

PARECER N° 497/2020/JULG ASJIN/ASJIN
PROCESSO N° 00066.009414/2019-58
INTERESSADO: ALOYSIO ANTONIO PEIXOTO DE CARVALHO

Brasília, 12 de junho de 2020.

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
00066.009414/2019-58	669554200	08226/2019	ALOYSIO ANTONIO PEIXOTO DE CARVALHO	26/11/2018	16/04/2019	03/05/2019	20/05/2019	05/02/2020	04/03/2020	R\$ 1.600,00	16/03/2020	17/03/2020

Enquadramento: Inciso V do artigo 299 do(a) Lei 7565 de 19/12/1986.

Infração: Fornecimento de dados, informações ou estatísticas inexatas ou adulteradas.

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

INTRODUÇÃO

- HISTÓRICO**
- Do auto de Infração:** O Sr. Aloysio Antônio Peixoto de Carvalho apresentou a esta autoridade aeronáutica informações falsas sobre voos não efetuados nas aeronaves PT-LZI e PP-XOP. Deste modo infringiu o Art. 299 inciso V do CBA, estando, portanto, sujeito às penalidades previstas em lei.
- Do Relatório de Fiscalização:**
- O Sr. Aloysio Antônio Peixoto de Carvalho apresentou informações falsas relativas a deslocamentos feitos a partir de Belo Horizonte-MG (SBBH) para o aeródromo de Barreiras na Bahia (SNDH) nos dias 11/07/2017 e 16/10/2017 pela aeronave de marcas PT-LZI. Estes voos não foram localizados nos registros do DCERTA mas curiosamente apareceram no registro digital do Piloto Maurício Machado Soares (CANAC 144124). Após ter sido feito contato por e-mail com este piloto, verificou-se que as informações relativas a estes voos foram deletadas do sistema CIV na tentativa de apagar as provas; entretanto, além do registro da exclusão ficar no sistema, o construtor já havia apresentado anteriormente as planilhas extraídas do sistema CIV (Carta nº JA-2018-598 de 26/11/18), possivelmente fornecidas pelo piloto, simulando seu traslado para Barreiras na aeronave PT-LZI.
- Nesta mesma linha de alegações (ver Parecer Técnico), o Sr. Aloysio também informou ter se deslocado algumas vezes para Barreiras/BA de carona com um amigo na aeronave de marcas PP-XOP, entretanto, quando consultado na base de dados do DCERTA não foi possível detectar nenhum voo partindo de Belo Horizonte/MG (SBBH) e chegando em Barreiras/BA (SNDH) ou vice-versa no período 2016-2019 para esta aeronave.
- Estes voos fictícios foram para simular a ida do Sr. Aloysio, até então declarado como construtor amador de uma aeronave modelo RV-10 para a cidade de Barreiras/BA onde a alegada construção estaria sendo feita. Após as averiguações constatou-se que a aeronave não foi construída por ele, logo, a Declaração de Construção Amadora preenchida e assinada por ele trata-se de outro documento falso emitido pelo mesmo.
- Por ter apresentado informações falsas sobre voos não efetuados nas aeronaves PT-LZI e PP-XOP e também por ter emitido uma Declaração de Construção Amadora que não corresponde com a realidade, o Sr. Aloysio Antônio Peixoto de Carvalho infringiu o Art. 299 inciso V do CBA, estando, portanto, sujeito às penalidades previstas em lei.
- Verifica-se o cometimento do crime de falsidade ideológica pelo Sr. Aloysio, uma vez que, individualmente ou em conjunto, produziu e apresentou informações falsas à autoridade aeronáutica com o objetivo de auferirem vantagem ao obterem êxito no enquadramento e regularização de uma aeronave construída por uma empresa como se tivesse sido construída por amador, com vistas a obter o enquadramento da mesma como EXPERIMENTAL no requisito RBAC 21.191(g) - Construção Amadora.
- Deste modo solicita-se também que esta junta de julgamento represente o Sr. Aloysio junto ao MP para as verificações e medidas cabíveis.
- Em **Defesa Prévia**, a empresa alega que:

"(...)

I. QUESTÕES PRELIMINARES. DA TEMPESTIVIDADE E DA LEGITIMIDADE.

Nos termos do art. 25, Res. ANAC n.º 472/2018, do auto de infração caberá defesa no prazo de vinte dias endereçada ao órgão responsável pela autuação.

Referido prazo deve ser contado a partir da data da ciência pelo autuado, excluindo-se da contagem o dia do começo e incluindo-se o do vencimento. E a contagem de prazos inicia-se e encerra-se em dias úteis, considerando-se prorrogado o prazo até o primeiro dia útil seguinte se o vencimento cair em dia em que não houver expediente (art. 21 e parágrafo único, Res. ANAC n.º 472/2018).

Visto que o interessado recebeu o auto de infração em 02/05/2019 (quinta-feira), o prazo de 20 dias para a apresentação da defesa se encerra em 22/05/2019 (quarta-feira). Como o protocolo ocorreu em 20/05/2019 (segunda-feira), não há dúvidas acerca de sua tempestividade. Quanto a legitimidade dos procuradores, esta pode ser constatada nas proclamações anexas.

II. BREVE RELATO DOS FATOS

O Sr. Aloysio Carvalho se valendo dos serviços da empresa Jazz Engenharia Aeronáutica abriu o processo 00066.026757/2018-04 buscando a certificação de sua aeronave de construção amadora, nos termos do RBAC 21.191(G).

Entretanto, muito embora tenham sido apresentados os documentos necessários e esclarecidas todas as pendências apontadas, a solicitação foi indeferida pelos seguintes motivos, nos termos do Ofício n.º 32/2019/GTAL-SAR/GGCP/SAR-ANAC:

1. Esta mesma aeronave (número de série) já teve um processo aberto na ANAC em janeiro de 2014 (H.03-5190) pela empresa AERO CENTRO Ind. Aeronáutica de Barreiras/BA, o qual foi cancelado durante o estágio de construção por não ter cumprido com os prazos regulamentares.

2. Há evidências de apresentação de informação inexata pelo construtor declarado (Sr. Aloysio) e pelo Engenheiro Responsável pelo processo (Sr. Felipe Freitas Nardi) relativa a voos que teriam sido efetuados com a aeronave de marcas PT-LZI até o destino onde a alegada construção amadora estaria sendo feita (Barreiras/BA).

3. O Sr. Aloysio declarou ter se deslocado para Barreiras/BA na aeronave de marcas PP-XOP. Em pesquisa feita no sistema DCERTA da ANAC, verificou-se que não há registro de que a aeronave tenha operado nos aeroportos de Barreiras/BA e Belo Horizonte/MG no período que compreende a suposta construção da aeronave (2016 a 2019).

4. As fotos enviadas para a comprovação da construção da aeronave pelo Sr. Aloysio são atemporais e na grande maioria correspondentes à fase de acabamento da aeronave. Outras fotos enviadas de construção de peças e partes não possuem dados de temporalidade (apesar de solicitado) e portanto não é possível concluir que as peças e componentes correspondem àqueles instalados na aeronave em questão.

Diante do indeferimento, foi enviada carta (protocolo ANAC n.º 00066.010130/2019-12) em que foram ressaltados os esclarecimentos das referidas pendências e apresentado pedido de reconsideração da decisão. O interessado, inclusive, se colocou inteiramente à disposição para eventuais reuniões presenciais, para que todas as dúvidas possam ser sanadas.

Em que pesem os esforços do interessado, a carta com o pedido de reconsideração não foi respondida e este recebeu duas atuações, ambas pela suposta prática da infração prevista no art. 299, V, da Lei 7.565/1986, que tipifica o fornecimento de dados, informações ou estatísticas inexatas ou adulteradas.

O auto de infração em questão, n.º 008226/2019 (processo n.º 00066.009414/2019-58), imputa ao interessado apresentação, à esta autoridade aeronáutica, de informações falsas sobre voos não efetuados nas aeronaves PT-LZI e PP-XOP.

III. DA INOCORRÊNCIA DE INFRAÇÃO. MERO ERRO MATERIAL

Durante o processo de certificação de sua aeronave de construção amadora o Sr. Aloysio Carvalho enviou diversas informações para o Sr. Edson Souza (servidor da ANAC). Dentre os e-mails trocados, cabe reproduzir a mensagem em que foram citadas as aeronaves PT-LZI e PP-XOP:

(...)

Posteriormente, um dos fundamentos da decisão de indeferimento do processo de certificação (00066.026757/2018-04) se baseou em inconsistências observadas referentes às aeronaves PT-LZI e PP-XOP. Entretanto, referidas inconsistências não passaram de meros erros materiais, que poderiam ter acontecido com qualquer indivíduo e foram prontamente esclarecidos por meio da carta de esclarecimentos protocolada (00066.010130/2019-12), com a finalidade de reforçar a veracidade dos fatos.

Destarte, segue o fundamento da decisão de indeferimento relacionada às aeronaves PT-LZI e PP-XOP e os esclarecimentos prestados:

(...)

Esclarecimentos: Conforme informações disponibilizadas pelo operador da aeronave ao Sr. Edson (servidor da ANAC), foi confirmada a viagem dos Srs. Felipe Nardi e Aloysio Carvalho até Barreiras/BA.

A dificuldade dos passageiros em comprovar um voo ou a informação faltante na documentação deste, não necessariamente significa informação inexata fornecida pelos passageiros, uma vez que a produção e guarda de tais informações não são de responsabilidade destes.

Além disso, os inúmeros deslocamentos do Sr. Aloysio Carvalho para a construção da aeronave foram devidamente comprovados mediante fotografias, comprovantes de viagens e até mesmo relatórios com períodos de férias do mesmo, conforme haviam sido solicitados.

Se necessário, uma pesquisa pela ANAC poderá comprovar que a aeronave de marcas PT-LZI realizou voos para Barreiras/BA.

Ainda, os regulamentos de aeronaves experimentais de construção amadora (RBAC 21 e a IS 21.191-0001-A) não trazem orientações sobre a necessidade de comprovação dos meios de deslocamento do construtor até o local de construção. Por este motivo, tais informações não são, em sua totalidade, arquivadas no nível de detalhe demandado neste processo.

(...)

Esclarecimentos: Trata-se de mero erro material. Os deslocamentos ocorreram juntamente com o Dr. Breno Silveira, proprietário de duas aeronaves (prefixos PP-XOP e PT-OCB). Ocorre que o Sr. Aloysio informou o prefixo da aeronave errada, sendo que os deslocamentos foram realizados na PT-OCB.

Infelizmente o Dr. Breno faleceu no ano passado, em um acidente na aeronave PT-OCB, impossibilitando a aquisição de relato ou depoimento sobre o ocorrido. Exatamente por este motivo (dificuldade/impossibilidade de comprovação), o voo foi apenas mencionado pelo Sr. Aloysio Carvalho em um e-mail ao Sr. Edson (analista da ANAC que atuou no presente processo n.º 00066.026757/2017-04), sem incluir esta informação formalmente nos autos.

Acreditamos que as informações alegadas possam ser confirmadas por meio de consultas aos registros das referidas aeronaves e questiona-se, novamente, sobre a real relevância desta informação para a devida certificação de uma aeronave de construção amadora.

Do caso concreto, observa-se que um excesso de rigor foi aplicado à certificação da aeronave do Sr. Aloysio, sendo que as irregularidades apontadas se tratam, na verdade, de simples erros materiais, de fácil reparação e convalidação.

Inclusive, assim que o interessado tomou conhecimento das irregularidades, as informações foram corrigidas por meio da carta de esclarecimentos protocolada (00066.010130/2019-12).

Isso posto, não se mostra razoável a aplicação da multa, uma vez que o único potencialmente prejudicado foi o próprio interessado e os equívocos já foram devidamente esclarecidos.

IV. REDUÇÃO DA MULTA. PRESENÇA DE CIRCUNSTÂNCIAS ATENUANTES.

Na eventualidade de a multa ser considerada devida, o atuado requer a aplicação das circunstâncias atenuantes previstas no art. 36, §1º, II (a adoção voluntária de providências eficazes para evitar ou amenizar as consequências da infração antes de proferida a decisão); e III (a inexistência de aplicação de penalidades no último ano), Resolução ANAC n.º 472/2018, para redução da multa ao patamar mínimo.

Isso porque, conforme já mencionado, assim que o interessado tomou conhecimento das irregularidades, as informações foram corrigidas por meio da carta de esclarecimentos protocolada (00066.010130/2019-12) e, também, por não ter sido o Sr. Aloysio atuado ou penalizado no último ano.

VI. CONCLUSÃO

Por todo o exposto, requer:

a. Inicialmente, seja o presente recurso conhecido e regularmente processado e julgado, com efeito suspensivo, por estarem presentes os pressupostos da tempestividade e

legitimidade do interessado e seus procuradores;

b. Ao final, sejam julgados procedentes os pedidos no sentido de:

i. Afastar a multa aplicada, por ser irrazoável a punição de simples erros materiais, de fácil reparação e convalidação, já corrigidos, e que tem como único potencial prejudicado o próprio interessado;

ii. Na eventualidade de não ser aceito o pedido constante do tópico anterior (b.i), requer o reconhecimento das circunstâncias atenuantes previstas no art. 36, §1º, II e III, Res. ANAC n.º 472/2018, visto que o interessado retificou as informações assim que tomou conhecimento das irregularidades (00066.010130/2019-12), e, também, não houve aplicação de penalidades ao interessado no último ano, devendo ser aplicada a redução da multa ao patamar mínimo.

Termos em que, pede deferimento."

11. **A Decisão de Primeira Instância (DCI)** após cotejo integral de todos argumentos para com os elementos dos autos entendeu que as alegações da atuada 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 n.º 25/2008.

12. Do Recurso

13. Em sede Recursal, reitera as alegações apresentadas em sede de Defesa Prévia e alega que, se valendo dos serviços da empresa Jazz Engenharia Aeronáutica, abriu o processo 00066.026757/2018-04 buscando o enquadramento de sua aeronave como aeronave de construção amadora, nos termos do RBAC 21.191(G). Entretanto, em que pese tenham sido apresentados os documentos necessários e esclarecidas todas as pendências apontadas, a solicitação foi indeferida pelos seguintes motivos, nos termos do Ofício n.º 32/2019/GTAI-SAR/GGCP/SAR-ANAC:

1. Esta mesma aeronave (número de série) já teve um processo aberto na ANAC em janeiro de 2014 (H.03-5190) pela empresa AERO CENTRO Ind. Aeronáutica de Barreiras/BA, o qual foi cancelado durante o estágio de construção por não ter cumprido com os prazos regulamentares.
2. Há evidências de apresentação de informação inexacta pelo construtor declarado (Sr. Aloysio) e pelo Engenheiro Responsável pelo processo (Sr. Felipe Freitas Nardi) relativa a voos que teriam sido efetuados com a aeronave de marcas PT-LZI até o destino onde a alegada construção amadora estaria sendo feita (Barreiras/BA).
3. O Sr. Aloysio declarou ter se deslocado para Barreiras/BA na aeronave de marcas PP-XOP. Em pesquisa feita no sistema DCERTA da ANAC, verificou-se que não há registro de que a aeronave tenha operado nos aeroportos de Barreiras/BA e Belo Horizonte/MG no período que compreende a suposta construção da aeronave (2016 a 2019).
4. As fotos enviadas para a comprovação da construção da aeronave pelo Sr. Aloysio são atemporais e na grande maioria correspondentes à fase de acabamento da aeronave. Outras fotos enviadas de construção de peças e partes não possuem dados de temporalidade (apesar de solicitado) e portanto não é possível concluir que as peças e componentes correspondem àqueles instalados na aeronave em questão.

14. Diante do indeferimento, foi enviada carta (protocolo ANAC n.º 00066.01010130/2019-12) em que foram ressaltados os esclarecimentos das referidas pendências e apresentado pedido de reconsideração da decisão.

15. E, em que pesem todos os esforços e cooperação do Sr. Aloysio, foram lavrados 8 autos de infração a várias das figuras que participaram direta ou indiretamente do processo, ressaltando o excesso de rigor do analista da ANAC que atuou no caso. As infrações e atuados estão abaixo indicados, assim como os dois protocolos referentes aos pedidos de enquadramento.

16.

Interessado	n.º do Processo	Natureza	
Aloysio Antônio Peixoto de Carvalho	00066.026757/2018-04 (Resultado inconclusivo) 00066.024899/2019-18 (Feitos os ajustes e reprotocolado)	Certificação de aeronave de construção amadora - RBAC 21.191(G)	
Aloysio Antônio Peixoto de Carvalho	00066.009414/2019-58	Auto de infração (008226/2019)	art. 299, V, Lei 7.565/1986 (fornecimento de dados, informações ou estatísticas inexas ou adulteradas)
Aloysio Antônio Peixoto de Carvalho	00066.009416/2019-47	Auto de infração (008227/2019)	art. 299, V, Lei 7.565/1986 (fornecimento de dados, informações ou estatísticas inexas ou adulteradas)
Maurício Machado Soares	00066.009381/2019-46	Auto de infração (008224/2019)	art. 302, II, 'a', Lei 7.565/1986 (preencher com dados inexatos documentos exigidos pela fiscalização)
Maurício Machado Soares	00066.009367/2019-42	Auto de infração (008219/2019)	art. 299, V, Lei 7.565/1986 (fornecimento de dados, informações ou estatísticas inexas ou adulteradas)
Felipe Freitas Nardi	00066.009472/2019-81	Auto de infração (008241/2019)	art. 299, V, Lei 7.565/1986 (fornecimento de dados, informações ou estatísticas inexas ou adulteradas)
Felipe Freitas Nardi	00066.009476/2019-60	Auto de infração (008244/2019)	art. 299, V, Lei 7.565/1986 (fornecimento de dados, informações ou estatísticas inexas ou adulteradas)
Jazz Engenharia Aeronáutica LTDA	00066.009510/2019-04	Auto de infração (008248/2019)	art. 299, V, Lei 7.565/1986 (fornecimento de dados, informações ou estatísticas inexas ou adulteradas)
Aero Centro Comércio e Serviços Aeronáuticos LTDA	00066.009544/2019-91	Auto de infração (008250/2019)	art. 299, V, Lei 7.565/1986 (fornecimento de dados, informações ou estatísticas inexas ou adulteradas)

17. Cabe destacar que o interessado se colocou à disposição da ANAC para quaisquer esclarecimentos necessários e se reuniu com o gerente Pedro Paludo. Apesar do processo 00066.026757/2018-04 ter sido indeferido por não terem sido consideradas as provas "conclusivas" o próprio gerente sugeriu ao Sr. Aloysio novo protocolo, que foi prontamente preparado e realizado no final do ano passado (00066.024899/2019-18).

18. DA INOCORRÊNCIA DE INFRAÇÃO. MERO ERRO MATERIAL

19. De início, urge ressaltar que o MOTIVO da atuação foi uma informação apresentada pelo Sr. Aloysio ao analista Edson Souza em um e-mail informal. Informação esta que o interessado NÃO É OBRIGADO A TER, NÃO É OBRIGADO A GUARDAR e NEM É OBRIGADO A INFORMAR à autoridade, nos termos do regulamento, durante um processo de enquadramento de aeronave de construção amadora por não ter relação direta com os requisitos da construção amadora.

20. É papel da ANAC e do processo de enquadramento em questão a verificação da aeronavegabilidade da aeronave de construção amadora e não os pormenores da forma como o proprietário/construtor se deslocou à oficina para fazer a montagem.

21. Ainda, diferente do que afirma a fundamentação da decisão recorrida, um voo que sai de Belo Horizonte/MG (SBBH) e passa por Barreiras/BA (SNDH) não necessariamente faz o traslado de forma direta. No caso concreto, inclusive, os voos que o Sr. Aloysio pegou passaram por Curvelo/MG

antes de se dirigir a Barreiras/BA.

22. Ocorre que as próprias normas da ANAC NÃO EXIGEM o registro no diário de bordo dos voos que saem dos aeroportos de Curvelo/MG e chegam até Barreiras/BA e vice versa, por se tratarem de AEROPORTOS NÃO CONTROLADOS.

23. Por este motivo não foram apresentadas as folhas dos diários de bordo das aeronaves PT-LZI e PT-OCB, que fizeram os referidos traslados. Além disso, a referida informação “falsa” motivou o analista Edson Souza a lavrar 4 autos de infração: 8241/2019, 8226/2019, 8219/2019 e 8224/2019; sendo os 3 primeiros referentes à apresentação de informação falsa, cometido por 3 pessoas que não precisavam apresentar a referida informação nos autos do processo, e, o último referente a preencher com dados inexatos documentos exigidos pela fiscalização, cometido pelo piloto que equivocadamente inseriu a referida informação no sistema e retificou em seguida. É incontestável o excesso de rigor que o analista Edson Souza adotou no caso concreto!

24. Conforme mencionado, durante o processo de enquadramento de sua aeronave de construção amadora o Sr. Aloysio enviou diversas informações ao Sr. Edson Souza (servidor da ANAC). Dentre os e-mails trocados, cabe reproduzir a mensagem em que foram citadas as aeronaves PT-LZI e PP-XOP:

De: Aloysio Carvalho Data: dom, 25 de nov de 2018 às 17:11
Assunto: Processo RV-10 N/S 41464 Para: Cc: Armando Junio Mendes Pinto, Paulo Gonçalves, Jazz Aeronáutica - Felipe Nardi, Andre, Thiago Boa tarde Edson. Segue abaixo (em caixa alta e negrito) retorno dos pontos solicitados.
Numerei os arquivos conforme os pontos abaixo, para facilitar sua conferência. Todos seguem em anexo.
Fico à disposição e farei contato telefônico nesta semana para dirimir quaisquer dúvidas adicionais.

25. Comprovações da participação (deslocamentos e datas) do engenheiro (Felipe Nardi) no acompanhamento da construção da aeronave desde o início (janeiro de 2017);

26. PASSAGEM DA PRIMEIRA VISITA EM ANEXO. OUTRAS IDAS JUNTO NO PT-LZI. (...)

27. Comprovações de deslocamento do Sr. até o local da construção bem como datas;

28. ARQUIVOS DE PASSAGENS E VOOS NO PT-LZI EM ANEXO, COMO COMENTEI AO TELEFONE.

29. NÃO CONSEGUI COMPROVAR AS IDAS COM O DR. BRENO SILVEIRA (PP-XOP), POIS ELE FALECEU HÁ CERCA DE DOIS MÊS, COMO COMENTEI AO TELEFONE. OUTRAS IDAS EM PERÍODOS MAIS LONGOS DURANTES MINHAS FÉRIAS, FORAM FEITAS DE CARRO

30. Posteriormente, um dos fundamentos da decisão de indeferimento do processo de enquadramento (00066.026757/2018-04) se baseou em inconsistências observadas referentes às aeronaves PT-LZI e PP-XOP.

31. Entretanto, referidas inconsistências não passaram de meros erros materiais, que poderiam ter acontecido com qualquer indivíduo e foram prontamente esclarecidos por meio da carta protocolada (00066.010130/2019-12), com a finalidade de reforçar a veracidade dos fatos.

32. Destarte, segue o fundamento da decisão de indeferimento relacionada às aeronaves PT-LZI e PP-XOP e os esclarecimentos prestados:

Item 2 – “Há evidências de apresentação de informação inexata pelo construtor declarado (Sr. Aloysio Carvalho) e pelo Engenheiro Responsável pelo processo (Sr. Felipe Freitas Nardi) relativa a voos que teriam sido efetuados com a aeronave de marcas PT-LZI até o destino onde a alegada construção amadora estaria sendo feita (Barreiras/BA);”

Esclarecimentos: Conforme informações disponibilizadas pelo operador da aeronave ao Sr. Edson (servidor da ANAC), foi confirmada a viagem dos Srs. Felipe Nardi e Aloysio Carvalho até Barreiras/BA. A dificuldade dos passageiros em comprovar um voo ou a informação faltante na documentação deste, não necessariamente significa informação inexata fornecida pelos passageiros, uma vez que a produção e guarda de tais informações não são de responsabilidade destes.

Além disso, os inúmeros deslocamentos do Sr. Aloysio Carvalho para a construção da aeronave foram devidamente comprovados mediante fotografias, comprovantes de viagens e até mesmo relatórios com períodos de férias do mesmo, conforme haviam sido solicitados. Se necessário, uma pesquisa pela ANAC poderá comprovar que a aeronave de marcas PT-LZI realizou voos para Barreiras/BA.

Ainda, os regulamentos de aeronaves experimentais de construção amadora (RBAC 21 e a IS 21.191-0001-A) não trazem orientações sobre a necessidade de comprovação dos meios de deslocamento do construtor até o local de construção. Por este motivo, tais informações não são, em sua totalidade, arquivadas no nível de detalhe demandado neste processo. Item 3 – “O Sr. Aloysio declarou ter se deslocado para Barreiras/BA na aeronave de marcas PP-XOP. Em pesquisa feita no sistema DCERTA da ANAC, verificou-se que não há registro de que a aeronave tenha operado nos aeroportos de Barreiras/BA e Belo Horizonte/MG no período que compreende a suposta construção da aeronave (2016 a 2019);”

Esclarecimentos: Trata-se de mero erro material. Os deslocamentos ocorreram juntamente com o Dr. Breno Silveira, proprietário de duas aeronaves (prefixos PP-XOP e PT-OCB). Ocorre que o Sr. Aloysio informou o prefixo da aeronave errada, sendo que os deslocamentos foram realizados na PT-OCB. Infelizmente o Dr. Breno faleceu no ano passado, em um acidente na aeronave PT-OCB, impossibilitando a aquisição de relato ou depoimento sobre o ocorrido. Exatamente por este motivo (dificuldade/impossibilidade de comprovação), o voo foi apenas mencionado pelo Sr. Aloysio Carvalho em um e-mail ao Sr. Edson (analista da ANAC que atuou no presente processo n.º 00066.026757/2017-04), sem incluir esta informação formalmente nos autos. Acreditamos que as informações alegadas possam ser confirmadas por meio de consultas aos registros das referidas aeronaves e questiona-se, novamente, sobre a real relevância desta informação para a devida certificação de uma aeronave de construção amadora.

33. Vale destacar que a informação principal prestada pelo Sr. Aloysio foi a viagem em companhia do Dr. Breno Silveira, sendo o prefixo da aeronave apenas indicado entre parênteses. Além disso, tal informação NÃO FOI PROTOCOLADA junto à ANAC, sendo apenas parte de um e-mail, o que caracteriza sua informalidade e irrelevância para o objeto do processo.

34. O interessado também sugeriu que a ANAC verificasse o voo realizado pela aeronave PT-OCB, em seus sistemas internos. Do caso concreto, ressalta-se, novamente, o excesso de rigor que foi aplicado ao processo de enquadramento da aeronave do Sr. Aloysio, sendo que as irregularidades apontadas se tratam, na verdade, de simples erros materiais, de fácil reparação e convalidação.

35. Inclusive, assim que o interessado tomou conhecimento dos referidos “erros”, as informações foram prontamente corrigidas por meio da carta de esclarecimentos protocolada

(00066.010130/2019-12). Em momento algum houve INTENÇÃO de se apresentar uma informação falsa às autoridades da ANAC.

36. Por todo o exposto, requer:
37. Inicialmente, seja o presente recurso conhecido e regularmente processado e julgado, por estarem presentes os pressupostos da tempestividade e legitimidade do recorrente;
38. Seja deferido o efeito suspensivo, visto que o momento da eventual cobrança de multa é indiferente para a ANAC e extremamente prejudicial ao interessado, se ocorrer antes do trânsito em julgado do processo (art. 61, parágrafo único, L. 9.784/1999);
39. Ao final, seja PROVIDO o recurso e julgados procedentes o pedidos no sentido de:
40. Afastar a multa aplicada, por não ser o interessado responsável pela produção, apresentação ou guarda das informações que motivaram a aplicação da multa, informações estas que não são exigidas pela ANAC nem dos diários de bordo das aeronaves (traslado entre aeroportos não controlados), nem está prevista como obrigação do construtor amador, nos termos do RBAC 21 e IS 21.191-0001-A, ressaltando o excesso de rigor do analista Edson Souza (ANAC);
41. ser excessivo de punição, visto que a mesma informação repassada para a ANAC (por simples erro material) motivou aplicação de 4 infrações (AI n.º 8241/2019, 8226/2019, 8219/2019 e 8224/2019), sendo as 3 primeiras referentes à apresentação de informação falsa, cometido por 3 pessoas que não precisavam apresentar a referida informação ao analista Edson Souza, e, a última preencher com dados inexatos documentos exigidos pela fiscalização, cometido pelo piloto que equivocadamente inseriu a referida informação no sistema e retificou em seguida;
42. ser irrazoável a punição de simples erros materiais, de fácil reparação e convalidação, já corrigidos e que tem como único potencial prejudicado o próprio interessado;
43. Termos em que, pede deferimento.
44. Eis que chegam os autos conclusos à análise deste relator em 25/05/2020.
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.

FUNDAMENTAÇÃO - MÉRITO E ANÁLISE DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO

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 apresentou a esta autoridade aeronáutica informações falsas sobre voos não efetuados, configurando o fornecimento de dados, informações ou estatísticas inexatas ou adulteradas, infração capitulada no Art. Artigo 299, Inciso V, da Lei n.º 7.565/1.986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBAer:

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. Com base nesses aspectos, submeto agora o Recurso à análise.
49. **Das razões recursais**
50. **Do pedido de concessão do Efeito Suspensivo ao recurso:**
51. A respeito de tais solicitações, veja que o referido parágrafo único do artigo 61, da Lei n.º 9.784/1999, estabelece que havendo justo receio de prejuízo de difícil ou incerta reparação decorrente da execução, a autoridade recorrida ou a imediatamente superior poderá, de ofício ou a pedido, dar efeito suspensivo ao recurso. Sobre os efeitos dos recursos administrativos, transcrevo abaixo a lição do autor João Trindade Cavalcante Filho, em "Processo administrativo, 3ª Edição, Editora Jus PODIVM, página 92:

"Efeitos dos recursos administrativos: em regra, o recurso tem efeito apenas devolutivo (devolve-se a matéria à apreciação da Administração); em casos de fundado receio de dano irreversível ou de difícil reparação, pode-se conceder também efeito suspensivo (suspende-se a execução da decisão recorrida até a análise do mérito recursal). Exemplo: decisão que determina a demolição de uma casa. Se o interessado apresentar recurso, normalmente esse apelo não impede a demolição, pois os recursos têm, em regra, apenas efeito devolutivo. No entanto, como se trata de decisão praticamente irreversível, a autoridade pode (a pedido ou de ofício) conceder efeito suspensivo, determinando que a decisão só seja executada após a análise do recurso."

52. Especificamente em relação à inscrição do débito em Dívida Ativa, importa esclarecer que a referida inscrição ocorrerá somente após 75 (setenta e cinco) dias a contar do recebimento da notificação da presente Decisão de 2ª Instância - DC2; e só em caso de inadimplência, isto é, caso a autuada não realize o pagamento do referido débito. Desta forma, ressalta-se que esse é o efeito devolutivo e não suspensivo da apresentação do Recurso em 2ª Instância no âmbito da ANAC após a edição da Resolução n.º 472, de 2008.

53. No que diz respeito ao argumento da autuada de que eventual indeferimento do pleito de efeito suspensivo atentaria contra o princípio do duplo grau de jurisdição, esse argumento também não deve prosperar, pois, em que pese o recurso não ter efeito suspensivo, o efeito devolutivo do referido recurso garante a ampla defesa e o contraditório em 2ª instância administrativa e a garantia de que a respectiva inscrição do débito em dívida somente ocorrerá após o julgamento do recurso - e apenas no caso em que permaneça a condição de inadimplência.

54. Por fim, cumpre alertar que, embora não ocorra a inscrição em dívida ativa até o julgamento do recurso apresentado em 2ª Instância, o efeito não suspensivo do recurso importa em acrescentar ao valor do débito original juros e multa de mora, de acordo com o Parágrafo único do artigo 34 da Resolução ANAC n.º 472, de 2018, desde a data de vencimento, estabelecida na Decisão de 1ª Instância, até a data do pagamento.

55. **Da alegação de que a legislação não exige o registro no diário de bordo dos voos**

operados entre AEROPORTOS NÃO CONTROLADOS:

56. A legislação que disciplina o preenchimento do Diário de Bordo na Lei n.º 7.565/1.986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBAer) não faz ressalvas à categorias de aeroportos, como dispõe o Artigo 172 do código em destaque:

Art. 172. O Diário de Bordo, além de mencionar as marcas de nacionalidade e matrícula, os nomes do proprietário e do explorador, deverá indicar para cada voo a data, natureza do voo (privado aéreo, transporte aéreo regular ou não regular), os nomes dos tripulantes, lugar e hora da saída e da chegada, incidentes e observações, inclusive sobre infra-estrutura de proteção ao voo que forem de interesse da segurança em geral.

Parágrafo único.

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

57. bem como a natureza do voo, do que constam as orientações de preenchimento do Diário de Bordo na Instrução de Aviação Civil nº 3151, vigente à época dos fatos:

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

o) NAT (natureza do voo) - preencher de acordo com a natureza do voo e conforme as seguintes siglas:

PV- voo de caráter privado.

FR- voo de fretamento.

TN - voo de treinamento.

TR - voo de traslado da aeronave.

CQ - voo de exame prático (voo cheque ou recheque).

LR - voo de linha regular.

SA - voo de serviço aéreo especializado.

EX - voo experiência.

AE - autorização especial de voo.

LX - voo de linha não regular.

LS - voo de linha suplementar.

IN- voo de instrução para INSPAC.

58. Ou seja, independentemente das alegações de que se tratava de um voo em aeronave experimental ou que se tratasse de um aeroporto "não controlado" o preenchimento do Diário de Bordo é obrigatório para quaisquer operações.

59. **Da alegação de mero erro material no preenchimento da CIV:**

60. Não se trata aqui de mero erro de preenchimento, haja vista a natureza das informações, que se sobressaem às competências devidas ao piloto no caso em questão e aferidas pela fiscalização, posto que se constatou que os voos fictícios foram para simular a ida do Sr. Aloysio, até então declarado como construtor amador de uma aeronave modelo RV-10 para a cidade de Barreiras/BA onde a alegada construção estaria sendo feita. Após as averiguações constatou-se que a aeronave não foi construída por ele, logo, a Declaração de Construção Amadora preenchida e assinada por ele trata-se de outro documento falso emitido por si.

61. Assim, não cabe tal alegação antes os fatos apontados e devidamente comprovados na apuração do presente processo.

62. 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.

DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

63. Por todo o exposto nesta decisão e tudo o que consta nos autos do presente processo, pelo fato de deixar de o apresentou a esta autoridade aeronáutica informações falsas sobre voos não efetuados, infração capitulada no artigo nº 299, Inciso V, da Lei nº 7.565, de 1986.

64. 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.

65. A sobredita Resolução 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

66. No tocante à gradação das sanções ficou estabelecido no artigo 36, 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.

67. Nesse sentido, faz-se mister observar a incongruência no apontamento das circunstâncias agravantes quando da aferição da dosimetria do caso em tela, especificamente em seu Artigo 36, § 2º, I, em destaque:

Art. 36. Na dosimetria da aplicação de sanções serão consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes.

§ 1º São circunstâncias atenuantes:

I - o reconhecimento da prática da infração;

II - a adoção voluntária de providências eficazes para evitar ou amenizar as consequências da infração antes de proferida a decisão; e

III - a inexistência de aplicação definitiva de sanções nos 12 (doze) meses anteriores à data do cometimento da infração em julgamento.

§ 2º São circunstâncias agravantes:

I - a **reincidência**;

II - a recusa em adotar medidas para reparação dos efeitos da infração;

- III - a obtenção, para si ou para outrem, de vantagens resultantes da infração;
- IV - a exposição ao risco da integridade física de pessoas ou da segurança de voo; e
- V - a destruição de bens públicos.

§ 3º Quando inexistentes causas atenuantes ou agravantes ao caso ou quando elas se compensem deve ser aplicada a sanção no patamar médio da tabela anexa a esta Resolução.

§ 4º Ocorre reincidência quando houver o cometimento de nova infração no período de tempo igual ou inferior a 2 (dois) anos contados a partir do cometimento de infração anterior de natureza idêntica para a qual já tenha ocorrido a aplicação de sanção definitiva.

§ 5º A aplicação da sanção enquanto resultado do deferimento do requerimento do autuado ao critério de arbitramento será considerada como penalidade definitiva para efeitos de atenuantes e agravantes.

§ 6º Para fins de aferição da dosimetria deve-se considerar o contexto fático existente quando do arbitramento da sanção em primeira instância.

68. Assim, a infração se dera em 26/11/2018, vigente à época Resolução ANAC nº 25, de 2008, que não dispunha de entendimento nesse sentido. Assim, versa a Resolução nº 472, de 06 de junho de 2018, que determina que a legislação a ser aplicada deva ser a vigente à época da ocorrência dos fatos, disposto em seu Artigo 82, *in verbis*:

Art. 82. Esta Resolução aplica-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.

Parágrafo único. As providências administrativas preventivas não se aplicam a infrações identificadas antes da vigência desta Resolução.

69. Assim, a RESOLUÇÃO ANAC nº 25, de 2008 estabelece os seguintes parâmetros para aferição da dosimetria:

RESOLUÇÃO ANAC nº 25/2008.

CAPÍTULO II

DAS ATENUANTES E AGRAVANTES

Art. 22. Para efeito de aplicação de penalidades serão consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes.

§ 1º São circunstâncias atenuantes:

- I - o reconhecimento da prática da infração;
- II - a adoção voluntária de providências eficazes para evitar ou amenizar as consequências da infração, antes de proferida a decisão;
- III - a inexistência de aplicação de penalidades no último ano.

§ 2º São circunstâncias agravantes:

I - a reincidência;

- II - a recusa em adotar medidas para reparação dos efeitos da infração;
- III - a obtenção, para si ou para outrem, de vantagens resultantes da infração;
- IV - exposição ao risco da integridade física de pessoas;
- V - a destruição de bens públicos;
- VI - o número de reclamações de passageiros registradas em relação ao mesmo fato. (Redação dada pela Resolução nº 306, de 25.2.2014)

§ 3º Ocorre reincidência quando houver o cometimento de nova infração, após penalização definitiva por infração anterior.

§ 4º Para efeito de reincidência não prevalece a infração anterior se entre a data de seu cometimento e a da infração posterior tiver decorrido período de tempo igual ou superior a um ano.

70. Ou seja, a Decisão de Primeira Instância se utilizou da fundamentação da Resolução ANAC nº 472, de 2018, não vigente à época e, então, esclarecida a inconsistência da fundamentação, para a infração cometida por pessoa jurídica, a previsão da Resolução ANAC nº 25, de 2008, relativa ao art. 299, Inciso "V", do CBAer (Anexo III), é a de aplicação de multa no valor de R\$ 1.600,00 (hum mil e seiscentos reais) no patamar mínimo, R\$ 2.800,00 (dois e oitocentos reais) no patamar intermediário e R\$ 4.000,00 (quatro mil reais) no patamar máximo.

71. Em relação às circunstâncias atenuantes, há que se observar que à época da DCI o autuado fazia jus à atenuante prevista no inciso III, do §1º, do art. 22, da Resolução ANAC nº 25, de 2008, ou seja, inexistência de penalidades no último ano, uma vez que não havia aplicação de penalidades em definitivo ao mesmo autuado nos 12 (doze) meses anteriores à data do fato gerador da infração, conforme se depreende do extrato de Lançamento SIGEC nº 4459973.

72. Quanto às circunstâncias agravantes **não** restou configurada nenhuma das agravantes previstas no art. 22, § 2º, da Resolução ANAC nº 25, de 2008.

CONCLUSÃO

Pelo exposto, sugiro conhecer do Recurso e, no mérito, **NEGAR-LHE PROVIMENTO** e que a seja **MANTIDA** a Decisão aplicada em sede de primeira Instância, no valor de **R\$ 1.600,00 (hum mil e seiscentos reais)** no patamar mínimo, por apresentar a esta autoridade aeronáutica informações falsas sobre voos não efetuados nas aeronaves PT-LZI e PP-XOP, infração capitulada no art. 299, inciso V, da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica – CBA).

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 30/06/2020, às 18:48, 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 **4459656** e o código



CRC 2EAA4475.

Referência: Processo nº 00066.009414/2019-58

SEI nº 4459656



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 475/2020

PROCESSO Nº 00066.009414/2019-58

INTERESSADO: Aloysio Antonio Peixoto de Carvalho

Auto de Infração: 008226/2019

Processo(s) SIGEC: 669554200

Brasília, 14 de junho de 2020.

1. Trata-se de recurso em desfavor de decisão que confirmou a conduta descrita pelo Auto de Infração (AI) em referência (2925287), por descumprimento da legislação vigente com fundamento no **artigo 299, inciso V, da Lei n.º 7.565/1.986 (Código Brasileiro de Aeronáutica – CBAer)**, 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. Contudo, lembre-se que por força da vigência da MP nº 928, de 23 de março de 2020, conforme artigo 6º-C:

“Art. 6º-C Não correrão os prazos processuais em desfavor dos acusados e entes privados processados em processos administrativos enquanto perdurar o estado de calamidade de que trata o Decreto Legislativo nº 6, de 2020.

4. 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.

5. O parecer que cuidou do caso entendeu pela manutenção da multa. Entendo aderente ao caso. De acordo com a proposta de decisão (SEI nº 4459973), ratifico na integralidade os entendimentos da análise referenciada, adotando-os como meus e tornando-os parte integrante desta decisão, com respaldo nos termos do artigo 50, §1º da Lei nº 9.784, de 1999.

6. **As alegações do(a) interessado(a) não foram eficazes para afastar a aplicação da sanção administrativa. Resta configurada a infração apontada pelo AI.** Falhou o interessado em fazer prova desconstitutiva da infração, à luz do art. 36 da Lei 9.784/1999. Os autos mostram que em inspeção ao ente fiscalizado, constatou-se *que* Sr. Aloysio Antônio Peixoto de Carvalho apresentou a esta autoridade aeronáutica informações falsas sobre voos não efetuados nas aeronaves PT-LZI e PP-

XOP, conforme descrição e data do auto de infração. Deste modo infringiu o Art. 299 inciso V do CBA, estando, portanto, sujeito às penalidades previstas em lei.

7. Dosimetria adequada para o caso, conforme parecer.

8. Consideradas as atribuições a mim conferidas pela Portaria 3.059, de 30 de setembro de 2019, Portaria nº 3.403, de 17 de novembro de 2016, Portaria 2.026, de 9 de agosto de 2016, e Portaria nº 2.829, de 20 de outubro de 2016 e 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 nº 381/2016, **DECIDO:**

- CONHECER do recurso e, no mérito, **NEGAR-LHE PROVIMENTO** e que a seja **MANTIDA** a Decisão aplicada em sede de primeira Instância, no valor de **R\$ 1.600,00 (hum mil e seiscentos reais)**, patamar mínimo, haja vista a ausência de circunstâncias agravantes previstas no parágrafo segundo, e a existência de circunstância atenuante prevista no parágrafo primeiro, inciso III, conforme consulta ao SIGEC (3466433), considerado o rol taxativo fincado no art. 36 da Resolução 472/2018, por apresentar a esta autoridade aeronáutica informações falsas sobre voos não efetuados nas aeronaves PT-LZI e PP-XOP, conforme data e descrição do auto de infração, infração capitulada no art. 299, inciso V, da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica – CBA).
- À Secretaria.

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 02/07/2020, às 18:59, 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 **4459990** e o código CRC **8B64BE5D**.