dispositivos primordiais para sua validade, que são a descrição do fato e seu enquadramento legal. Eles são os elementos necessários para que se informe, precisamente, o tipo infracional, permitindo, dessa forma, o exercício da ampla defesa e do contraditório.

18. A descrição objetiva do fato, conforme ocorreu, é suficiente para a construção da defesa, conforme jurisprudência dos tribunais superiores pátrios do STF e STJ:

- STF: RMS 24.128/DF, 2ª Turma, DJe 30/04/2012: "Exercício do direito de defesa. A descrição dos fatos realizada quando do indiciamento foi suficiente para o devido exercício do direito de defesa. Precedentes: MS 21.721; MS 23.490. (grifamos)

(...)

- Excerto de julgado do STJ: "O indiciado se defende dos fatos que lhe são imputados e não de sua classificação legal, de sorte que a posterior alteração da capitulação legal da conduta não tem o condão de inquirir de nulidade o processo. Precedentes: (MS 14.043/DF, Rel. Min. Napoleão Nunes Maia Filho, Terceira Seção, DJe 29.4.2010; MS 10.128/DF, Rel. Min. Og Fernandes, Terceira Seção, DJe 22.2.2010; MS 12.386/DF, Rel. Min. Felix Fischer, Terceira Seção, DJ 24.6.2007, p. 244" (STJ, MS 12.677/DF, 1ª Turma, DJe 20/04/2015). (grifamos)

19. No presente caso, os fatos estão corretos e precisamente descritos, com todos os elementos necessários para a perfeita tipificação da infração. Ainda, a norma transgredida também se encontra claramente indicada, não havendo que se falar em embaraços ao exercício da ampla defesa e do contraditório. Desse modo encontra-se perfeitamente configurada a motivação do ato, uma vez que como afirma Hely Lopes Meirelles (MEIRELLES, Hely Lopes. **Direito Administrativo Brasileiro**, 29ª ed. São Paulo: Malheiros, 2004, p. 152): *"denomina-se motivação a exposição ou a indicação por escrito dos fatos e dos fundamentos jurídicos do ato"*.

20. Destaque-se que a Lei nº 9.874/99 tem aplicação subsidiária no presente caso: *Art. 69. Os processos administrativos específicos continuarão a reger-se por lei própria, aplicando-se-lhes apenas subsidiariamente os preceitos desta Lei.*

21. O regimento interno da ANAC repercutiu tal disposição ao prescrever *Art. 30. À Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância compete: I - julgar, em segunda instância administrativa, os recursos das penalidades interpostas por inobservância ou descumprimento dos dispositivos legais disciplinares da atividade de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, observadas as normas em vigor, bem como, subsidiariamente, a Lei nº. 9.784, de 1999, sem prejuízo dos recursos de competência da Diretoria;*

22. A citada INº 008/2008, por seu turno, também estabeleceu: *Art. 64. Aplicam-se subsidiariamente ao processo administrativo de que trata a presente Instrução às disposições da Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999.*

23. Assim, importa apontar o prazo previsto em lei para exercício da ação punitiva pela administração pública federal, Lei n. 9873/99: *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.* Tal prazo não transcorreu no caso em exame.

24. Desse modo, cumpriram-se, de forma precisa, os procedimentos legais necessários para o ato de notificação de decisão.

25. Saliente-se, novamente, que o interessado teve acesso anteriormente ao auto de infração, conteúdo de todos os dados necessários para o exercício pleno da ampla defesa e do contraditório. Ademais, foi devidamente notificado do conteúdo de primeira instância – que, correta e devidamente motivada, determinou a aplicação de sanção – e, desde a notificação do auto de infração, teve a sua disposição os autos do processo, inclusive, para tirar cópias. Mais ainda, vê-se nas suas manifestações, que defendeu-se precisamente dos fatos imputados.

26. Ocorre que, em análise de casos semelhantes, de informações inexatas apostas no CIV, verificou-se o uso da capitulação do art. 302, inciso III, alínea "a", do CBAer pela mesma SPO, sendo corroborada pela Segunda Instância. Assim, ante a diferença nos valores de multa, inferiores, na capitulação usada correntemente nos casos similares em contraste ao do presente processo, bem como ao próprio reconhecimento do impugnante de que essa seria capitulação mais precisa, faz-se necessária a convalidação do AI, com a recapitulação do art. 299, inciso V, para o art. 302, inciso III, alínea "a", ambos do CBAer.

27. Quanto ao erro de capitulação, aponta-se a indigitação IN ANAC nº 008/2008, que trazia, à época, os requisitos do AI, listando, expressamente, alguns dos vícios meramente formais passíveis de convalidação, *in verbis*:

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 - incorreção 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 Na hipótese do inciso I será reaberto o prazo para defesa ao autuado.
(grifo nosso)

28. Logo, como a descrição dos fatos permite o enquadramento da infração, conforme já explicitado, constituem-se como vícios meramente formais os defeitos de capitulo do presente caso. Nesse sentido é importante destacar que o artigo 55 da Lei nº 9.874/99 prevê: *Em decisão na qual se evidencie não acurretarem lesão ao interesse público nem prejuízo a terceiros, os atos que apresentarem defeitos sanáveis poderão ser convalidados pela própria Administração.* Além disso, aplicável aos processos administrativos o princípio *pas de nullité sans grief* (não há nulidade sem prejuízo), nas palavras de Marçal Justen Filho:

A nulidade deriva da incompatibilidade do ato concreto com valores jurídicos relevantes. Se certo ato concreto realiza os valores, ainda que por vias indiretas, não pode receber tratamento jurídico equivalente ao reservado para atos reprovisáveis. Se um ato, apesar de não ser o adequado, realizar as finalidades legítimas, não pode ser equiparado a um ato cuja prática reprovisável deve ser banida.

A nulidade consiste num defeito complexo, formado pela (a) discordância formal com um modelo normativo e que é (b) instrumento de infração aos valores consagrados pela lei. De modo que, se não houver a consumação do efeito (lesão a um interesse protegido juridicamente), não se configurará invalidade jurídica.

Aludis, a doutrina do direito administrativo inuía essa necessidade, afirmando o postulado de pas de nullité sans grief (não há nulidade sem dano), (JUSTEN FILHO, Marçal. Curso de direito administrativo. 4. Ed. rev. e atual. São Paulo: Saraiva, 2009, p. 323/324). (grifo nosso)

29. Nessa direção já se manifestou inúmeras vezes o STJ, *verbi gratia*:

a) ADMINISTRATIVO. MANDADO DE SEGURANÇA. SERVIDOR PÚBLICO FEDERAL. CASSAÇÃO DE APRESENTADRIA. PROCESSO ADMINISTRATIVO DISCIPLINAR. INSTAURADO COM BASE EM INVESTIGAÇÃO PROVOCADA POR DENÚNCIA ANÔNIMA. ADMISSIBILIDADE. PRECEDENTES. INEXISTÊNCIA DE AFRONTA AOS PRINCÍPIOS DO CONTRADITÓRIO, DA AMPLA DEFESA E DO DEVIDO PROCESSO LEGAL. DILAÇÃO PROBATÓRIA. INADMISSIBILIDADE DA VIA ELEITA. 1. Ainda que com reservas, a denúncia anônima é admitida em nosso ordenamento jurídico, sendo considerada apta a deflagrar procedimentos de averiguação, como o processo administrativo disciplinar, conforme contenham ou não elementos informativos idôneos suficientes, e desde que observadas as devidas cautelas no que diz respeito à identidade do investigado. Precedentes desta Corte. 2. As acusações que resultaram da apreensão de documentos feita pela Comissão de Sindicância, sem a presença do indiciado, não foram consideradas para a conivência acerca da responsabilização do servidor, pois restaram afastados os enquadramentos das condutas resultantes das provas produzidas na mencionada diligência. 3. **Eventual nulidade no Processo Administrativo exige a respectiva comprovação do prejuízo sofrido, o que não restou configurado na espécie, sendo, pois, aplicável o princípio pas de nullité sans grief.** Precedentes. 4. Em sede de ação mandamental, a prova do dano líquido e certo deve ser pré-constituída, não se admitindo a dilação probatória. Precedentes. 5. Segurança denegada. (STJ MS 20080029314 MS – MANDADO DE SEGURANÇA – 13348. Terceira seção. Relator: Laurita Vaz. DJE DATA:16/09/2009).

b) ADMINISTRATIVO. SERVIDORES PÚBLICOS. DEMISSÃO. NULIDADES NO PROCESSO ADMINISTRATIVO DISCIPLINAR. OFENSA AO DEVIDO PROCESSO LEGAL. INOCORRÊNCIA. REEXAME DE PROVAS PRODUZIDAS. IMPOSSIBILIDADE DE ANÁLISE PELO PODER JUDICIÁRIO DO MÉRITO ADMINISTRATIVO. AGRAVAMENTO DA PENAL SUGERIDA PELA COMISSÃO PROCESSANTE. POSSIBILIDADE. NECESSIDADE DE FUNDAMENTAÇÃO. ART. 168 DA LEI Nº 8.112/90. EXCESSO DE PRAZO. NÃO COMPROVAÇÃO DE PREJUÍZO. INDEPENDÊNCIA DAS ESFERAS ADMINISTRATIVA E PENAL. "WIT" IMPETRADO COMO FORMA DE SATISFAÇÃO COM O CONCLUSIVO DE DESFECHO DO PROCESSO ADMINISTRATIVO DISCIPLINAR. ORDEM DENEGADA. I - Em relação ao controle jurisdicional do processo administrativo, a atuação do Poder Judiciário circunscreve-se ao campo da regularidade do procedimento, bem como à legalidade do ato demissionário, sendo-lhe vedada qualquer intromissão no mérito administrativo a fim de afetar o grau de conveniência e oportunidade. II - A Lei 8.112/90, no artigo 168, autoriza a Autoridade competente a dissentir do relatório apresentado pela Comissão Processante, desde que a sanção aplicada esteja devidamente motivada. Ademais, não há vedação quanto à adoção do parecer de sua Consultoria Jurídica. Precedentes. III - A Lei nº 81.12/90, ao dispor sobre o julgamento do processo administrativo disciplinar, prevê expressamente no artigo 169, § 1º que "O julgamento fora do prazo legal não implica nulidade do processo.". Consoante entendimento desta Corte o excesso de prazo não pode ser alegado como fator de nulidade do processo, mormente se não restar comprovada qualquer lesão ao direito do servidor. IV - Aplicável o princípio do "pas de nullité sans grief", tendo em vista que eventual nulidade do processo administrativo exige a respectiva comprovação do prejuízo, o que não ocorreu no presente caso. V - A sanção administrativa é aplicada para salvaguardar os interesses exclusivamente funcionais da Administração Pública, enquanto a sanção criminal destina-se à proteção da coletividade. Consoante entendimento desta Corte, a independência entre as instâncias penal, civil e administrativa, consagrada na doutrina e na jurisprudência, permite à Administração impor punição disciplinar ao servidor faltoso à revelia de anterior julgamento no âmbito criminal, ou em sede de ação civil, mesmo que a conduta imputada configure crime em tese. VI - Evidenciado o respeito aos princípios do devido processo legal, do contraditório e da ampla defesa, não há que se falar em nulidades do processo administrativo disciplinar, principalmente quando o "writ" é impetrado como forma demandada de insatisfação com o conclusivo desfecho do processo administrativo disciplinar. VII - Ordem denegada. (STJ MS 200302059218 MS – MANDADO DE SEGURANÇA – 9384. Terceira Seção. Relator: Gilson Dipp. DJ DATA:16/08/2004 PG.00130).

c) ADMINISTRATIVO. PROCESSUAL CIVIL. RECURSO ORDINÁRIO EM MANDADO DE SEGURANÇA. PROCESSO ADMINISTRATIVO-DISCIPLINAR. VIOLAÇÃO DO CONTRADITÓRIO E DA AMPLA DEFESA. NÃO VERIFICADA. AUSÊNCIA DE PROVA PRE-CONSTITUÍDA. 1. Trata-se de demissão da recorrente, após regular processo administrativo, em função de afirmado desvio de numerários na Contadoria da Comarca de Fundão por meio de fraudes que acameteram o não-recolhimento aos cofres públicos de importâncias derivadas do ITCD. 2. O processo administrativo disciplinar observou o contraditório e a ampla defesa. A parte foi intimada dos atos processuais e teve oportunidade de se manifestar sobre a fundamentação que conduziu à sua demissão. 3. **Incisite nulidade sem prejuízo. Se é assim no processo penal, com maior razão no âmbito administrativo. A recorrente teve acesso aos autos do processo administrativo disciplinar, amplo conhecimento dos fatos investigados, produção de provas pertinentes e ofereceu defesa escrita, o que afasta qualquer alegação relativa à ofensa ao devido processo legal e à ampla defesa. Eventual nulidade no processo administrativo exige a respectiva comprovação do prejuízo sofrido, hipótese não configurada na espécie, sendo, pois, aplicável o princípio pas de nullité sans grief.** 4. Nos termos da Súmula Vinculante 5/STF: a falta de defesa técnica por advogado no processo administrativo não ofende a Constituição Federal, desde que seja concedida a oportunidade de ser efetivado o contraditório e a ampla defesa, como no caso. 5. Ausência de argumentação que desabone os atos da Comissão Processante. Não houve indício de fato que conduzisse a decisão imparcial ou aléfrica tomada contra a recorrente. 6. O Termo de Indiciamento e o Relatório Final da Comissão Processante foram suficientemente fundamentados, com base nas provas produzidas nos autos. 7. Recurso Ordinário não provido. (STJ RMS 32849/ES RECURSO ORDINÁRIO EM MANDADO DE SEGURANÇA 2010/0160083-1. Segunda Turma. Relator: Ministro Herman Benjamin. DJE 20/05/2011).

30. Necessário se faz citar a RESOLUÇÃO Nº 472, DE 6 DE JUNHO DE 2018, que revogou tanto a Resolução nº 25, de 25 de abril de 2008 (art. 83, inciso II) quanto a Instrução Normativa nº 8, de 6 de junho de 2008 (art. 83, inciso IV), pois trouxe regras mais claras para situações como a em discussão, ratificando o ora afirmado:

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.**

31. Portanto, segue o presente processo, com a devida convalidação dos atos, sem a necessidade de de reabertura de prazo, porquanto, como visto, a descrição dos fatos permite a perfeita tipificação infracional, com o consequente exercício desembaraçado e preciso da defesa, que se deu no caso em tela, conforme já constatado.

32. **Da Regularidade Processual** - Considerados os marcos apontados no início dessa análise e o exposto acima, acuso regularidade processual no presente feito. Foram preservados todos os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitados os princípios da Administração Pública, em especial contraditório e ampla defesa.

FUNDAMENTAÇÃO – MÉRITO E ANÁLISE DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO

33. **Da materialidade infracional** - A peça da DC1, devidamente motivada e fundamentada pelo decisor competente, confirmou, de forma clara e objetiva, a materialidade infracional imputada à interessada pela fiscalização. Restou comprovado, de fato, com base na documentação probatória constante dos autos do processo, a inobservância pelo interessado, ao disposto na alínea "a", inciso III, do art. 302 da Lei nº 7.565, de 19/12/1986 c/c o item 2.10, da IAC 3203.

34. 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, este relator ora endossa os argumentos trazidos por aquele decisor em sede de primeira instância para a confirmação da prática infracional, bem como fundamentação e a motivação da penalidade aplicada, declarando concordância a fim de que passem a fazer parte integrante do presente voto.

35. **Das razões recursais** - A Recorrente não trouxe em recurso, nenhuma argumentação contrária em matéria de mérito, quanto ao que foi apurado pela Fiscalização.

36. Não havendo argumentação com prova em contrário, deve-se prevalecer aquilo que foi apurado pela Fiscalização. A atuação do Inspetor de Aviação Civil - INSPAC é ato administrativo que possui em seu favor presunção de legitimidade e cabe ao interessado a demonstração dos fatos que alega, nos termos do art. 36 da Lei 9.784/99, que regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal:

Art. 36. Cabe ao interessado a prova dos fatos que tenha alegado, sem prejuízo do dever atribuído ao órgão competente para a instrução e o do disposto do art. 37 desta lei.

37. A presunção de legitimidade e legalidade dos atos administrativos advém do fato de que todos os atos devem estrito cumprimento em conformidade com a lei e de veracidade, por serem dotados da chamada fé pública. "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).

38. Pode-se dizer, portanto, que os atos emanados do Estado, independente de qual seja sua natureza – presumem-se verdadeiros até prova em contrário. A própria Constituição do Brasil estabelece que declarações e informações da Administração gozam de fé pública:

*Art. 19. É vedado à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios:
(...)*

39. Se não se pode recusar a fé dos documentos públicos, é lógica a interpretação de que isso implica que os documentos (e atos) da Administração reputam-se (presumem-se) válidos. E mais, reputam-se válidos porque os atos administrativos se postam vinculados ao princípio da estrita legalidade, cujo efeito óbvio é que a Administração e seus agentes não podem atuar senão dentro dos limites legalmente postos, diferente dos entes privados, que podem atuar livremente contanto que não firmem os limites legais.

40. Ademais, o próprio interessado não questiona a ausência de preenchimento dos apontados campos do citado diário de bordo. Mais do que isso, vê-se que ausência de preenchimento importou o erro quanto as horas disponíveis até a manutenção.

41. Acrescente-se que a conduta praticada pelo autuado enquadra-se como erro de fato e de direito, vez que inobservam norma cogente e de aplicação *erga omnes* regularmente expedida pela ANAC.

42. Saliente-se que o cumprimento de norma *erga omnes* vigente é objetivo, sem distinção de elemento volitivo, a não ser que expressamente consignado pela norma regulamentar. Como os normativos em comento não fazem expressamente esta distinção, não há que falar em exigência de voluntariedade para incursão na infração.

43. Este entendimento é corroborado por Hely Lopes Meirelles, que destaca que a multa administrativa, diferente das sanções penais, é de natureza objetiva, isto é, prescinde da caracterização da culpa ou do dolo do infrator para ser devida, uma vez que decorre do expresso descumprimento de conduta desejável imposta pelo Estado, decorrente precipuamente da supremacia do interesse público. (MEIRELLES, Hely Lopes. Direito Administrativo Brasileiro. 23ª ed. São Paulo: Malheiros, 1999.)

44. Desse modo, resta claro que, no presente caso, como estabelecido por norma cogente oponível a todos os abrangidos em seu espectro, de caráter vinculativo, não há margem para exceções quanto ao seu cumprimento no que tange a ausência do elemento volitivo.

45. Ainda, faz-se importante destacar o ensino de Celso Antônio Bandeira de Mello de que a finalidade das sanções relacionadas às infrações administrativas é desestimular a prática das condutas censuradas ou constranger ao cumprimento das obrigatórias, intimidando eventuais infratores. Todas as multas administrativas devem cumprir função intimidadora e exemplar, mas existem as que se limitam a esta função, e outras que buscam também ressarcir a Administração de algum prejuízo causado (multas ressarcitórias) como também as que apresentam caráter cominatório, se renovando continuamente até a satisfação da pretensão, obrigando o administrado a uma atuação positiva (astreinte). (BANDEIRA DE MELLO, Celso Antônio. Curso de direito administrativo. 24ª. São Paulo, Malheiros Editores, 2012, p. 864/865 e p. 879).

46. Daí a compreensão de que no processo administrativo sancionatório impera o livre convencimento do Fiscal-Regulador dentro da discricionariedade motivada e cetero para com a finalidade específica a ser atingida com a eventual sanção a ser aplicada caso-a-caso. Esta finalidade, por sua vez, posta-se adstrita aos patamares firmados por norma de aplicação cogente e *erga omnes*, qual seja a tabela de valores dos Anexos da Resolução ANAC 25/2008.

47. Se houve a constatação da infração, este é o motivo para a aplicação da sanção. Se houve aplicação de sanção, os anexos da Resolução 25/2008 estabelecem os patamares de aplicação que não podem ser extrapolados pela unidade julgadora – e, no caso, efetivamente não houve extrapolção. Pelo contrário, aplicou-se inclusive o valor mínimo. Pelo fato de isto restar bem configurado nos autos, em especial pelo entendimento supra de a dosimetria (patamares de multa) ter supedâneo normativo (Anexo da Resolução ANAC 25/2008), não prosperam quaisquer alegações quanto à aplicação da sanção de multa e ao seu valor.

48. **Ante o exposto, tem-se que as razões dos recursos não lograram êxito em afastar a prática infracional objeto do presente feito e atribuída à interessada, restando esta configurada nos termos aferidos pela fiscalização.**

DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

49. 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

50. 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.

51. 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.

52. Para a análise da circunstância atenuante prevista 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 nas datas dispostas no quadro em epígrafe – que são as datas das infrações ora analisadas.

53. Em pesquisa no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC dessa Agência, ficou demonstrado que **não há** penalidade (SEI 2318377) anteriormente aplicada ao autuado nessa situação.

54. 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.

55. Dada a presença de circunstância atenuante e a ausência de circunstâncias agravantes aplicáveis ao caso, sugere-se que a penalidade a ser aplicada seja quantificada em R\$ 1.200 (mil e duzentos reais), para cada infração, que é o valor mínimo previsto, à época dos fatos, para a hipótese da letra a - COD. PDI - da Tabela (II - INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS A AERONAUTAS E AEROVIÁRIOS OU OPERADORES DE AERONAVES - P. FÍSICA) do Anexo I da Resolução ANAC nº 25/2008, e alterações posteriores.

56. **Da sanção a ser aplicada em definitivo** - Quanto ao valor da multa aplicada pela decisão de primeira instância administrativa, diante do esposado neste arrazoado, entendo que cabe a **REFORMA, ex officio**, do valor da multa para R\$ 1.200,00 (mil e duzentos reais), no patamar mínimo.


CONCLUSÃO


57. Pelo exposto, sugiro **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **REFORMANDO, ex officio**, a multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa em desfavor de EDUARDO DE GROSSI FREITAS LIMA, conforme individualização no quadro abaixo:

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Data da Infração	Infração	Enquadramento	SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO
00058.005815/2018-57	665523188	003629/2018	19/12/2016	Fornecimento de dados, informações ou estatísticas inexatas ou adulteradas - Preencher ou endossar uma Caderneta Individual de Voo (CIV) com informações ou dados inexatos ou adulterados.	Art. 302, Inciso III, alínea "a" da Lei nº 7.565, de 19/12/1986 (CBA) c/c o item 2.10, da IAC 3203.	RS 1.200,00 (mil e duzentos reais)

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

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

 Documento assinado eletronicamente por **Rodrigo Camargo Cassimiro, Técnico(a) em Regulação de Aviação Civil**, em 31/07/2019, às 17:50, 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 **3191064** e o código CRC **D1DFF40E**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 994/2019

PROCESSO Nº 00058.005815/2018-57

INTERESSADO: EDUARDO DE GROSSI FREITAS LIMA

1. Recurso conhecido e recebido em seu efeitos suspensivo, vez que apresentado na vigência do 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 (3191064) 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. Dosimetria adequada para o caso. À luz do art. 36, §6º, da Resolução 472/2018, que entrou em vigor a partir de 04/12/2018, "*para fins de aferição da dosimetria deve-se considerar o contexto fático existente quando do arbitramento da sanção em primeira instância*".
5. 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 com lastro no art 42, inciso I da Resolução ANAC nº 472, de 2018, e competências ditadas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução n 381/2016, **DECIDO:**

- **NEGAR PROVIMENTO** ao Recurso, **reformando, de ofício, a multa aplicada pelo setor de primeira instância**, em desfavor de EDUARDO DE GROSSI FREITAS LIMA, nos seguintes termos:

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Data da Infração	Infração	Enquadramento	SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO
00058.005815/2018-57	665523188	003629/2018	19/12/2016	Fornecimento de dados, informações ou estatísticas inexatas ou adulteradas - Preencher ou endossar uma Caderneta Individual de Voo (CIV) com informações ou dados inexatos ou adulterados.	Art. 302, Inciso III, alínea "a" da Lei nº 7.565, de 19/12/1986 (CBA) c/c o item 2.10, da IAC 3203.	R\$ 1.200,00 (mil e duzentos reais)

6. À Secretaria.
7. Notifique-se.
8. 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 02/08/2019, às 19:01, 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 **3199034** e o código CRC **BC8979CB**.

Referência: Processo nº 00058.005815/2018-57

SEI nº 3199034