

PARECER N° 1472/2019/JULG ASJIN/ASJIN
PROCESSO N° 00058.042277/2018-81
INTERESSADO: DIEGO LUIZ TICCHETTI

Submeto à apreciação de Vossa Senhoria Proposta de DECISÃO ADMINISTRATIVA DE SEGUNDA INSTÂNCIA sobre Preencher ou endossar uma Caderneta Individual de Voo (CIV) com informações ou dados inexatos ou adulterados, nos termos da minuta anexa.

Brasília, 25 de dezembro de 2019.

ANEXO

MARCOS PROCESSUAIS												
NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Interessado	Data da Infração	Lavratura do AI	Notificação do AI	Defesa Prévia	Decisão de Primeira Instância (DC1)	Notificação da DC1	Multa aplicada em Primeira Instância	Protocolo do Recurso	Aferição Tempestividade
00058.042277/2018-81	668219197	6711/2018	Diego Luiz Ticchetti	de 01/07/2016 a 13/01/2017	21/11/2018	não consta	17/01/2019	01/07/2019	09/09/2019	R\$ 1.600,00	09/09/2019	11/01/2019

Enquadramento: Artigo 299, Inciso V, da Lei n.º 7.565/1.986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBAer), combinado com o disposto no item 2.10 da IAC 3203.

Infração: Preencher ou endossar uma Caderneta Individual de Voo (CIV) com informações ou dados inexatos ou adulterados.

Proponente: Eduardo Viana Barbosa – SIAPE 1624783 (Portaria Nomeação Membro Julgador ANAC nº 1381, DIRP/2016).

INTRODUÇÃO

- HISTÓRICO**
- Do auto de Infração:** Baseado na documentação colhida por ocasião da inspeção de rampa realizada na aeronave PP-BSA no dia 14/07/2018, foi constatado que o tripulante Diego Luiz Ticchetti, CANAC 106332: Os dados de cada infração cometida constará no Anexo 01 "Descrição da Infração" que seguira junto a este auto de infração.
- Do Relatório de Fiscalização:**
- Baseado na documentação colhida por ocasião da inspeção de rampa realizada na aeronave PP-BSA no dia 14/07/2018, a saber:
- 01- Descrição da Infração;
- 02 - RVSO ? 2055962;
- 03 - Diário de Bordo PP-BSA;
- 04 - CIV_Digital - Diego Luiz Ticchetti;
- 05 - CIV - 106332 - Diego Luiz Ticchetti (Original);

Foi constatado que o tripulante **Diego Luiz Ticchetti, CANAC 106332:**

- Deixou de registrar em sua CIV digital operação de voo privado (PV) realizado entre SBJR e SBJR no dia 01/07/2016, conforme os registros da linha 4 da página 0252 do Diário de Bordo 002/BSA/2016;
- Deixou de registrar em sua CIV digital operação de voo privado (PV) realizado entre SBJR e SBJR no dia 01/07/2016, conforme os registros da linha 5 da página 0252 do Diário de Bordo 002/BSA/2016;
- Deixou de registrar em sua CIV digital operação de voo privado (PV) realizado entre SBJR e SBJR no dia 01/07/2016, conforme os registros da linha 6 da página 0252 do Diário de Bordo 002/BSA/2016;
- Deixou de registrar em sua CIV digital operação de voo privado (PV) realizado entre SBJR e SBRE no dia 12/07/2016, conforme os registros da linha 7 da página 0252 do Diário de Bordo 002/BSA/2016;
- Deixou de registrar em sua CIV digital operação de voo privado (PV) realizado entre SBRE e SBRE no dia 12/07/2016, conforme os registros da linha 8 da página 0252 do Diário de Bordo 002/BSA/2016;
- Deixou de registrar em sua CIV digital operação de voo privado (PV) realizado entre SBRE e SBRE no dia 12/07/2016, conforme os registros da linha 9 da página 0252 do Diário de Bordo 002/BSA/2016;
- Deixou de registrar em sua CIV digital operação de voo de treinamento (TN) realizado entre SBJR e SDNU no dia 15/10/2016, conforme os registros da linha 10 da página 0254 do Diário de Bordo 002/BSA/2016;
- Deixou de registrar em sua CIV digital operação de voo de treinamento (TN) realizado entre SBJR e SDNU no dia 15/10/2016, conforme os registros da linha 10 da página 0254 do Diário de Bordo 002/BSA/2016;
- Deixou de registrar em sua CIV digital operação de voo privado (PV) realizado entre SDNU e SNBH no dia 16/10/2016, conforme os registros da linha 1 da página 0255 do Diário de Bordo 002/BSA/2016;
- Deixou de registrar em sua CIV digital operação de voo privado (PV) realizado entre SNBH e SDNU no dia 16/10/2016, conforme os registros da linha 2 da página 0255 do Diário de Bordo 002/BSA/2016;
- Deixou de registrar em sua CIV digital operação de voo privado (PV) realizado entre SDNU e SBDJR no dia 17/10/2016, conforme os registros da linha 3 da página 0255 do Diário de Bordo 002/BSA/2016;

12. Deixou de registrar em sua CIV digital operação de voo privado (PV) realizado entre SDRJ e SBJR no dia 18/10/2016, conforme os registros da linha 4 da página 0255 do Diário de Bordo 002/BSA/2016;
13. Deixou de registrar em sua CIV digital operação de voo privado (PV) realizado entre SBJR e SDRJ no dia 18/10/2016, conforme os registros da linha 5 da página 0255 do Diário de Bordo 002/BSA/2016;
14. Deixou de registrar em sua CIV digital operação de voo privado (PV) realizado entre SDRJ e ZZZZ no dia 18/10/2016, conforme os registros da linha 6 da página 0255 do Diário de Bordo 002/BSA/2016;
15. Deixou de registrar em sua CIV digital operação de voo privado (PV) realizado entre ZZZZ e SBRJ no dia 18/10/2016, conforme os registros da linha 7 da página 0255 do Diário de Bordo 002/BSA/2016;
16. Deixou de registrar em sua CIV digital operação de voo privado (PV) realizado entre SBRJ e SBJR no dia 18/10/2016, conforme os registros da linha 8 da página 0255 do Diário de Bordo 002/BSA/2016;
17. Deixou de registrar em sua CIV digital operação de voo privado (PV) realizado entre SBJR e SBJR no dia 23/10/2016, conforme os registros da linha 9 da página 0255 do Diário de Bordo 002/BSA/2016;
18. Deixou de registrar em sua CIV digital operação de voo privado (PV) realizado entre SBJR e SBJR no dia 27/12/2016, conforme os registros da linha 7 da página 0256 do Diário de Bordo 002/BSA/2016;
19. Deixou de registrar em sua CIV digital operação de voo privado (PV) realizado entre SBJR e SBJR no dia 31/12/2016, conforme os registros da linha 10 da página 0256 do Diário de Bordo 002/BSA/2016;
20. Deixou de registrar em sua CIV digital operação de voo privado (PV) realizado entre SBJR e SDUN no dia 01/01/2017, conforme os registros da linha 1 da página 0257 do Diário de Bordo 002/BSA/2016;
21. Deixou de registrar em sua CIV digital operação de voo privado (PV) realizado entre SDUN e SBCP no dia 02/01/2017, conforme os registros da linha 2 da página 0257 do Diário de Bordo 002/BSA/2016;
22. Deixou de registrar em sua CIV digital operação de voo privado (PV) realizado entre SBCP e SBRJ no dia 02/01/2017, conforme os registros da linha 3 da página 0257 do Diário de Bordo 002/BSA/2016;
23. Deixou de registrar em sua CIV digital operação de voo privado (PV) realizado entre SBJR e SNFD no dia 11/01/2017, conforme os registros da linha 4 da página 0257 do Diário de Bordo 002/BSA/2016;
24. Deixou de registrar em sua CIV digital operação de voo privado (PV) realizado entre SNFD e SBJR no dia 11/01/2017, conforme os registros da linha 5 da página 0257 do Diário de Bordo 002/BSA/2016;
25. Deixou de registrar em sua CIV digital operação de voo privado (PV) realizado entre SBJR e SNFD no dia 11/01/2017, conforme os registros da linha 6 da página 0257 do Diário de Bordo 002/BSA/2016;
26. Deixou de registrar em sua CIV digital operação de voo privado (PV) realizado entre SNFD e SBJR no dia 11/01/2017, conforme os registros da linha 7 da página 0257 do Diário de Bordo 002/BSA/2016;
27. Deixou de registrar em sua CIV digital operação de voo privado (PV) realizado entre SBJR e ZZZZ no dia 13/01/2017, conforme os registros da linha 8 da página 0257 do Diário de Bordo 002/BSA/2016;
28. Deixou de registrar em sua CIV digital operação de voo privado (PV) realizado entre ZZZZ e SBJR no dia 13/01/2017, conforme os registros da linha 9 da página 0257 do Diário de Bordo 002/BSA/2016;

10. **Em Defesa Prévia**, a empresa alega que, em face do Auto de Infração relacionado, pelas razões de fato e de direito melhor expostas a seguir:

11. **I - DO AUTO DE INFRAÇÃO**

12. 01. De acordo com a notificação sobre a lavratura do Auto de Infração nº 006711/2018, a autoridade da ANAC com base em 'documentação colhida por ocasião de inspeção de rampa realizada na aeronave PP-BSA no dia 14/07/2018' relatou a seguinte infração em face deste comandante/piloto:

(...)

02. Da leitura do referido documento se depreende, portanto, que seriam 38 supostas infrações que teriam sido 'constatadas' no dia 14/07/2018 pela autoridade competente, após inspeção de rampa, ou seja, constatou-se as supostas infrações após a análise do diário de bordo do helicóptero PP-BSA, sete meses após a transferência de propriedade da referida aeronave que, antes, tinha como operador a FLY ESCOLA DE AVIAÇÃO CIVIL.

03. Dessa forma, verificando '38' irregularidades no preenchimento do referido diário de bordo encontrado junto à aeronave, a autoridade atribuiu ao nome do Sr. DIEGO LUIZ TICCHETI que aparecia como 'Piloto' nas linhas do referido diário.

04. Ocorre que, o diário de bordo encontrado é FALSO, ou melhor, ao que parece, houve uma FRAUDE perpetrada por alguém após a transferência da aeronave, visto que este Piloto tem informação de que o diário original foi entregue pela FLY ESCOLA DE AVIAÇÃO à nova proprietária IMOBILIÁRIA NOVO RETIRO LTDA. ME, na época sem nenhum tipo de irregularidade.

13. **II - DA REALIDADE DOS FATOS**

14. 05. Primeiramente, cumpre dizer que o Sr. DIEGO LUIZ TICCHETI não reconhece como sendo suas as assinaturas que aparecem no diário de bordo da aeronave que fazem referência ao seu nome.

15. 06. Em segundo lugar, cumpre ressaltar que o Sr. DIEGO LUIZ TICCHETI desconhece o tal piloto 'Dutra', cujo nome aparece ao lado do seu por diversas vezes no diário de bordo falsificado por alguém.

16. **DAS FALSAS INFORMAÇÕES**

17. 07. Em que pesem os argumentos lançados pela ANAC no histórico e no relatório acostado ao auto lavrado, fato é que ao que tudo indica, a FLY ESCOLA DE AVIAÇÃO CIVIL e vários pilotos cujos nomes constam no respectivo diário de bordo, incluindo aí o Sr. DIEGO LUIZ TICCHETI, estão sendo vítimas de uma FRAUDE perpetrada no documento da aeronave PP-BSA, destaque-se: após a transferência de propriedade da mesma.

18. 08. Além disso, da análise do processo administrativo em questão, especificamente das fotocópias das páginas do diário de bordo tiradas pela autoridade competente na inspeção de rampa no dia 14/07/2018, nota-se nitidamente que houve uma FALSIFICAÇÃO: alguém modificou as informações do diário e falsificaram as assinaturas de diversos pilotos. Tanto é assim que é a mesma letra, mesma grafia, que preenche praticamente todo o diário falsificado.

19. 09. Dessa forma, este piloto não pode ser responsabilizado por uma suposta infração

baseada em informações falsas, retiradas de um documento FRAUDADO.

20. 10. Ressalte-se mais uma vez que tal falsificação fica ainda mais evidente se levarmos em consideração as fotocópias acostadas onde se verifica que quase todo o diário foi refeito com a mesma letra, mesma grafia, sendo boa parte dele assinado por um tal de 'Dutra', com a mesma rubrica, assinaturas estas desde já impugnadas por este recorrente. **Trata-se de uma falsificação grosseira, devendo ser destacado que o tal 'Dutra' nunca foi piloto ou aluno da FLY ESCOLA DE AVIAÇÃO CIVIL e nunca esteve junto com o Sr. Diego Ticheti em voo nenhum.**

21. 11. **Por fim, cumpre denunciar às autoridades da ANAC que vários outros pilotos cujos nomes aparecem na falsificação do diário em questão também foram surpreendidos com notificações sobre atos de infração lavrados com o mesmo objeto, ou seja, o diário de bordo falsificado encontrado no PP-BSA. Portanto, diante da FRAUDE denunciada, não merece prosperar o auto de infração lavrado em face deste piloto, que nitidamente foi vítima de uma falsificação.**

22. **III - DA DENÚNCIA DE FRAUDE**

23. 12. Não restam dúvidas, diante da nítida fraude cometida no diário de bordo da aeronave PP-BSA que o caso em questão merece atenção das autoridades e investigação pela ANAC, sobretudo porque são crimes sérios, lesivos, devidamente tipificados pelo código penal brasileiro e que envolvem o nome de diversos Comandantes, profissionais corretos que sempre cumpriram com suas obrigações e, agora, de repente, são obrigados a se defender de supostos atos infracionais que, de fato, não cometeram.

24. 13. O código penal assim tipifica os atos ilícitos cometidos pelo fraudador do diário de bordo em questão:

(...)

14. Nota-se que o fraudador, de uma só vez incorreu em diversos crimes tipificados no código penal brasileiro, merecendo, portanto, ser investigado pela ANAC e pela autoridade policial, para que se tenha a devida apuração dos fatos ora denunciados por esta recorrente de boa-fé.

15. Não se trata de uma denúncia feita somente por este Piloto, na verdade, vários Comandantes que tiveram seus nomes inseridos com informações e assinaturas falsas no respectivo documento falsificado também estão tendo que apresentar defesas diante dos autos de infração lavrados.

25. 16. **Aliás, o próprio agente fiscalizador da ANAC viu indícios de fraude no ato da inspeção, tanto é assim que recomendou o encaminhamento do seu relatório ao Ministério Público Federal, para melhor apuração do caso, conforme se verifica nos autos do processo adm. em questão.**

26. **V – CONCLUSÃO E PEDIDOS**

27. Por todo o exposto, sendo certo que o Auto de Infração partiu de falsa premissa, na realidade partiu de uma FRAUDE cometida no diário de bordo após a transferência de titularidade da aeronave prefixo PP-BSA, requer que seja acolhida a presente defesa para o cancelamento do auto de infração lavrado em face deste piloto que, em verdade, é uma das vítimas da adulteração ocorrida, sendo certo que não cometeu qualquer ato ilícito.

28. Requer, ainda, que o caso seja devidamente apurado pela ANAC e pelos órgãos competentes, devendo todos os processos serem apensados, em razão da conexão com o mesmo objeto, de modo a facilitar a apuração do caso por esta autoridade para que, conseqüentemente, possa se chegar ao fraudador que deverá responder administrativamente e criminalmente pelos atos ilícitos cometidos ao adulterar os dados do diário e falsificar a assinatura dos pilotos em questão.

29. Nestes termos, pede deferimento.

30. **A Decisão de Primeira Instância (DC1)** após cotejo integral de todos argumentos para com os elementos dos autos entendeu que as alegações da autuada não evidenciaram elementos probatórios capazes de elidir a aplicação de penalidade e condenou a interessada à sanção de multa no valor de **R\$ 1.600,00 (hum mil e seiscentos reais)**, levando-se em conta as circunstâncias previstas nos diversos incisos do § 1º e § 2º do artigo 22 da Resolução nº. 25/2008.

31. **Do Recurso**

32. Em sede Recursal, alega que a própria ANAC viu indícios de fraude no diário inspecionado, tanto é assim que o relatório RVSO nº 2055962/2018 da ANAC, bem como o relatório SPO nº 006741/2018 que acompanhou a lavratura do Auto de Infração principal da operadora da aeronave.

33. Sendo assim, todos os pilotos cujos nomes apareciam nos voos registrados no referido diário, assim como o Recorrente, foram intimados pela Polícia Federal a prestar depoimento nos autos do inquérito IPL 0034/2019 e reforçaram a tese de que aquele diário inspecionado não era o original da época, conforme cópia da íntegra do inquérito policial que segue em anexo. Cumpre ressaltar que as investigações providas pela Polícia Federal ainda não foram concluídas.

34. Fato é que, de acordo com os depoimentos dos pilotos junto à PF, pode-se dizer que as informações colhidas pela ANAC são falsas (devendo ser destacado que tal inspeção ocorreu quando a aeronave já pertencia ao novo operador IMOBILIÁRIA NOVO RETIRO - 7 meses após a venda da aeronave). Ao que tudo indica tais registros no diário de bordo foram forjadas por alguém que quis se beneficiar com anotações de voos inverídicas, repita-se, quando a aeronave já não se encontrava sob a responsabilidade da Fly Escola de Aviação Civil LTDA.

35. Da leitura do referido relatório da ANAC se depreende, portanto, que seriam dezenas de supostas irregularidades que teriam sido "constatadas" no dia 14/07/2018 pela autoridade competente, após inspeção de rampa, ou seja, constatou-se as supostas infrações após a análise de um diário de bordo falso do helicóptero PP-BSA, sete meses após a transferência de propriedade da referida aeronave que, antes, tinha como operador a Fly Escola de Aviação Civil.

36. Dessa forma, verificando as irregularidades no preenchimento do referido diário de bordo encontrado junto à aeronave, a autoridade atribuiu ao nome do Recorrente, Sr. DIEGO LUIZ TICCHETTI, que aparecia como "Piloto" em algumas linhas do referido diário. Ocorre que, repita-se: O diário de bordo encontrado é FALSO, ou melhor, ao que parece, houve uma FRAUDE perpetrada por alguém após a transferência da aeronave, visto que este Piloto tem informação de que o diário original foi entregue pela Fly Escola de Aviação à nova proprietária IMOBILIÁRIA NOVO RETIRO LTDA-ME, na época sem nenhum tipo de irregularidade.

37. Sendo assim, cumpre dizer mais uma vez que este Recorrente não reconhece como sendo suas as assinaturas que aparecem no diário de bordo da aeronave que fazem referência ao seu nome. Em segundo lugar, cumpre ressaltar, inclusive, que o Sr. DIEGO LUIZ TICCHETTI desconhece o tal piloto "Dutra", cujo nome aparece ao lado do seu por diversas vezes no diário de bordo falsificado por alguém.

38. Reitera as alegações apresentadas em sede de Defesa Prévia e insiste em afirmar que lhe fora cerceada a defesa, bem como todos os demais aspectos já discutidos em sede de Primeira Instância.

39. Conforme já mencionado, tais páginas são FALSAS, não compreendem as páginas verdadeiras do diário original. Ao que tudo indica, a FLY, antiga operadora da aeronave, foi vítima de uma fraude tanto quanto os seus pilotos da época, no qual vem sendo indevidamente responsabilizado por uma prática que não cometeu, o que notoriamente não é JUSTO. As páginas pelas quais a referida decisão se fundamentou não podem ser levadas em consideração, na realidade não só estas páginas mas sim o inteiro teor do diário de bordo em questão, tendo em vista a existência de manifesta falsificação de informações e anotações nele contidas, que foram adulteradas depois que FLY ESCOLA alienou a aeronave à IMOBILIÁRIA NOVO RETIRO.

40. Vale ressaltar que ainda tramita, sem CONCLUSÃO, o IPL 0034/2019 da Polícia Federal no qual a investigação se baseia na mesma matéria discutida neste processo administrativo.

41. Por todo o exposto, em razão da decisão recorrida ter como parâmetro documentos falsificados, quando o recorrente, em verdade, foi vítima de uma FRAUDE que está sendo investigada pelos órgãos competentes e ainda não foi concluída pela Polícia Federal, que deverá promover a produção das provas periciais cabíveis, requer a ANULAÇÃO da decisão de 1ª Instância e a consequente exclusão da multa arbitrada na importância de R\$ 1.600,00 (hum mil e seiscentos reais), além do consequente cancelamento do auto de infração lavrado em face deste antigo piloto Sr. DIEGO LUIZ TICCHETI que não cometeu qualquer ato ilícito.

42. Alternativamente, caso não seja este o entendimento deste Egrégio Órgão de 2ª Instância Administrativa, vem requerer a SUSPENSÃO da sanção de multa aplicada até que as investigações sobre a suspeita de FRAUDE sejam concluídas.

43. Por tudo o exposto, requer a nulidade do Auto de infração.

44. Eis que chegam os autos conclusos à análise deste relator em 25/01/2019.

45. **É o relato.**

PRELIMINARES

46. **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.

47. **Da materialidade infracional** - A peça da DC1, devidamente motivada e fundamentada pelo decisor competente, confirmou, de forma clara e objetiva, a materialidade infracional imputada ao interessado pela fiscalização. Restou comprovado, de fato, com base nos autos do processo, que o interessado preencheu a Caderneta Individual de Voo (CIV) com informações ou dados inexatos ou adulterados, infração capitulada no Inciso V, do Artigo 299 do CBAer, que dispõe in verbis:

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;

48. 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, pondo em risco vidas humanas.

49. No caso em tela, verifica-se que conforme apurado pela Fiscalização desta Agência Reguladora e Fiscalizadora, ela descumpriu a legislação aeronáutica.

50. **Das razões recursais**

51. **Do alegação de ausência de responsabilidade face a transferência de propriedade**

52. Não cabe a devida alegação, face a constatação da Fiscalização, ainda em quando da produção do Relatório de Fiscalização, anexo **2439686**, assim descrita:

5.2 - DAS RESPONSABILIDADES DOS OPERADORES

Foi constatado que o período de abrangência do Diário de Bordo 002/BSA/2016 (2020254) é de 14/03/2016 até a presente data, entretanto a análise da Certidão de Ônus Reais PP-BSA (2057023) demonstra que houve mudança de proprietário /operador da aeronave PP-BSA e mudança de categoria de registro sem que houvesse fechamento do Diário de Bordo 002/BSA/2016 (2020254) e abertura de um eventual novo diário de bordo.

Foi constatado, por meio da análise da Certidão de Ônus Reais PP-BSA (2057023), que aeronave PP-BSA, bem como os registros gerados no período, estiveram sobre a responsabilidade objetiva dos seguintes operadores nos seguintes períodos:

FLY ESCOLA DE AVIACAO CIVIL LTDA - ME - CNPJ nº 03.975.867/0001-50: Data da averbação da transferência de Propriedade: 11/07/2013;

Data da Mudança de categoria de registro TPP para PRI: 11/07/2013;

IMOBILIÁRIA NOVO RETIRO LTDA - ME - CNPJ Nº 05.454.451/0001-12:

Data da averbação da transferência de Propriedade: 09/01/2018;

Data da Mudança de categoria de registro PRI para TPP: 09/01/2018;

Foi constatado que a FLY ESCOLA DE AVIACAO CIVIL LTDA - ME - CNPJ nº 03.975.867/0001-50, **tem responsabilidade objetiva sobre eventuais infrações apuradas com base em registros gerados a partir do Diário de Bordo 002/BSA/2016 (2020254) entre 14/03/2016 até 08/01/2018;**

[grifo nosso]

53. Assim, resta claro que, as alegações de ausência de responsabilidade face a divergência de operadoras não condiz com os fatos alegados, em contraste com as datas das ocorrências apontadas no Auto de Infração, (de 01/07/2016 a 13/01/2017), não cabendo, assim, a possibilidade de admissão do alegado para afastar a sanção ora imposta.

54. **Da alegação de apuração de fraude por parte da Polícia Federal em andamento**

55. A competência da Agência Nacional de Aviação de Civil, restringe-se, no caso em comento, à apuração de infrações de ordem estritamente administrativas. Nesse sentido, o ilícito administrativo (ou infração administrativa, aqui tomados como sinônimos) consiste no “comportamento voluntário, violador da norma de conduta que o contempla, que enseja a aplicação, no exercício da função administrativa”, de uma sanção da mesma natureza. [FERREIRA, Daniel. *Sanções administrativas*, p. 63.].

56. Com essa delimitação conceitual afasta-se a infração administrativa do ilícito penal e do ilícito civil, na exata medida em que se reconhece que sua apuração se dá por autoridade distinta e sob regime jurídico diverso:

no primeiro caso, pela autoridade administrativa consoante as regras e princípios do Direito Administrativo aplicáveis na hipótese examinada; nos demais, afinal, pela autoridade judiciária, com suporte basilar nos códigos de Direito Penal (e de Processo Penal) e Civil (e de Processo Civil), respectivamente. Quando se faz referência, no conceito de infração administrativa, ao comportamento como *voluntário* – e não culposo (por negligência, imprudência ou imperícia) ou doloso – está-se a pretender afastar a necessidade de ordinária exigência (e prova) da culpa (*lato sensu*) no atuar do suposto infrator para sua eventual responsabilização pela Administração Pública. No dizer de Celso Antônio Bandeira de Mello, “a caracterização de inúmeras infrações administrativas prescinde de dolo ou culpa do agente, visto que, para configurar-se sua incursão nelas e consequente exposição às pertinentes sanções, é indispensável que haja existido, pelo menos, a possibilidade do sujeito evadir-se conscientemente à conduta censurada”. [BANDEIRA DE MELLO, Celso Antônio. *Ilícito tributário*, pp. 24-25.]

57. A responsabilidade objetiva decorre da Teoria do Risco, bastando que exista ação ou, como no caso, omissão do agente, dano e nexa causal para configurar a responsabilização. Observa-se, portanto, que o fato de a Carteira Individual de Voo - CIV, objeto da apuração da ação fiscal, não se encontrar com as devidas anotações configura infração administrativa.

58. Portanto, o objeto da atuação se configura pela ausência de dados na Carteira Individual de Voo - CIV de responsabilidade do autuado, ainda quando a aeronave se encontrava sob a propriedade da FLY ESCOLA DE AVIACAO CIVIL LTDA - ME - CNPJ nº 03.975.867/0001-50, a qual tinha responsabilidade objetiva sobre eventuais infrações apuradas com base em registros gerados à partir do Diário de Bordo 002/BSA/2016 (2020254) entre 14/03/2016 até 08/01/2018 e à qual o autuado era vinculado, não havendo que se falar em ausência da prática infracional por inexistência do fato ou de sua autoria.

59. 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 da Decisão anterior, **naquilo que couber aos casos específicos**, 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, **nos demais aspectos**, a fim de que passem a fazer parte integrante do presente relatório.

60. **DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO**

61. Por todo o exposto nesta decisão e tudo o que consta nos autos do presente processo, se considera configurada a infração descrita no artigo nº 299, Inciso V, da Lei nº 7.565, de 1986, pelo fato de apresentar a Cademeta Individual de Voo com dados inexatos.

62. A Resolução ANAC nº 472, de 2018 entrou em vigor em 04/12/2018 e revogou a Resolução ANAC nº 25, de 2008 e a Instrução Normativa nº 08, de 2008 e, dentre outras disposições, estabeleceu em seu Art. 82. que as novas disposições aplicam-se a todos os processos em curso, sem prejuízo dos atos já praticados e da aplicação das normas vigentes à época dos fatos, inclusive no que concerne às sanções aplicáveis.

63. A sobredita Resolução ANAC nº 25, de 2008, estabeleceu que a sanção de multa será expressa em moeda corrente, **calculada a partir do valor intermediário** (grifo meu) constante das tabelas aprovadas em anexo àquela Resolução, salvo existência de previsão de sanção constante de legislação específica.

64. Quanto à gradação das sanções ficou estabelecido no artigo 22, da Resolução ANAC nº 25, de 2008 que na dosimetria da aplicação de sanções serão consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes e quando inexistentes causas atenuantes ou agravantes ao caso ou quando elas se compensem deve ser aplicada a sanção no patamar médio da tabela anexa à Resolução.

65. Assim, ficou estabelecido que, para a infração cometida por pessoa física, a previsão da Resolução ANAC nº 25, de 2008, relativa ao art. 299, Inciso V, do CBAer (Anexo I), é a de aplicação de multa no valor de R\$ 1.600 (hum mil e seiscentos reais) no patamar mínimo, R\$ 2.800 (dois mil e oitocentos reais) no patamar intermediário e R\$ 4.000 (quatro mil reais) no patamar máximo.

66. **Das Circunstâncias Atenuantes**

67. Para o reconhecimento da circunstância atenuante prevista no inciso I do § 1º do art. 22, da Resolução ANAC nº 25, de 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, além de não incorrer em atitude processual contraditória para com o reconhecimento como, por exemplo, defender-se no mérito ou buscar imputar a responsabilidade pela prática da infração a outrem.

68. *In casu*, a Interessada não reconhece a prática da infração, conforme o disposto no § 1º, bem como alega ocorrência de fato adverso ao descrito no Auto de infração, não o podendo usufruir de tal benefício.

69. No mesmo sentido, a interessada não demonstrou, nos autos, ter adotado voluntariamente qualquer providência eficaz para amenizar as consequências da infração. Registre-se que nenhuma medida que configure um dever pode ser fundamento para a aplicação dessa atenuante, prevista no inciso II do § 1º do art. 22, da Resolução ANAC nº 25, de 2008.

70. Para a análise da circunstância atenuante prevista no inciso III do § 1º do art. 22, da Resolução ANAC nº 25, de 2008 (“a inexistência de aplicação de penalidades no último ano”), no caso em tela, verificam-se atenuantes, pois a autuada não recebeu penalidades no último ano anterior à data da infração), conforme consulta ao Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC nº 4027173, da ANAC, na data da Decisão de Primeira Instância.

71. **Das Circunstâncias Agravantes**

72. Quanto à existência de circunstâncias agravantes, não foram encontradas qualquer outro elemento que configure as hipóteses previstas no § 2º do art. 22, da Resolução ANAC nº 25, de 2008.

73. **Da sanção a ser aplicada em definitivo** - Por tudo o exposto, dada a existência de circunstâncias atenuantes e ausência de agravantes aplicáveis ao caso, entendo que deva ser mantida a sanção aplicada pela primeira instância administrativa para o valor de R\$ 1.600 (hum

mil e seiscentos reais), que é o valor mínimo previsto no Anexo III da Resolução nº 25, de 2008.

CONCLUSÃO

74. Ante o exposto, sugiro **NEGAR** provimento ao Recurso e **MANTER** o valor da multa aplicada em sede de Primeira Instância, no valor de R\$ 1.600 (hum mil e seiscentos reais), que é o valor mínimo previsto no Anexo I, da Resolução nº 25, de 2008, em desfavor de DIEGO LUIZ TICCHETI, por apresentar a Cademeta Individual de Voo com dados inexatos, infração capitulada no Artigo 299, Inciso V, da Lei n.º 7.565/1.986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBAer), combinado com o disposto no item 2.10 da IAC 3203.

É o Parecer e Proposta de Decisão.
Submeta ao crivo do decisor.

Eduardo Viana
SIAPE - 1624783

Membro Julgador - Portaria ANAC nº 1381/DIRP/2016



Documento assinado eletronicamente por **Eduardo Viana Barbosa, Analista Administrativo**, em 20/02/2020, às 15:36, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **3815053** e o código CRC **3D2045D3**.

Referência: Processo nº 00058.042277/2018-81

SEI nº 3815053



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 1622/2019

PROCESSO Nº 00058.042277/2018-81

INTERESSADO: Diego Luiz Ticcheti

Processo SEI (NUP): 00058.042277/2018-81

Auto de Infração: 006711/2018

Processo(s) SIGEC: 668219197

1. Trata-se de recurso administrativo em desfavor de decisão de primeira instância com aplicação de multa.

2. Recurso conhecido e recebido **sem efeito suspensivo**, vez que apresentado na vigência do art. 38 da Resolução ANAC nº 472, de 2018. A Resolução ANAC nº 472, de 6 de junho de 2018, no art. 38, § 1º, prevê a aplicação do efeito suspensivo ao recurso em situação excepcional, quando a autoridade decisora, de ofício ou a pedido, entende presente a hipótese de "justo receio de prejuízo de difícil ou incerta reparação decorrente da execução" (art. 61, parágrafo único, da Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999). No caso dos autos, considerando que, por força do art. 53 do mesmo diploma normativo, a movimentação do expediente para efeito de cobrança deve ocorrer somente após a constituição definitiva da multa. Logo, sem atos de cobrança anteriores inexistente a possibilidade de inscrição prévia em dívida ativa e consequentes efeitos negativos, de modo que **o recebimento da manifestação é feito apenas no efeito devolutivo**. O entendimento se alinha à Lei 7.565/86, que estabelece em seu artigo 292, § 2º que o procedimento será sumário, com efeito suspensivo. A citada Resolução 472/2018, que estabelece providências administrativas decorrentes do exercício das atividades de fiscalização sob competência da ANAC, e por conseguinte o rito de constituição e aplicação de sanções administrativas na Agência é expressa no 53 que encerrado o contencioso administrativo mediante a imposição de sanção pecuniária, o autuado terá o prazo de 30 (trinta) dias para o cumprimento da decisão proferida contados da sua intimação. Isso posto, com a leitura integrada dos dois dispositivos, conclui-se que por efeito suspensivo se entende que o efeito da aplicação da sanção somente se estabelece após concluído o feito/procedimento de apuração. Por todo o exposto não se enxerga "justo receio de prejuízo de difícil ou incerta reparação decorrente da execução" do art. 61, p. un., da Lei 9.784/1999 que justifique a aplicação do efeito suspensivo. Encaminhamento à eventual cobrança apenas depois de concluído o litígio administrativo, nos termos do citado artigo 53.

3. Foi dada ampla oportunidade de manifestação no feito, respeitados prazos e dialética processual, de modo que preservados ampla defesa e contraditório inerentes ao certame.

4. O parecer que cuidou da análise, Parecer 1472 (3815053), entendeu pela manutenção da sanção aplicada em sede de primeira instância. Aderiu aos termos da Nota Técnica nº 6(SEI)/2017/CCPI/SPO (1307172), que defende que a apresentação de Caderneta Individual de Voo com dados inexatos constitui uma conduta infracional, independentemente da sua quantidade. No presente caso, enxergo aderência ante a o fato de registro em CIV digital. Com fulcro no § 1º do art. 50 da Lei nº 9.784, de 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 com respaldo na motivação descrita na decisão de primeira instância, adoto como meus os fundamentos do parecer. Dosimetria adequada para o caso, conforme aquela fundamentação.

5. Consideradas as atribuições a mim conferidas pela Portaria nº 3.403, de 17 de novembro de 2016 e Portaria nº 3.060, de 30 de setembro de 2019 e com lastro **no art. 42, inciso I da Resolução ANAC nº 472, de 2018**, e competências dadas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381/2016, **DECIDO:**

- **NEGAR** provimento ao Recurso e **MANTER** o valor da multa aplicada em sede de Primeira Instância, no valor de R\$ 1.600 (hum mil e seiscentos reais), que é o valor mínimo previsto no Anexo I, da Resolução nº 25, de 2008, em desfavor de DIEGO LUIZ TICCHETI, por apresentar a Caderneta Individual de Voo com dados inexatos, infração capitulada no Artigo 299, Inciso V, da Lei nº 7.565/1.986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBAer), combinado com o disposto no item 2.10 da IAC 3203.

- Notifique-se. Publique-se.

BRUNO KRUCHAK BARROS
SIAPE 1629380
Presidente Turma Recursal – BSB
Assessor de Julgamento de Autos em Segunda Instância Substituto

¹Nomeações e designações:

(1) a Portaria 2.026, de 9 de agosto de 2016; (2) a Portaria nº 3.403, de 17 de novembro de 2016; (3) por meio da Portaria nº 2.828, de 20 de outubro de 2016; (4) Portaria nº 2.829 - da mesma data da anterior, e; (5) Portaria nº 3.059, de 30 de setembro de 2019



Documento assinado eletronicamente por **Bruno Kruchak Barros, Presidente de Turma**, em 24/08/2020, às 17:48, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **3816405** e o código CRC **3C3A597B**.

Referência: Processo nº 00058.042277/2018-81

SEI nº 3816405