



**PARECER N°** 211/2021/CJIN/ASJIN  
**PROCESSO N°** 00058.039000/2019-52  
**INTERESSADO:** ANDERSON DAINEZ DE ALMEIDA  
**PROPOSTA DE DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA – ASJIN**

**Auto de Infração:** 009883/2019      **Data da Lavratura:** 17/10/2019

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

**Enquadramento:** inciso V do art. 299 do CBA.

**Data das Infrações:** 26 e 30/06/2015 e 04, 05 e 31/07/2015.

**Número SIGEC:** 671.221/21-5

**Proponente:** Sérgio Luís Pereira Santos - Membro Julgador (SIAPE 2438309 / Portaria ANAC n° 1.921, de 21/10/2009).

## 1. INTRODUÇÃO

Trata-se de processo administrativo instaurado sob o número em referência, em face do Sr. **ANDERSON DAINEZ DE ALMEIDA**, CPF n° 278.617.448-17, por descumprimento do inciso V do art. 299 do CBA, cujo Auto de Infração n°. 009883/2019 foi lavrado em 17/10/2019 (SEI! 3602739), conforme abaixo, *in verbis*:

**Auto de Infração n° 009883/2019** (SEI!3602739 )

(...)

**CÓDIGO DA EMENTA:** 00.0007565.0180

**DESCRIÇÃO DA EMENTA:** Fornecimento de dados, informações ou estatísticas inexatas ou adulteradas.

**HISTÓRICO:** O Sr. Anderson Dainez de Almeida (CANAC 107679) forneceu dados falsos no diário de bordo n° 14/PPEIF/2013, páginas 20, 21 e 22, da aeronave de marcas de nacionalidade e matrícula PP-EIF, modelo C500, número de série 500-0680, categoria transporte privado (TPP) com a finalidade de fraudar o sistema de concessão de habilitação, lançando horas como piloto em instrução, inclusive na CIV digital com posterior pedido de exclusão após início do processo de apuração de irregularidade, infringindo o disposto no artigo 299, inciso V da Lei 7.565/86. Ocorrência em 26 de junho de 2015 nas cidades de Curitiba/PR e Araquari/SC; em 30 de junho de 2015 na cidade de Curitiba/PR; em 04 de julho de 2015 nas cidades de Curitiba/PR e Joinville/SC; em 05 de julho de 2015 nas cidades de Joinville/SC e Curitiba/PR; e, em 31 de julho de 2015 na cidade de Curitiba/PR.

**CAPITULAÇÃO:** Art. 299, inciso V da Lei Nº 7.565 (Código Brasileiro de Aeronáutica).

**DADOS COMPLEMENTARES:** - - - -

(...)

No Relatório de Ocorrência n° 009952/2019/SPO, de 17/10/2019 (SEI! 3626849), a fiscalização desta ANAC afirma, conforme abaixo, *in verbis*:

**Relatório de Ocorrência n° 009952/2019/SPO** (SEI! 3626849)

(...)

**DESCRIÇÃO:**

## I- DO FATO

No dia 06/08/2015, foi recepcionado um expediente no Escritório de Aviação Civil em Curitiba ? PR da Agência Nacional de Aviação Civil ? ANAC referente a denúncia de utilização de Código ANAC ? CANAC de piloto que não estava a bordo da aeronave de marcas de nacionalidade e matrícula **PP-EIF**, modelo C500, número de série 500-0680 categoria de transporte privado ? TPP, tripulação mínima de 02, nos dias 04 e 05 de julho de 2015 nas linhas 01, 02, 03, 04 e 05, página 21 do Diário de Bordo nº 14 aberto em 18 de janeiro de 2013 tanto para os voos regulares da aeronave quanto para instrução do piloto **Anderson Dainez de Almeida, CANAC 107679**. A carta em referência foi redigida e encaminhada à essa Agência pelo denunciante que dizia não ter voado e não ter feito parte da composição da tripulação da aeronave em tela e que seu CANAC estaria sendo utilizado de forma indevida para os referidos voos registrados.

## II- DA APURAÇÃO

Ao analisar os dados contidos nas páginas 20, 21 e 22 do Diário de Bordo nº 14 da respectiva aeronave também foram identificados **voos de treinamentos para o piloto aluno, o senhor Anderson Dainez de Almeida CANAC 107679**, nos dias 26 e 30 de junho 2015 nas linhas 02, 03 e 04, página 20 do Diário de Bordo nº14, tendo como supostos tripulantes o comandante Frank Amaro de Souza (CANAC 362210) e co-piloto Lucas Orsini Lima (CANAC 175001).

Nos dias 04 e 05 de julho de 2015, nas linhas 01 à 05 página 21 do Diário de Bordo nº 14 como supostos tripulantes o comandante Frank Amaro de Souza (CANAC 362210) e co-piloto Ederaldo Luiz Spinardi (CANAC 845909).

No dia 31 de julho de 2015, nas linhas 01 e 02, página 22 do Diário de Bordo nº 14 tendo como supostos tripulantes o comandante Ederaldo Luiz Spinardi (CANAC 845909) e co-piloto Luis Henrique da Silva (CANAC 110483).

Os tripulantes e operadores envolvidos foram solicitados a prestar informações através dos seguinte Ofícios:

LYM ADMINISTRAÇÃO E PARTICIPAÇÃO LTDA - Ofício 162/2015/GPIN/GGAF - DATA 18/08/2015

INFRAERO - Ofício 163/2015/GPIN/GGAF - DATA 18/08/2015

EDERALDO LUIZ SPINARD - Ofício 164/2015/GPIN/GGAF - DATA 20/08/2015

LUIS HENRIQUE DA SILVA - Ofício 165/2015/GPIN/GGAF - DATA 20/08/2015

ANDERSON DAINEZ DE ALMEIDA - Ofício 184/2015/GPIN/GGAF - DATA 05/10/2015

JORGE LUIZ CHARBEL LABURU - Ofício 185/2015/GPIN/GGAF - DATA 05/10/2015

LYM ADMINISTRAÇÃO E PARTICIPAÇÃO LTDA - Ofício 186/2015/GPIN/GGAF - DATA 05/10/2015

NIVAN CORREIA DO NASCIMENTO - Ofício 009/2016/GPIN/GGAF - DATA 15/01/2016

ANDERSON DAINEZ DE ALMEIDA - Ofício 010/2016/GPIN/GGAF - DATA 15/01/2016

EXECUTIVE AIR TÁXI AÉREO LTDA - Ofício 054/2016/GPIN/GGAF - DATA 07/06/2016

Ao oficiar todos os tripulantes comandantes e solicitar esclarecimento do ocorrido acima, todos responderam e **foram unânimes em negar** que participaram na composição da tripulação dos voos relacionados apesar de alguns campos no diário de bordo estarem com seus nomes e, consequentemente, não houve treinamento.

Oportuno destacar que, os pilotos acima informados, apesar de também constarem como pilotos nos registros de plano de voo não se pode afirmar de fato que quem tripulou a aeronave de marcas de nacionalidade e matrícula PP-EIF nos voos relacionados acima foram os referidos tripulantes, uma vez que quem registrou o plano de voo foi o **senhor Anderson Dainez de Almeida, que informou os CANAC dos referidos pilotos**.

Da análise da carta s/n (SEI 0569925) do senhor Anderson Dainez de Almeida em resposta aos ofícios nº35(SEI)/2017/GTFI/GEOP/SFI-ANAC de 07 de fevereiro de 2017, 184/2015/GPIN/GGAF de 05 de outubro de 2015 e reiterada no ofício nº10/2016/GPIN/GGAF de 15 de janeiro de 2016, **ele foi o único que confirmou estar a bordo em todos os voos e ?receber instrução de voo? e não informou outros tripulantes a não ser os ?constant? no Diário de Bordo**. Juntando com as declarações de todos os tripulantes que negaram participação nos voos, e os registros aeroportuários que confirmaram de fato que os voos ocorreram, **conclui-se que apenas o senhor Anderson Dainez de Almeida tripulou, ?sozinho?, a aeronave de marcas de nacionalidade e matrícula PP-EIF fazendo as vezes de co-piloto e comandante, esse último,**

**autoridade designada pelo proprietário explorador como preposto.** Cabe observar que *Type Certificate Data Sheet - TCDS* do modelo e o próprio Certificado de Aeronavegabilidade ? CA determinam que a aeronave em tela exige o mínimo dois pilotos habilitados no TIPO. Apesar do senhor Anderson Dainez de Almeida ter conhecimento e já ter sido habilitado em outro modelo, no modelo C525 ? *CITATION JET*, diferente do modelo C500 ? *CITATION I*, não poderia tripular e muito menos operar a aeronave de marcas de nacionalidade e matrícula PP-EIF, modelo C500 ? *CITATION I* enquanto não cumprisse os requisitos para o tipo de aeronave tanto definido pelo projeto de TIPO do fabricante e seu certificado de aeronavegabilidade (mínimo de 02 pilotos qualificados na aeronave). Quanto os requisitos da Lei e regulamentos, ser habilitado em aeronave TIPO para o modelo específico conforme lista de habilitações de tipo ANAC em vigor à época).

**Agrava-se mais ainda o fato de parte das operações terem sido sob as Regras de Voos por Instrumentos ? IFR que exige do piloto a qualificação no TIPO atrelada a habilitação.**

*Em Continuidade à análise do Diário de Bordo e observando o prescrito no CBA temos que: o Diário de Bordo é documento de porte obrigatório e oficial de registro dos voos e que nenhuma aeronave civil brasileira poderá voar no espaço aéreo brasileiro sem portá-lo. Também, é fonte de informações de fiscalização e manutenção não podendo ser rasurado ou estar com dados inconsistentes.*

*Cabe ressaltar que o próprio legislador trata o Diário de Bordo como um documento de suma importância quando fala no CBA que além dos dados operacionais e de manutenção, o Comandante procederá ao assento, no Diário de Bordo, dos nascimentos e óbitos que ocorrerem durante a viagem, e dele extrairá cópia para os fins de direito.*

*Diante disso, o que pode se observar na análise do Diário de Bordo nº014/PPEIF/13, aberto em 18 de janeiro de 2013 da aeronave de marcas de nacionalidade e matrícula PP-EIF, páginas 20, 21 e 22, que os campos estavam com preenchimentos incompletos tais como: sem assinatura do comandante por voo (registro), sem o número de Diário de Bordo (campo registro do Diário e Bordo), sem hora e assinatura no campo de apresentação da tripulação para fins de contagem da jornada e rasuras em alguns voos.*

*Há também nas folhas citadas do Diário de Bordo, o registro de treinamento do senhor Anderson Dainez de Almeida e que os instrutores seriam os comandantes Frank Amaro de Souza (CANAC 362210), nos voos do dia 26/06, 30/06, 04/07 e 05/07, e o comandante Ederaldo Luiz Spinardi (CANAC 845909), no dia 31/07. Cabe ressaltar que, como citado anteriormente, ambos negaram a participação nos voos e conseqüentemente a instrução ao senhor Anderson Dainez de Almeida.*

*Outro fato relevante é que o senhor Anderson Dainez de Almeida registrou em sua Caderneta Individual de Voo ? CIV digital, de forma definitiva, as horas de voo como piloto em instrução (treinamento), pré-requisito necessário para concessão da habilitação necessária para pilotar uma aeronave modelo C500 conforme prescrito no regulamento RBAC 61. Tais lançamentos passariam despercebidos na análise da concessão da habilitação caso não tivesse sido identificado as irregularidades.*

*Somente posteriormente ao início do processo administrativo de apuração, após a denúncia em pauta, o senhor Anderson Dainez de Almeida solicitou a exclusão dos lançamentos feitos na CIV digital.*

*Observa-se que o lançamento em CIV Digital no Sistema de Aviação Civil ? SACI da ANAC por pilotos é feito tão somente através de Login e senha pessoal.*

*É gravíssimo o lançamento intencional de dados que não sejam fidedignos, tanto no Diário de Bordo como na CIV, com o intuito de violar o sistema de aviação civil brasileiro afim de se beneficiar com a concessão de habilitação através de horas de voo lançadas como treinamento.*

### III ? DA FUNDAMENTAÇÃO LEGAL

Durante os procedimentos de apuração do presente processo, ao serem analisados cada um dos pontos descritos no item II (DA APURAÇÃO), foram verificadas algumas irregularidades. A seguir estão transcritos os textos relativos aos fundamentos legais e os que foram contrariados pela prática das referidas irregularidades, os quais serviram de embasamento para o que se encontrará descrito no item CONCLUSÃO:

- Para compor uma tripulação o tripulante deve estar devidamente habilitado:
  - CBA ? Art. 156. São tripulantes as pessoas **devidamente habilitadas** que exercem função a bordo de aeronaves. (grifo nosso)*
  - CBA - Art. 159. Na forma da regulamentação pertinente e de acordo com as exigências operacionais, a tripulação constituir-se-á de titulares de licença de vôo e certificados de capacidade física e de **habilitação técnica, que os credenciem ao exercício das respectivas funções.** (grifo nosso)*
  - CBA - Art. 302. A multa será aplicada pela prática das seguintes infrações:  
II - infrações imputáveis a **aeronautas e aeroviários ou operadores de aeronaves:**  
d) **tripular aeronave com certificado de habilitação técnica ou de capacidade física vencidos, ou exercer a bordo função para a qual não esteja devidamente licenciado ou cuja licença esteja expirada;**(grifo nosso)*
  
- Realização de voos sob as regras de voo por instrumentos ? IFR:
  - CBA - Art. 302. A multa será aplicada pela prática das seguintes infrações:  
I - infrações referentes ao uso das aeronaves:  
t) **realizar vôo por instrumentos com tripulação inabilitada ou incompleta;** (grifo nosso)*
  
- Toda aeronave civil brasileira terá a bordo um comandante:
  - CBA - Art. 165. **Toda aeronave terá a bordo um Comandante, membro da tripulação, designado pelo proprietário ou explorador e que será seu preposto durante a viagem.** (grifo nosso)*
  - Parágrafo único. O nome do Comandante e dos demais tripulantes constarão do Diário de Bordo.*
  
  - CBA - Art. 166. **O Comandante é responsável pela operação e segurança da aeronave.** (grifo nosso).*
  - CBA - Art. 302. A multa será aplicada pela prática das seguintes infrações:  
II - infrações imputáveis a **aeronautas e aeroviários ou operadores de aeronaves:**  
j) **inobservar os preceitos da regulamentação sobre o exercício da profissão;**(grifo nosso)*
  
- Lei 7.183/84 (revogada pela Lei 13.475, de 28 de agosto de 2017)
  - Art. 6º São tripulantes:
    - a) **COMANDANTE:** piloto responsável pela operação e segurança da aeronave ? exerce a autoridade que a legislação aeronáutica lhe atribui;
  
- Quanto ao Diário de Bordo, documento obrigatório e oficial de registro dos voos, fonte de informações de fiscalização documento de porte obrigatório:
  - IAC 3151 - CAPÍTULO 12 ? **DADOS OFICIAIS PARA REGISTRO DE HORAS DE VÔO DAS AERONAVES** A partir da efetivação desta IAC, **os dados oficiais para registro de horas de vôo das aeronaves (decolagem e pouso) serão as horas constantes dos seus respectivos Diários de Bordo, através das páginas devidamente assinadas.***

IAC 3151 - 9.3 PREENCHIMENTO DO DIÁRIO DE BORDO PELA TRIPULAÇÃO

**O Diário de Bordo deverá ser preenchido de maneira que todos os dados referentes a uma etapa de vôo estejam preenchidos e assinados pelo comandante da aeronave, antes da saída da tripulação da aeronave após o término do vôo. As instruções de preenchimento estão contidas no capítulo 17 desta IAC. (grifo nosso)**

CBA - Art. 20. Salvo permissão especial, **nenhuma aeronave poderá voar no espaço aéreo brasileiro**, aterrissar no território subjacente ou dele decolar, **a não ser que tenha:**

III - tripulação habilitada, licenciada e portadora dos respectivos certificados, do **Diário de Bordo** (Artigo 84, parágrafo único) da lista de passageiros, manifesto de carga ou relação de mala postal que, eventualmente, transportar. **(grifo nosso)**

CBA - 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 vôo a data, **natureza do vôo** (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 vôo que forem de interesse da segurança em geral. **(grifo nosso)**

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 vôo e de jornada. (grifo nosso).**

CBA ? Art. 302. A multa será aplicada pela prática das seguintes infrações:

II - infrações imputáveis a **aeronautas** e aeroviários ou operadores de aeronaves:

a) **preencher com dados inexatos documentos exigidos pela fiscalização;**(grifo nosso)

· Da assinatura do comandante da aeronave e da responsabilidade quanto ao preenchimento do Diário de Bordo:

IAC3151 - 4.2 RESPONSABILIDADE

Conforme estabelecido no CBA, o Diário de Bordo deverá ser **assinado pelo comandante da aeronave, que também é o responsável pelas anotações nele constantes, incluindo os totais de tempos de vôo e de jornada. (grifo nosso);**

CBA - 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 vôo a data, natureza do vôo (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 vôo 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 vôo e de jornada. (grifo nosso).**

Art. 302. A multa será aplicada pela prática das seguintes infrações:

II - infrações imputáveis a **aeronautas** e aeroviários ou operadores de aeronaves:

j) **inobservar os preceitos da regulamentação sobre o exercício da profissão;**(grifo nosso).

· Dos registros em Diário de Bordo (pré-requisitos) para a concessão de habilitação:

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;(grifo nosso)

· Dos registros em Caderneta Individual de Voo - CIV (pré-requisitos) para a concessão de habilitação:

RBAC 61 -61.213 Concessão de **habilitação de tipo**

(a) O candidato a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte:

(3) **treinamento de voo:**

(iii) caso não exista, até a data em que o candidato iniciar o treinamento de voo, CTAC certificado ou validado pela ANAC para ministrá-lo, o **treinamento de voo poderá ser ministrado por um PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave, que deve endossar esse treinamento na CIV do candidato, desde que inclua, no mínimo:**

(A) 20 (vinte) horas de voo para aviões a reação e 12 (doze) horas de voo para aviões turboélice ou convencionais; (grifo nosso)

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;(grifo nosso)

#### IV ? DA CONCLUSÃO:

Considerando os fatos descritos em todos os documentos acima mencionados e nominados, cujas cópias se encontram aqui anexadas, bem como os fundamentos legais elencados no item III (DA FUNDAMENTAÇÃO LEGAL) deste Relatório, foram adotadas as seguintes providências com relação ao comandante da aeronave de marcas de nacionalidade e matrícula PP-EIF por ocasião dos voos realizados, o senhor **Anderson Dainez de Almeida, CANAC 107679**:

? Lavratura de Auto de Infração ao senhor **Anderson Dainez de Almeida, CANAC 107679** por **compor tripulação na aeronave de marcas de nacionalidade e matrícula PP-EIF** sem estar devidamente habilitado em desacordo com o Art. 302, inciso II, alínea ?d?, transcrito no item FUNDAMENTAÇÃO LEGAL;

? Lavratura de Auto de Infração ao senhor **Anderson Dainez de Almeida, CANAC 107679** por **realizar voo sob a regra de voo por instrumentos ? IFR** em desacordo com o certificado de tipo na composição na aeronave de marcas de nacionalidade e matrícula PP-EIF em desacordo com o Art. 302, inciso I, alínea ?t?, transcrito no item FUNDAMENTAÇÃO LEGAL;

? Lavratura de Auto de Infração ao senhor **Anderson Dainez de Almeida, CANAC 107679** por ter exercido a bordo da aeronave de marcas de nacionalidade e matrícula PP-EIF a função de **COMANDANTE** sem estar devidamente habilitado em desacordo com o Art. 302, inciso II, alínea ?j?, transcrito no item FUNDAMENTAÇÃO LEGAL;

? Lavratura de Auto de Infração ao senhor **Anderson Dainez de Almeida, CANAC 107679** por fornecer dados no Diário de Bordo da aeronave de marcas de nacionalidade e matrícula PP-EIF com o propósito de **fraudar o sistema de concessões e habilitações** lançando horas de piloto em instrução no Artigo 299, inciso V, transcrito no item FUNDAMENTAÇÃO LEGAL;

Para o operador segue o seguinte:

? Lavratura de Auto de Infração á LYM ADMINISTRAÇÃO E PARTICIPAÇÃO LTDA por permitir a **composição de tripulação na aeronave de marcas de nacionalidade e matrícula PP-EIF** por pessoa não habilitada em desacordo com o Art. 302, inciso II, alínea ?d?, transcrito no item FUNDAMENTAÇÃO LEGAL;

? Lavratura de Auto de Infração á LYM ADMINISTRAÇÃO E PARTICIPAÇÃO LTDA por permitir a **realização de voo sob a regra de voo por instrumentos ? IFR** em desacordo com o certificado de tipo na composição de tripulação da aeronave de marcas de nacionalidade e matrícula PP-EIF em desacordo com o Art. 302, inciso I, alínea ?t?, transcrito no item FUNDAMENTAÇÃO LEGAL;

(...)

(grifos no original)

A fiscalização desta ANAC, *nesta oportunidade*, apresenta os seguintes documentos:

- a) Cópia do Processo nº 00069.001295/2015-31 (SEI! 3626686); e
- b) Parecer nº. 16(SEI)/2017/GTFI/GEOP/SFI, de 26/01/2017 (SEI! 0368385).

O interessado, apesar de, *devidamente*, notificado, em 25/10/2019 (SEI! 3633847 e 3683675), não apresenta a sua defesa (SEI! 3848236).

O setor competente, em decisão motivada, datada de 25/03/2021 (SEI! 4487130 e 4487217), confirmou o ato infracional, com fundamento no inciso V do art. 299 do CBA, aplicando a sanção de multa, no *patamar máximo*, no valor de RS 4.000,00 (quatro mil reais), com fundamento no Anexo I, *pessoa física*, da *então vigente* Resolução ANAC nº. 25/08, haja vista a presença de circunstância atenuante (inciso III do §1º do art. 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº 25/08) e duas circunstâncias agravantes (incisos III e IV, ambos do §2º do art. 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº 25/08).

*Devidamente*, notificado, em 06/04/2021 (SEI! 5537659 e 5606127), quanto à decisão de primeira instância, o interessado, em 13/04/2021, apresentou o seu Recurso (SEI! 5593052 e 5593051), oportunidade em que alega ter havido ilegalidade na decisão de primeira instância.

Pelo Despacho ASJIN, de 01/07/2021 (SEI! 5907061), o presente processo foi encaminhado à relatoria, sendo atribuído a este analista técnico, em 02/07/2021, às 10h28min.

#### ***Dos Outros Atos Administrativos:***

- Auto de Infração nº. 009883/2019, de 17/10/2019 (SEI! 3602739);
- Cópia do Processo nº 00069.001295/2015-31 (SEI! 3626686);
- Parecer nº. 16(SEI)/2017/GTFI/GEOP/SFI, de 26/01/2017 (SEI! 0368385);
- Relatório de Ocorrência nº 009952/2019/SPO, de 17/10/2019 (SEI! 3626849);
- Ofício nº 9564/2019/ASJIN-ANAC, de 18/10/2019 (SEI! 3633847);
- Aviso de Recebimento - AR, de 25/10/2019 (SEI! 3683675);
- Despacho ASJIN, de 20/12/2019 (SEI! 3848236);
- Extrato SIGEC, de 30/06/2020 (SEI! 4487122);
- PORTARIA nº 3.066/SPO, de 02/10/2018 (SEI! 4490260);
- Análise de Primeira Instância, de 23/11/2020 (SEI! 4487130);
- Despacho CCPI, de 21/12/2020 (SEI! 5162378);

- Decisão de Primeira Instância, de 25/03/2021 (SEI! 4487217);
- Extrato SIGEC, de 29/03/2021 (SEI! 5536663);
- Ofício nº 2607/2021/ASJIN-ANAC, de 30/03/2021 (SEI! 5537659);
- Recurso do interessado, de 13/04/2021 (SEI! 5593051);
- Recibo Eletrônico de Protocolo, de 13/04/2021 (SEI! 5593052);
- Aviso de Recebimento - AR, de 06/04/2021 (SEI! 5506127);
- Despacho ASJIN, de 27/04/2021 (SEI! 5647323);
- Ofício nº 4886/2021/ASJIN-ANAC, de 11/06/2021 (SEI! 5822300);
- Documentos para representação (SEI! 5898140);
- Recibo Eletrônico de Protocolo, de 26/06/2021 (SEI! 5898140);
- Despacho ASJIN, de 01/07/2021 (SEI! 5907061); e
- Aviso de Recebimento - AR, de 21/06/2021 (SEI! 5919537).

**É o relatório.**

## 2. DAS PRELIMINARES

### *Da Regularidade Processual:*

O interessado, apesar de, *devidamente*, notificado, em 25/10/2019 (SEI! 3633847 e 3683675), não apresenta a sua defesa (SEI! 3848236). O setor competente, em decisão motivada, datada de 25/03/2021 (SEI! 4487130 e 4487217), confirmou o ato infracional, com fundamento no inciso V do art. 299 do CBA, aplicando a sanção de multa, no *patamar máximo*, no valor de RS 4.000,00 (quatro mil reais), com fundamento no Anexo I, *pessoa física*, da *então vigente* Resolução ANAC nº. 25/08, haja vista a presença de circunstância atenuante (inciso III do §1º do art. 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº 25/08) e duas circunstâncias agravantes (incisos III e IV, ambos do §2º do art. 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº 25/08). *Devidamente*, notificado, em 06/04/2021 (SEI! 5537659 e 5606127), quanto à decisão de primeira instância, o interessado, em 13/04/2021, apresentou o seu Recurso (SEI! 5593052 e 5593051), oportunidade em que alega ter havido ilegalidade na decisão de primeira instância. Pelo Despacho ASJIN, de 01/07/2021 (SEI! 5907061), o presente processo foi encaminhado à relatoria, sendo atribuído a este analista técnico, em 02/07/2021, às 10h28min.

*Sendo assim*, deve-se apontar a regularidade do presente processamento, o qual preservou todos os direitos do interessado, encontrando-se em perfeita consonância com os princípios informadores da Administração Pública.

## 3. DA FUNDAMENTAÇÃO

### *Quanto à Fundamentação da Matéria – Fornecimento de dados, informações ou estatísticas inexatas ou adulteradas.*

O interessado foi autuado por, *segundo à fiscalização, fornecer dados, informações ou estatísticas inexatas ou adulteradas*, contrariando o inciso V do art. 299 do CBA, com a seguinte descrição no Auto de Infração nº. 009883/2019, de 17/10/2019 (SEI! 3602739), com a seguinte descrição, abaixo, *in verbis*:

**Auto de Infração nº 009883/2019** (SEI! 3602739)

(...)

**CÓDIGO DA EMENTA:** 00.0007565.0180

**DESCRIÇÃO DA EMENTA:** Fornecimento de dados, informações ou estatísticas inexatas ou



adulteradas.

**HISTÓRICO:** O Sr. Anderson Dainez de Almeida (CANAC 107679) forneceu dados falsos no diário de bordo nº 14/PPEIF/2013, páginas 20, 21 e 22, da aeronave de marcas de nacionalidade e matrícula PP-EIF, modelo C500, número de série 500-0680, categoria transporte privado (TPP) com a finalidade de fraudar o sistema de concessão de habilitação, lançando horas como piloto em instrução, inclusive na CIV digital com posterior pedido de exclusão após início do processo de apuração de irregularidade, infringindo o disposto no artigo 299, inciso V da Lei 7.565/86. Ocorrência em 26 de junho de 2015 nas cidades de Curitiba/PR e Araquari/SC; em 30 de junho de 2015 na cidade de Curitiba/PR; em 04 de julho de 2015 nas cidades de Curitiba/PR e Joinville/SC; em 05 de julho de 2015 nas cidades de Joinville/SC e Curitiba/PR; e, em 31 de julho de 2015 na cidade de Curitiba/PR.

**CAPITULAÇÃO:** Art. 299, inciso V da Lei Nº 7.565 (Código Brasileiro de Aeronáutica).

**DADOS COMPLEMENTARES:** - - - -

(...)

Diante da infração do processo administrativo em questão, a autuação foi realizada com fundamento no inciso V do art. 299 do CBA, o qual dispõe o seguinte, *in verbis*:

**CBA**

(...)

Art. 299. Será aplicada **multa** de (vetado) ate 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**

(...)

(sem grifos no original)

*Desta forma*, ao se relacionar a ocorrência descrita pelo agente fiscal com o que determinam os dispositivos descritos acima, configura-se o descumprimento da legislação em vigor.

#### 4. **DAS QUESTÕES DE FATO (QUAESTIO FACTI)**

No Relatório de Ocorrência nº 009952/2019/SPO, de 17/10/2019 (SEI! 3626849), a fiscalização desta ANAC afirma, conforme abaixo, *in verbis*:

**Relatório de Ocorrência nº 009952/2019/SPO (SEI! 3626849)**

(...)

**DESCRIÇÃO:**

**I- DO FATO**

No dia 06/08/2015, foi recepcionado um expediente no Escritório de Aviação Civil em Curitiba ? PR da Agência Nacional de Aviação Civil ? ANAC referente a denúncia de utilização de Código ANAC ? CANAC de piloto que não estava abordo da aeronave de marcas de nacionalidade e matrícula **PP-EIF**, modelo C500, número de série 500-0680 categoria de transporte privado ? TPP, tripulação mínima de 02, nos dias 04 e 05 de julho de 2015 nas linhas 01, 02, 03, 04 e 05, página 21 do Diário de Bordo nº 14 aberto em 18 de janeiro de 2013 tanto para os voos regulares da aeronave quanto para instrução do piloto **Anderson Dainez de Almeida, CANAC 107679**. A carta em referência foi redigida e encaminhada à essa Agência pelo denunciante que dizia não ter voado e não ter feito parte da composição da tripulação da aeronave em tela e que seu CANAC estaria sendo utilizado de forma indevida para os referidos voos registrados.

**II- DA APURAÇÃO**

Ao analisar os dados contidos nas páginas 20, 21 e 22 do Diário de Bordo nº 14 da respectiva aeronave também foram identificados **voos de treinamentos para o piloto aluno, o senhor**

**Anderson Dainez de Almeida CANAC 107679**, nos dias 26 e 30 de junho 2015 nas linhas 02, 03 e 04, página 20 do Diário de Bordo nº14, tendo como supostos tripulantes o comandante Frank Amaro de Souza (CANAC 362210) e co-piloto Lucas Orsini Lima (CANAC 175001).

Nos dias 04 e 05 de julho de 2015, nas linhas 01 à 05 página 21 do Diário de Bordo nº 14 como supostos tripulantes o comandante Frank Amaro de Souza (CANAC 362210) e co-piloto Ederaldo Luiz Spinardi (CANAC 845909).

No dia 31 de julho de 2015, nas linhas 01 e 02, página 22 do Diário de Bordo nº 14 tendo como supostos tripulantes o comandante Ederaldo Luiz Spinardi (CANAC 845909) e co-piloto Luis Henrique da Silva (CANAC 110483).

Os tripulantes e operadores envolvidos foram solicitados a prestar informações através dos seguinte Ofícios:

LYM ADMINISTRAÇÃO E PARTICIPAÇÃO LTDA - Ofício 162/2015/GPIN/GGAF - DATA 18/08/2015

INFRAERO - Ofício 163/2015/GPIN/GGAF - DATA 18/08/2015

EDERALDO LUIZ SPINARD - Ofício 164/2015/GPIN/GGAF - DATA 20/08/2015

LUIS HENRIQUE DA SILVA - Ofício 165/2015/GPIN/GGAF - DATA 20/08/2015

ANDERSON DAINEZ DE ALMEIDA - Ofício 184/2015/GPIN/GGAF - DATA 05/10/2015

JORGE LUIZ CHARBEL LABURU - Ofício 185/2015/GPIN/GGAF - DATA 05/10/2015

LYM ADMINISTRAÇÃO E PARTICIPAÇÃO LTDA - Ofício 186/2015/GPIN/GGAF - DATA 05/10/2015

NIVAN CORREIA DO NASCIMENTO - Ofício 009/2016/GPIN/GGAF - DATA 15/01/2016

ANDERSON DAINEZ DE ALMEIDA - Ofício 010/2016/GPIN/GGAF - DATA 15/01/2016

EXECUTIVE AIR TÁXI AÉREO LTDA - Ofício 054/2016/GPIN/GGAF - DATA 07/06/2016

Ao oficiar todos os tripulantes comandantes e solicitar esclarecimento do ocorrido acima, todos responderam e **foram unânimes em negar** que participaram na composição da tripulação dos voos relacionados apesar de alguns campos no diário de bordo estarem com seus nomes e, conseqüentemente, não houve treinamento.

Oportuno destacar que, os pilotos acima informados, apesar de também constarem como pilotos nos registros de plano de voo não se pode afirmar de fato que quem tripulou a aeronave de marcas de nacionalidade e matrícula PP-EIF nos voos relacionados acima foram os referidos tripulantes, uma vez que quem registrou o plano de voo foi o **senhor Anderson Dainez de Almeida, que informou os CANAC dos referidos pilotos.**

Da análise da carta s/n (SEI 0569925) do senhor Anderson Dainez de Almeida em resposta aos ofícios nº35(SEI)/2017/GTFI/GEOP/SFI-ANAC de 07 de fevereiro de 2017, 184/2015/GPIN/GGAF de 05 de outubro de 2015 e reiterada no ofício nº10/2016/GPIN/GGAF de 15 de janeiro de 2016, **ele foi o único que confirmou estar a bordo em todos os voos e ?receber instrução de voo? e não informou outros tripulantes a não ser os ?constantemente? no Diário de Bordo.** Juntando com as declarações de todos os tripulantes que negaram participação nos voos, e os registros aeroportuários que confirmaram de fato que os voos ocorreram, **conclui-se que apenas o senhor Anderson Dainez de Almeida tripulou, ?sozinho?, a aeronave de marcas de nacionalidade e matrícula PP-EIF fazendo as vezes de co-piloto e comandante, esse último, autoridade designada pelo proprietário explorador como preposto.** Cabe observar que *Type Certificate Data Sheet - TCDS* do modelo e o próprio Certificado de Aeronavegabilidade ? CA determinam que a aeronave em tela exige o **mínimo dois pilotos habilitados no TIPO.** Apesar do senhor Anderson Dainez de Almeida ter conhecimento e já ter sido habilitado em outro modelo, no modelo C525 ? *CITATION JET*, diferente do modelo C500 ? *CITATION I*, não poderia tripular e muito menos operar a aeronave de marcas de nacionalidade e matrícula PP-EIF, modelo C500 ? *CITATION I* enquanto não cumprisse os requisitos para o tipo de aeronave tanto definido pelo projeto de *TIPO* do fabricante e seu certificado de aeronavegabilidade (mínimo de 02 pilotos qualificados na aeronave). Quanto os requisitos da Lei e regulamentos, ser habilitado em aeronave *TIPO* para o modelo específico conforme lista de habilitações de tipo ANAC em vigor à época).

**Agrava-se mais ainda o fato de parte das operações terem sido sob as Regras de Voos por Instrumentos ? IFR que exige do piloto a qualificação no TIPO atrelada a habilitação.**

*Em Continuidade à análise do Diário de Bordo e observando o prescrito no CBA temos que: o **Diário de Bordo é documento de porte obrigatório e oficial de registro dos voos** e que nenhuma aeronave civil brasileira poderá voar no espaço aéreo brasileiro sem portá-lo. **Também, é fonte de informações de fiscalização e manutenção** não podendo ser rasurado ou estar com dados inconsistentes.*

*Cabe ressaltar que o próprio legislador trata o Diário de Bordo como um documento de suma importância quando fala no CBA que além dos dados operacionais e de manutenção, o Comandante procederá ao assento, no Diário de Bordo, dos nascimentos e óbitos que ocorrerem durante a viagem, e dele extrairá cópia para os fins de direito.*

*Diante disso, o que pode se observar na análise do Diário de Bordo nº014/PPEIF/13, aberto em 18 de janeiro de 2013 da aeronave de marcas de nacionalidade e matrícula PP-EIF, páginas 20, 21 e 22, que os campos estavam com preenchimentos incompletos tais como: sem assinatura do comandante por voo (registro), sem o número de Diário de Bordo (campo registro do Diário e Bordo), sem hora e assinatura no campo de apresentação da tripulação para fins de contagem da jornada e rasuras em alguns voos.*

*Há também nas folhas citadas do Diário de Bordo, o registro de **treinamento do senhor Anderson Dainez de Almeida** e que os instrutores seriam os comandantes Frank Amaro de Souza (CANAC 362210), nos voos do dia 26/06, 30/06, 04/07 e 05/07, e o comandante Ederaldo Luiz Spinardi (CANAC 845909), no dia 31/07. **Cabe ressaltar que, como citado anteriormente, ambos negaram a participação nos voos e conseqüentemente a instrução ao senhor Anderson Dainez de Almeida.***

*Outro fato relevante é que o senhor Anderson Dainez de Almeida **registrou em sua Caderneta Individual de Voo ? CIV digital, de forma definitiva, as horas de voo como piloto em instrução (treinamento)**, pré-requisito necessário para concessão da habilitação necessária para pilotar uma aeronave modelo C500 conforme prescrito no regulamento RBAC 61. Tais lançamentos passariam despercebidos na análise da concessão da habilitação caso não tivesse sido identificado as irregularidades.*

***Somente posteriormente ao início do processo administrativo de apuração, após a denúncia em pauta, o senhor Anderson Dainez de Almeida solicitou a exclusão dos lançamentos feitos na CIV digital.***

***Observa-se que o lançamento em CIV Digital no Sistema de Aviação Civil ? SACI da ANAC por pilotos é feito tão somente através de Login e senha pessoal.***

*É gravíssimo o lançamento intencional de dados que não sejam fidedignos, tanto no Diário de Bordo como na CIV, com o intuito de violar o sistema de aviação civil brasileiro afim de se beneficiar com a concessão de habilitação através de horas de voo lançadas como treinamento.*

### **III ? DA FUNDAMENTAÇÃO LEGAL**

Durante os procedimentos de apuração do presente processo, ao serem analisados cada um dos pontos descritos no item II (DA APURAÇÃO), foram verificadas algumas irregularidades. A seguir estão transcritos os textos relativos aos fundamentos legais e os que foram contrariados pela prática das referidas irregularidades, os quais serviram de embasamento para o que se encontrará descrito no item CONCLUSÃO:

· Para compor uma tripulação o tripulante deve estar devidamente habilitado:

*CBA ? Art. 156. São tripulantes as pessoas **devidamente habilitadas** que exercem função a bordo de aeronaves. **(grifo nosso)***

*CBA - Art. 159. Na forma da regulamentação pertinente e de acordo com as exigências operacionais, a tripulação constituir-se-á de titulares de licença de vôo e certificados de capacidade física e de **habilitação técnica, que os credenciem ao exercício das respectivas funções.** **(grifo nosso)***

*CBA - Art. 302. A multa será aplicada pela prática das seguintes infrações:*

*II - infrações imputáveis a **aeronautas e aeroviários ou operadores de***

aeronaves:

**d) tripular aeronave com certificado de habilitação técnica ou de capacidade física vencidos, ou exercer a bordo função para a qual não esteja devidamente licenciado ou cuja licença esteja expirada;(grifo nosso)**

- Realização de voos sob as regras de voo por instrumentos ? IFR:

CBA - Art. 302. A multa será aplicada pela prática das seguintes infrações:

*I - infrações referentes ao uso das aeronaves:*

**t) realizar vôo por instrumentos com tripulação inabilitada ou incompleta;(grifo nosso)**

- Toda aeronave civil brasileira terá a bordo um comandante:

CBA - Art. 165. **Toda aeronave terá a bordo um Comandante, membro da tripulação, designado pelo proprietário ou explorador e que será seu preposto durante a viagem. (grifo nosso)**

*Parágrafo único. O nome do Comandante e dos demais tripulantes constarão do Diário de Bordo.*

CBA - Art. 166. **O Comandante é responsável pela operação e segurança da aeronave. (grifo nosso).**

CBA - Art. 302. A multa será aplicada pela prática das seguintes infrações:

*II - infrações imputáveis a aeronautas e aeroviários ou operadores de aeronaves:*

**j) inobservar os preceitos da regulamentação sobre o exercício da profissão;(grifo nosso)**

Lei 7.183/84 (revogada pela Lei 13.475, de 28 de agosto de 2017)

Art. 6º São tripulantes:

a) **COMANDANTE:** piloto responsável pela operação e segurança da aeronave ? exerce a autoridade que a legislação aeronáutica lhe atribui;

- Quanto ao Diário de Bordo, documento obrigatório e oficial de registro dos voos, fonte de informações de fiscalização documento de porte obrigatório:

**IAC 3151 - CAPÍTULO 12 ? DADOS OFICIAIS PARA REGISTRO DE HORAS DE VÔO DAS AERONAVES** A partir da efetivação desta IAC, **os dados oficiais para registro de horas de vôo das aeronaves (decolagem e pouso) serão as horas constantes dos seus respectivos Diários de Bordo, através das páginas devidamente assinadas.**

**IAC 3151 - 9.3 PREENCHIMENTO DO DIÁRIO DE BORDO PELA TRIPULAÇÃO**  
**O Diário de Bordo deverá ser preenchido de maneira que todos os dados referentes a uma etapa de vôo estejam preenchidos e assinados pelo comandante da aeronave, antes da saída da tripulação da aeronave após o término do vôo. As instruções de preenchimento estão contidas no capítulo 17 desta IAC. (grifo nosso)**

CBA - Art. 20. Salvo permissão especial, **nenhuma aeronave poderá voar no espaço aéreo brasileiro, aterrissar no território subjacente ou dele decolar, a não ser que tenha:**

*III - tripulação habilitada, licenciada e portadora dos respectivos certificados, do Diário de Bordo (Artigo 84, parágrafo único) da lista de passageiros, manifesto de carga ou relação de mala postal que, eventualmente, transportar. (grifo nosso)*

CBA - 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 vôo a data, **natureza do vôo** (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 vôo que forem de interesse da segurança em geral. (grifo nosso)

**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 vôo e de jornada. (grifo nosso).**

CBA ? Art. 302. A multa será aplicada pela prática das seguintes infrações:

II - infrações imputáveis a **aeronautas** e **aeroviários** ou operadores de aeronaves:

a) **preencher com dados inexatos documentos exigidos pela fiscalização;**(grifo nosso)

· Da assinatura do comandante da aeronave e da responsabilidade quanto ao preenchimento do Diário de Bordo:

IAC3151 - 4.2 RESPONSABILIDADE

Conforme estabelecido no CBA, o Diário de Bordo deverá ser assinado pelo **comandante da aeronave**, que também é o **responsável pelas anotações nele constantes**, incluindo os totais de tempos de vôo e de jornada. (grifo nosso);

CBA - 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 vôo a data, natureza do vôo (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 vôo 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 vôo e de jornada. (grifo nosso).**

Art. 302. A multa será aplicada pela prática das seguintes infrações:

II - infrações imputáveis a **aeronautas** e **aeroviários** ou operadores de aeronaves:

j) **inobservar os preceitos da regulamentação sobre o exercício da profissão;**(grifo nosso).

· Dos registros em Diário de Bordo (pré-requisitos) para a concessão de habilitação:

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;**(grifo nosso)

· Dos registros em Caderneta Individual de Voo - CIV (pré-requisitos) para a concessão de habilitação:

RBAC 61 -61.213 Concessão de **habilitação de tipo**

(a) O candidato a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte:

(3) **treinamento de voo:**

(iii) caso não exista, até a data em que o candidato iniciar o treinamento de voo, CTAC certificado ou validado pela ANAC para ministrá-lo, o **treinamento de voo poderá ser ministrado por um PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave, que deve endossar esse treinamento na CIV do candidato, desde que inclua, no**

mínimo:

(A) 20 (vinte) horas de voo para aviões a reação e 12 (doze) horas de voo para aviões turboélice ou convencionais; **(grifo nosso)**

Art. 299. Será aplicada multa de **(vetado)** ate 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;(grifo nosso)**

#### **IV ? DA CONCLUSÃO:**

Considerando os fatos descritos em todos os documentos acima mencionados e nominados, cujas cópias se encontram aqui anexadas, bem como os fundamentos legais elencados no item III (DA FUNDAMENTAÇÃO LEGAL) deste Relatório, foram adotadas as seguintes providências com relação ao comandante da aeronave de marcas de nacionalidade e matrícula PP-EIF por ocasião dos voos realizados, o senhor **Anderson Dainez de Almeida, CANAC 107679**:

? Lavratura de Auto de Infração ao senhor **Anderson Dainez de Almeida, CANAC 107679** por **compor tripulação na aeronave de marcas de nacionalidade e matrícula PP-EIF** sem estar devidamente habilitado em desacordo com o Art. 302, inciso II, alínea *d*?, transcrito no item FUNDAMENTAÇÃO LEGAL;

? Lavratura de Auto de Infração ao senhor **Anderson Dainez de Almeida, CANAC 107679** por **realizar voo sob a regra de voo por instrumentos ? IFR** em desacordo com o certificado de tipo na composição na aeronave de marcas de nacionalidade e matrícula PP-EIF em desacordo com o Art. 302, inciso I, alínea *f*?, transcrito no item FUNDAMENTAÇÃO LEGAL;

? Lavratura de Auto de Infração ao senhor **Anderson Dainez de Almeida, CANAC 107679** por ter exercido a bordo da aeronave de marcas de nacionalidade e matrícula PP-EIF a função de **COMANDANTE** sem estar devidamente habilitado em desacordo com o Art. 302, inciso II, alínea *j*?, transcrito no item FUNDAMENTAÇÃO LEGAL;

? Lavratura de Auto de Infração ao senhor **Anderson Dainez de Almeida, CANAC 107679** por fornecer dados no Diário de Bordo da aeronave de marcas de nacionalidade e matrícula PP-EIF com o propósito de **fraudar o sistema de concessões e habilitações** lançando horas de piloto em instrução no Artigo 299, inciso V, transcrito no item FUNDAMENTAÇÃO LEGAL;

Para o operador segue o seguinte:

? Lavratura de Auto de Infração á LYM ADMINISTRAÇÃO E PARTICIPAÇÃO LTDA por permitir a **composição de tripulação na aeronave de marcas de nacionalidade e matrícula PP-EIF** por pessoa não habilitada em desacordo com o Art. 302, inciso II, alínea *d*?, transcrito no item FUNDAMENTAÇÃO LEGAL;

? Lavratura de Auto de Infração á LYM ADMINISTRAÇÃO E PARTICIPAÇÃO LTDA por permitir a **realização de voo sob a regra de voo por instrumentos ? IFR** em desacordo com o certificado de tipo na composição de tripulação da aeronave de marcas de nacionalidade e matrícula PP-EIF em desacordo com o Art. 302, inciso I, alínea *f*?, transcrito no item FUNDAMENTAÇÃO LEGAL;

(...)

**(grifos no original)**

A fiscalização desta ANAC, *nesta oportunidade*, apresenta os seguintes documentos:

c) Cópia do Processo nº 00069.001295/2015-31 (SEI! 3626686); e

*Sendo assim*, deve-se reconhecer que o ato infracional, *realmente*, ocorreu, conforme bem materializado pelo agente fiscal, por ocasião da ação fiscal, em total dissonância com o disposto no inciso V do art. 299 do CBA.

## 5. DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO E DO ENFRENTAMENTO DOS ARGUMENTOS DE DEFESA

O interessado, apesar de, *devidamente*, notificado, em 25/10/2019 (SEI! 3633847 e 3683675), não apresenta a sua defesa (SEI! 3848236), perdendo a oportunidade de fazer as suas considerações sobre as alegações de nossa fiscalização.

*Devidamente*, notificado, em 06/04/2021 (SEI! 5537659 e 5606127), quanto à decisão de primeira instância, o interessado, em 13/04/2021, apresentou o seu Recurso (SEI! 5593052 e 5593051), oportunidade em que alega ter havido ilegalidade na decisão de primeira instância.

Deve-se registrar que o presente processo foi bem materializado pela ação fiscal realizada, oportunidade em que o agente desta ANAC pode apontar todos os fatos que resultaram no cometimento do referido infracional, este que, *agora*, está sendo imputado ao interessado, bem como, apontou todos os aspectos jurídicos inerentes ao caso em tela, estando, *também*, a decisão de primeira instância dentro dos princípios informadores da Administração Pública.

O recorrente alega que os documentos e provas apresentados não foram analisados pela fiscalização desta ANAC, por ocasião do processo de apuração do ato infracional, conforme consta do Processo nº. 00069.001259/2015-31, o qual, *inclusive*, foi anexado, *desde o início*, ao presente processamento.

*Ora*, esta alegação não pode prosperar, pois, ao se verificar o referido Processo (nº 00069.001295/2015-31), observa-se uma apuração completa e exaustiva, esta motivada por denúncia de possíveis irregularidades ocorridas durante operação com a aeronave PP-EIF, oportunidade em que, ao final, resultou no Parecer nº 16(SEI)/2017/GTFI/GEOP/SFI, datado de 26/01/2017 (SEI! 3626688), oportunidade em que a fiscalização desta ANAC pode, com segurança, chegar a seguinte conclusão, abaixo, *in verbis*:

**Parecer nº 16(SEI)/2017/GTFI/GEOP/SFI (SEI! 3626688)**

(...)

### III. CONCLUSÃO

28. Considerando que foram adotadas as providências administrativas necessárias, mediante diligências junto aos envolvidos, para fins da presente apuração;

29. Considerando os documentos anexados ao processo, bem como as informações acima detalhadas;

30. Recomendo:

- Autuar o operador da aeronave **PP-EIF** à época das ocorrências, a empresa **LYM ADMINISTRAÇÃO E PARTICIPAÇÕES LTDA**, por ter permitido a operação da referida aeronave em desacordo com as prescrições do respectivo certificado, tendo em vista que a aeronave não possuía a tripulação mínima exigida, **nas datas e trechos acima relacionados**, conforme a fundamentação legal apontada no item 22.

- Autuar o operador da aeronave **PP-EIF** à época das ocorrências, a empresa **LYM ADMINISTRAÇÃO E PARTICIPAÇÕES LTDA**, **nas datas e trechos acima relacionados**, por ter permitido que o piloto **ANDERSON DAINEZ DE ALMEIDA, CANAC 107679** tenha exercido a bordo função para a qual não estava devidamente licenciado, uma vez que não era possuidor de habilitação para aeronaves C500, conforme a fundamentação legal apontada no item 22.

- Autuar o piloto **ANDERSON DAINEZ DE ALMEIDA, CANAC 107679**, por ter utilizado a aeronave **PP-EIF**, **nas datas e trechos acima relacionados**, em desacordo com as prescrições do respectivo certificado, tendo em vista que a aeronave não possuía a tripulação mínima exigida,

conforme a fundamentação legal apontada no item 22.

- Autuar o piloto **ANDERSON DAINEZ DE ALMEIDA, CANAC 107679**, **nas datas e trechos acima relacionados**, por ter exercido a bordo função para a qual não estava devidamente licenciado, uma vez que não era possuidor de habilitação para aeronaves C500, conforme a fundamentação legal apontada no item 22.

- Autuar o piloto **JORGE LUIZ CHARBEL LABURU, CANAC 406355**, por ter inserido no sistema informações inexatas ao lançar horas como rascunho em sua CIV digital e depois alegar que desconhecia ou não se lembrava dos voos, conforme fundamentação legal apontada no item 27.

- Autuar a empresa **LYM ADMINISTRAÇÃO E PARTICIPAÇÕES LTDA**, CNPJ 03.885.042/0001-45, por não ter apresentado ao Registro Aeronáutico Brasileiro o comunicado de venda da aeronave PP-EIF, dentro dos prazos regulamentares, conforme a fundamentação legal apontada no item 24.

- Autuar Sr. **NIVAN CORREIA DO NASCIMENTO**, CPF nº 778.779.429-15, por ter deixado de requerer a transcrição de seu título no RAB, dentro do prazo de 30 (trinta) dias, contados a partir da data da transação, conforme a fundamentação legal apontada no item 24.

- Autuar Sr. **NIVAN CORREIA DO NASCIMENTO**, CPF nº 778.779.429-15, por ter deixado de responder a requisição da ANAC conforme a fundamentação legal apontada no item 25.

- Autuar o operador da aeronave **PP-EIF** à época das ocorrências, a empresa **LYM ADMINISTRAÇÃO E PARTICIPAÇÕES LTDA** por ter permitido que deixassem de ser efetuados os devidos registros (assinatura dos comandantes) no Diário de Bordo da aeronave **PP-EIF** nos dias, **26/06 (dois voos)**, **30/06, 04 (dois voos)** e **05/07/2015 (três voos)**, nos trechos acima relacionados, conforme a fundamentação legal apontada no item 26.

- Encaminhar cópia do presente processo ao **Ministério Público Federal** e à **Polícia Federal**, para fins de apuração de possíveis crimes, tendo em vista o confronto de declarações entre os pilotos envolvidos, demonstrando claras divergências em suas afirmações. Considerando ainda as informações referentes aos voos realizados nos dias 31/07/2015, com origem em SBBI e destino SBBI, e 01/08/2015, com origem em SBBI e destino SWON, cuja folha do Diário de Bordo está rubricada (Folha 110 do Processo), consta plano de voo para as operações, porém os pilotos envolvidos declararam não ter composto tripulação e/ou não ter recordação dos voos. Salientar que tais práticas colocam em risco a segurança da aviação, considerando as infrações cometidas ao Código Brasileiro de Aeronáutica e demais regulamentos aplicáveis.

- Enviar Ofício ao operador da aeronave PP-EIF, empresa **LYM ADMINISTRAÇÃO E PARTICIPAÇÕES LTDA**, bem como ao comprador da aeronave por ocasião das irregularidades, Sr. **NIVAN CORREIA DO NASCIMENTO**, e ao piloto **ANDERSON DAINEZ DE ALMEIDA, CANAC 107679**, solicitando um **relatório minucioso**, em via original, devidamente assinado e com firma reconhecida a respeito de todos os fatos descritos no presente processo.

- Solicitar que seja realizada inspeção completa na aeronave **PP-EIF**, bem como auditoria em seus registros de manutenção, a fim de serem verificados e confirmados todos seus registros de horas efetivamente voadas.

- Considerando as declarações controversas entre os pilotos envolvidos, as quais geraram questionamentos quanto à **segurança das operações** realizadas na aeronave PP-EIF nos dias 04/07/2015, 05/07/2015, 31/07/2015 e 01/08/2015, **sugiro suspender cautelarmente** as habilitações do piloto **ANDERSON DAINEZ DE ALMEIDA, CANAC 107679**, **único a confirmar participação nos referidos voos**, até que os fatos descritos no presente processo estejam esclarecidos.

(...)

(grifos no original)

*Como se pode observar*, o Parecer nº 16(SEI)/2017/GTFI/GEOP/SFI, datado de 26/01/2017 (SEI! 3626688), apresenta todos os fundamentos de fato e de direito, este necessários ao perfeito processamento do recorrente quanto ao ato infracional que lhe está sendo imputado no presente processo, não havendo espaço para se apontar qualquer tipo de vício que, *porventura*, possa ter ocorrido no processamento de apuração de infração, *como alega o interessado*.

Quanto à alegação do recorrente no sentido de que houve "[...] abuso praticado pela Anac [por] ter



suspendido, "preventivamente", a licença do Requerido, sem amparo legal, [...]", este analista técnico aponta não fazer parte do escopo do presente processo administrativo sancionador, pois este resultou apenas na sanção de multa (pecuniária), sendo a referida recomendação, *em caráter cautelar*, o que, *certamente*, deve ter sido materializada por procedimento cautelar específico no setor competente.

Quanto ao requerimento do recorrente, no sentido de buscar produzir outras provas, de forma a se materializar o ato infracional cometido, não pode prosperar, pois, *como já apontado acima*, o Processo nº. 00069.001259/2015-31, este inaugurado para a necessária apuração do ato infracional, proporcionou uma apuração completa e exaustiva, a qual foi motivada por denúncia de possíveis irregularidades ocorridas durante operação com a aeronave PP-EIF, e, *ao final*, resultou no Parecer nº 16(SEI)/2017/GTFI/GEOP/SFI, datado de 26/01/2017 (SEI! 3626688), onde a fiscalização desta ANAC pode, *com segurança*, concluir pela autuação do recorrente.

*Sendo assim*, deve-se apontar que o interessado, *em sede recursal*, não consegue apontar qualquer excludente quanto ao ato infracional que lhe está sendo imputado no presente processo.

## 6. DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

Verificada a regularidade da ação fiscal, temos que verificar a correção do valor da multa aplicada como sanção administrativa ao ato infracional imputado.

### *Da Norma Vigente à Época dos Fatos:*

Quanto ao valor da multa aplicada pela decisão de primeira instância administrativa, importante trazer aos autos o entendimento exposto em parecer da Procuradoria Federal junto à ANAC nº 00154/2015/DDA/PFANAC/PGF/AGU, datado de 01/07/2015, o qual apresenta recomendações quanto à vigência das normas da ANAC. Segundo essa exposição, tal vigência é imediata, inclusive para aplicação nos processos administrativos em curso. Acrescenta ainda que as alterações normativas têm o objetivo de padronizar condutas futuras. Por fim, quanto à dosimetria da sanção, essa Procuradoria recomenda que a aplicação das penalidades seja de acordo com a norma em vigência na data do cometimento do ato infracional.

Embora o parecer supracitado não seja de caráter vinculante, este Relator concorda com a manifestação trazida pela Procuradoria Federal junto à ANAC, acompanhando este entendimento, quanto à interpretação e aplicação de normas administrativo-punitivas no tempo.

### *Das Condições Atenuantes:*

Ressalta-se que o CBA, em seu art. 295, dispõe que a multa será imposta de acordo com a gravidade da infração. *Nesse sentido*, a Resolução ANAC nº. 472, de 06/06/2018, que, *hoje, estabelece providências administrativas decorrentes do exercício das atividades de fiscalização sob competência da ANAC*, no *caput* do seu art. 36, aponta que "[na] dosimetria da aplicação de sanções serão consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes".

Em decisão de primeira instância, foi reconhecida a existência de uma condição atenuante, conforme previsto no inciso III do §1º do artigo 36 da *hoje vigente* Resolução ANAC. nº 472/18, e, *também*, no inciso III do §1º do art. 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº 25/08, abaixo, *in verbis*:

#### **Resolução ANAC nº. 25/08**

(...)

#### **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.**

(...)

(sem grifos no original)

Observa-se que a condição atenuante prevista no inciso I do §1º do art. 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº 25/08, e, *também*, no inciso I do §1º do art. 36 da *hoje vigente* Resolução ANAC nº 472/18 ("reconhecimento da prática da infração"), não pode ser aplicada, na medida em que, *conforme se observa do processamento ora em curso*, o interessado em momento nenhum reconhece o ato infracional cometido.

Entende-se que, quanto à circunstância atenuante prevista no inciso I do §1º do art. 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº 25/08 ("reconhecimento da prática da infração"), 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, ou seja, o autuado deve reconhecer, *expressamente*, o cometimento da conduta infracional.

*Segundo entendimento desta ASJIN*, inexistente a possibilidade da concessão deste tipo de condição atenuante (inciso I), quando o interessado, *durante o processamento em seu desfavor*, apresenta argumento contraditório ao necessário "reconhecimento da prática da infração", como, *por exemplo*: (i) alegação de algum tipo de excludente de sua responsabilidade pelo cometimento do ato infracional; (ii) arguição de inexistência de razoabilidade para a manutenção da sanção aplicada; (iii) requerimento no sentido de afastar a sanção aplicada; e ou (iv) requerimento de anulação do auto de infração e, *consequentemente*, o arquivamento do processo sancionador.

Cumpra mencionar a Súmula Administrativa aprovada pela Diretoria desta Agência, conforme Decisão nº 73, de 24/05/2019, publicada na Seção 1, página 02, do D.O.U., de 30/05/2019, conforme redação abaixo, *in verbis*:

**SÚMULA ADMINISTRATIVA ANAC Nº 001/2019**

ENUNCIADO: A apresentação pelo autuado de argumentos contraditórios ao "reconhecimento da prática da infração" é incompatível com a aplicação da atenuante prevista no art. 22, § 1º, inciso I, da Resolução nº 25, de 25 de abril de 2008, e no art. 36, § 1º, inciso I, da Resolução nº 472, de 6 de junho de 2018, a menos que se trate de explanação do contexto fático no qual ocorreu a infração ou de questões preliminares processuais.

*Sendo assim, como visto*, o interessado, *em nenhum momento*, reconhece o cometimento do ato infracional que lhe está sendo imputado no presente processo, buscando, *ao atacar o processo em curso*, excluir a sua responsabilidade administrativa, não se podendo, então, considerar que houve por parte do interessado a materialização da condição atenuante prevista no inciso I do §1º do art. 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº 25/08 ("reconhecimento da prática da infração").

Com relação à aplicação da condição atenuante prevista no inciso II do mesmo dispositivo, com base no fundamento de que a mesma adotou, *voluntariamente*, providências eficazes para evitar ou amenizar as consequências da infração antes de proferida a decisão, não pode prosperar. *Nesse sentido*, há o entendimento nesta ASJIN de que o simples cumprimento, *em momento posterior à autuação*, das obrigações previstas na normatização, *por si só*, não pode ser considerado como uma providência voluntária, nem eficaz, de forma que venha, *de alguma forma*, a amenizar as consequências do ato infracional já consumado. Este tipo de condição atenuante só poderá ser aplicada no caso em que no correspondente processo sancionador constar a necessária materialização de que as ações do interessado tenha, *comprovadamente*, atendido a todos os requisitos da norma, *ou seja*, tenha sido de forma voluntária, não impulsionada pela autuação, e que tenha, *também*, se demonstrado eficaz quanto às

consequências da infração cometida, *o que não ocorreu no caso em tela.*

*Em consulta realizada em 24/08/2021, quanto à folha SIGEC do interessado, observa-se a ausência de sanção administrativa, esta compreendida dentro do prazo de um ano da aplicação da sanção objeto do presente processo. Dessa forma, observa-se que tal circunstância pode ser aplicada, configurando, no caso em tela, a presença da condição atenuante prevista no inciso III do §1º do art. 22 da então vigente Resolução ANAC nº 25/08, e, também, no inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº. 472/18, hoje vigente.*

### ***Das Condições Agravantes:***

*No caso em tela, o setor de decisão de primeira instância apontou haver duas condições agravantes, conforme disposto nos incisos III e IV, ambos do §2º do art. 36 da hoje vigente Resolução ANAC nº. 472/18, e, também, nos incisos III e IV, ambos do §2º do art. 22 da então vigente Resolução ANAC nº 25/08, conforme abaixo, in verbis:*

#### **Resolução ANAC nº. 25/08**

(...)

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

(...)

#### **§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.

(...)

**(sem grifos no original)**

*No entanto, não se pode concordar com esta posição do setor de decisão de primeira instância, pois, ao se analisar todo o processamento em curso, deve-se reconhecer que este não apresenta nenhuma informação de que as operações realizadas trouxeram, de alguma forma, "a obtenção, para si ou para outrem, de vantagens resultantes da infração", bem como a "exposição ao risco da integridade física de pessoas". Importante registrar que para serem aplicados estes tipos de condições agravantes, o agente fiscal deve fazer constar as suas considerações e verificações, no sentido de buscar materializar no processamento as reais condições para a configuração da alegada obtenção, para si ou para outrem, das vantagens resultantes da infração, bem como, em quais circunstâncias ocorreram a exposição ao risco da integridade física de pessoas, o que, no caso em tela, não ocorreu. Logo, observa-se não existir nenhuma circunstância agravante, conforme previsto nos incisos do §2º do art. 22 da então vigente Resolução ANAC nº 25/08.*

*Sendo assim, deve-se apontar que não cabe a aplicação de qualquer das condições agravantes, conforme disposto nos diversos incisos previstos no §2º do art. 22 da então vigente Resolução ANAC nº 25/08, e, também, no §2º do art. 36 da hoje vigente Resolução ANAC nº. 472/18.*

*Observa-se, então, existir uma circunstância atenuante (inciso III do §1º do art. 22 da então vigente Resolução ANAC nº 25/08) e nenhuma condição agravante (incisos do §2º do art. 22 da então vigente Resolução ANAC nº. 25/08).*

*Destaca-se que, com base no ANEXO I, pessoa física, da então vigente Resolução ANAC nº 25/08, em especial, no inciso V do art. 299 do CBA, poderá ser imputado em R\$ 1.600,00 (grau mínimo), R\$ 2.800,00 (grau médio) ou R\$ 4.000,00 (grau máximo), para a infração cometida.*

## 7. DA SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO

Observa-se que a sanção aplicada pela decisão de primeira instância administrativa foi no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais), *para o ato infracional cometido*. Destaca-se que, com base no ANEXO I, *pessoa física*, da *então vigente* Resolução ANAC nº 25/08, *em especial*, no inciso V do art. 299 do CBA, poderá ser imputado em R\$ 1.600,00 (grau mínimo), R\$ 2.800,00 (grau médio) ou R\$ 4.000,00 (grau máximo), *para a infração cometida*.

Na medida em que há uma circunstância atenuante (inciso III do §1º do art. 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº. 25/08) e nenhuma das condições agravantes (incisos do §2º do art. 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº. 25/08), o valor da sanção a ser aplicada deve ser aplicado no *patamar mínimo* do previsto, *ou seja*, R\$ 1.600,00 (mil e seiscentos reais), este referente ao ato infracional cometido.

Demonstra-se, *assim*, que a aplicação da penalidade ao interessado no feito tem base

## 8. CONCLUSÃO

*Pelo exposto*, sugiro **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **REDUZINDO** a sanção aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa, **para o valor de R\$ 1.600,00 (mil e seiscentos reais)**, que é o correspondente ao *patamar mínimo* atribuído à infração cometida.

**É o Parecer e Proposta de Decisão. Submete-se ao crivo do decisor.**

Rio de Janeiro, 24 de agosto de 2021.

**SÉRGIO LUÍS PEREIRA SANTOS**  
Especialista de Regulação em Aviação Civil  
SIAPE 2438309



Documento assinado eletronicamente por **SERGIO LUIS PEREIRA SANTOS, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 25/08/2021, às 08:31, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **6059448** e o código CRC **35913FEC**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL  
CJIN - CJIN

**DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 187/2021**

PROCESSO Nº 00058.039000/2019-52

INTERESSADO: Anderson Dainez de Almeida

Brasília, 25 de agosto de 2021.

1. Trata-se de Recurso Administrativo interposto pelo Sr. **ANDERSON DAINEZ DE ALMEIDA**, CPF nº 278.617.448-17, contra decisão de 1ª Instância da Superintendência de Padrões Operacionais - SPO, proferida dia 25/03/2021, que aplicou multa no valor de R\$ 4.0000,00 (quatro mil reais), para o ato infracional cometido, conforme identificado no Auto de Infração nº 009883/2019, por *fornecimento de dados, informações ou estatísticas inexatas ou adulteradas*. A infração foi capitulada no inciso V do art. 299 do CBA.

2. Por celeridade processual e, com fundamento no artigo 50, §1º, da Lei nº 9.784/1999, ratifico os argumentos trazidos na proposta de decisão [Parecer 211/2021/CJIN/ASJIN – SEI nº 6059448] ressaltando que embora a Resolução nº 472/2018 tenha revogado a Resolução ANAC nº 25/2008 e a IN ANAC nº 8, de 2008, também estabeleceu em seu artigo 82 que suas disposições não prejudicam atos já praticados e a aplicação das normas vigentes à época dos fatos, inclusive no que concerne às sanções aplicáveis.

3. Desta forma, importa esclarecer que as alterações normativas citadas não influenciaram o teor da presente Decisão que apenas passa a ter fundamento em novo normativo no que tange às questões procedimentais.

4. Dito isto, com base nas atribuições a mim conferidas pelas designações que constam nas Portarias ANAC nº 751, de 07/03/2017, e nº 1.518, de 14/05/2018, e com fundamento no art. 42 da Resolução ANAC nº 472, de 2018, e competências conferidas pelo artigo 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381, de 2016, **DECIDO:**

- por **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **REDUZINDO**, de ofício, dado o afastamento de circunstâncias agravantes anteriormente consideradas, a sanção aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa, **para o valor de R\$ 1.600,00 (mil e seiscentos reais)**, que é o correspondente ao *patamar mínimo* atribuído à infração cometida.

À Secretaria.

Notifique-se.

Publique-se

**Cássio Castro Dias da Silva**

SIAPE 1467237

Presidente da Turma Recursal do Rio de Janeiro



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 25/08/2021, às 18:32, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **6126871** e o código CRC **1D65117E**.