

VOTO**PROCESSO: 00065.025259/2021-41****INTERESSADO: WAGNER GENTILIN****RELATOR: TIAGO SOUSA PEREIRA****1. DA COMPETÊNCIA**

1.1. A Lei n.º 11.182/2005, em seu art. 8º, estabelece a competência da Agência para regular e fiscalizar os serviços aéreos, a segurança da aviação civil e a habilitação de tripulantes; reprimir infrações à legislação e aplicar as sanções cabíveis, bem como, decidir, em último grau de recurso, sobre as matérias de sua competência.

1.2. Adicionalmente, a Resolução n.º 472/2018, nos arts. 35 e 46, estabelece competência à Diretoria para deliberar sobre pedidos de recurso no âmbito dos Processos Administrativos Sancionadores que resultaram em sanção de suspensão ou de cassação e cuja admissibilidade foi aferida pela autoridade competente para julgamento em instância anterior.

1.3. Nesse sentido, resta evidente a competência da Diretoria Colegiada da Agência para analisar e julgar o presente recurso administrativo.

2. DA ANÁLISE E FUNDAMENTAÇÃO

2.1. Dos autos, observa-se que o recorrente foi regularmente notificado da emissão de Auto de Infração em seu desfavor, ocasião que lhe foi concedido prazo para apresentação de defesa, a qual foi protocolada tempestivamente e considerada na decisão em primeira instância. Ato contínuo, o autuado foi notificado do teor da Decisão e disponibilizado prazo para a apresentação de recurso, feito que está em apreciação na presente deliberação. Não obstante, tendo em vista a possibilidade de agravamento da sanção, o recorrente foi devidamente notificado e apresentou suas alegações. Portanto, o curso dos atos confirma a observância do contraditório e da ampla defesa, bem como a regularidade processual.

2.2. Das disposições normativas aplicáveis ao tema observa-se que “fornecer dados, informações ou estatísticas inexatas ou adulteradas” configura conduta infracional prevista no item III (código FDI), Tabela “Código Brasileiro de Aeronáutica – Art. 299 – P. Física”, Anexo I da Resolução n.º 25/2008, combinado com o art. 299, inciso V do Código Brasileiro de Aeronáutica, com redação vigente à época, nos seguintes termos:

Item III (Código FDI) da Tabela “Código Brasileiro de Aeronáutica – Art. 299 – P. Física, Anexo I à Resolução ANAC n.º 25, de 25 de abril de 2008

III – Fornecimento de dados, informações ou estatísticas inexatas ou adulteradas; 1.600 2.800 4.000

Código Brasileiro de Aeronáutica – Lei n.º 7.565, de 19 de dezembro de 1986

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.

2.3. Em sua peça recursal^[1], preliminarmente, o recorrente argumenta (i) que a penalidade referente ao fornecimento da declaração de instrução deveria ser excluída do caso concreto; (ii) que, por força da incidência da infração continuada, deveria ser aplicada multa singular; e, ainda, (iii) que deveria ser aplicado o art. 302, II, alínea “a”, cujo valor da multa é inferior àquele estabelecido pelo art. 299, inciso V do Código Brasileiro de Aeronáutica.

2.4. No que concerne ao mérito propriamente dito, o recorrente sustenta (i) que o autuado, por ser piloto de linha aérea – “PLA”, e não instrutor de voo – “INVA”, poderia realizar instrução em voo, inclusive, com passageiro e carga; (ii) que os voos teriam realmente acontecido nas datas apontadas da CIV digital; e (iii) que teria havido apenas erro material no preenchimento do diário de bordo, não havendo que se falar em má-fé.

2.5. Em complemento à peça recursal^[2], o recorrente apresentou documentação esclarecendo que o piloto Evaldo teria embarcado no Aeroporto Internacional de Macapá (SBMQ), após ter pego “carona em uma aeronave cargueira até Belém e depois em uma aeronave Caravan, também cargueira, até Macapá”.

2.6. Concedido ao recorrente o prazo de 10 (dez) dias para que se manifestasse acerca da possibilidade de agravamento de sua situação, o recorrente além de reiterar argumentos já apresentados anteriormente, sustenta também (i) que o valor da multa e o tempo de suspensão estariam em dissonância com os valores e o cálculo de dosimetria estabelecido na Resolução n.º 25; (ii) que a norma, ainda que administrativa, poderia retroagir quando em benefício do penalizado; e (iii) que, à época do fato, o diário de bordo não era considerado registro primário de informações relativas ao voo, de modo que não poderia ser utilizado para comprovação de voo.

2.7. As alegações merecem prosperar apenas parcialmente.

2.8. Assiste razão ao recorrente quando alega que a penalidade referente ao fornecimento da declaração de instrução deveria ser excluída do caso concreto. Explica-se: a Superintendência de Pessoal da Aviação Civil (SPL) aplicou 5 (cinco) penalidades de multa – 1 (uma) referente ao fornecimento de 1 (uma) declaração de instrução com dados inexatos ou adulterados; e 4 (quatro) referentes à inserção de 4 (quatro) voos de instrução na CIV Digital, cujos dados não correspondem aos lançados no diário de bordo da aeronave.

2.9. Sucede-se que a imputação quanto ao fornecimento da declaração de instrução com dados inexatos ou adulterados não foi apontada no auto de infração. Em regra, qualquer imputação feita exclusivamente através do relatório de ocorrência ou em qualquer outro documento constante no processo, que não seja o auto de infração, deve ser desconsiderada. Significa dizer que o auto de infração é o instrumento que deve conter a delimitação dos fatos que serão objeto de apuração no processo administrativo sancionador^[3].

2.10. A descrição objetiva do fato ou do ato constitutivo da infração objeto de apuração é elemento essencial do auto de infração^[4]. Por resultar em um ônus ao interessado, é da lavratura do auto de infração que o autuado precisa ser intimado. Além disso, é a partir da intimação da lavratura do auto de infração que começa a contar o prazo para defesa^[5]. Ora, se o auto de infração é o documento exclusivo que contém a acusação contra a qual o autuado deve se insurgir, não há que se admitir imputação feita exclusivamente no relatório de ocorrência.

2.11. Decerto havendo a prática de 2 (duas) ou mais infrações relacionadas a um mesmo contexto fático ou cuja prova de uma possa influir na prova de outras, tal como no caso concreto ora analisado, será lavrado um único auto de infração por pessoa física ou jurídica. Isso não exime, contudo, o autuador quanto à obrigação de individualizar todas as condutas e normas infringidas – o que não foi feito pelo autuador. Vejamos o que preconiza o art. 17 da Resolução nº 472/2018:

Art. 17. Havendo a prática de 2 (duas) ou mais infrações relacionadas a um mesmo contexto fático ou cuja prova de uma possa influir na prova de outra(s), será lavrado um único auto de infração por pessoa física ou jurídica, individualizando-se todas as condutas e normas infringidas. (original não grifado)

2.12. A conduta consistente em “fornecer 1 (uma) declaração de instrução inexata ou adulterada à Agência”, juntamente com a sanção pecuniária correspondente a ela, deve ser desconsiderada no caso concreto, restando, no entanto, as demais 4 (quatro) infrações referentes à inserção de 4 (quatro) voos na Caderneta Individual de Voo (CIV) Digital do recorrente, cujos dados não correspondem àqueles registrados no diário de bordo da aeronave.

2.13. As demais alegações do recorrente não merecem prosperar.

2.14. Não obstante o requerente seja “PLA”, não há previsão normativa que o permita ministrar instrução em voo com passageiros ou carga. Ademais, o voo de instrução deve ter como única finalidade a instrução do piloto, “não

sendo permitido o transporte de passageiros ou cargas, ou a realização de outros serviços aéreos durante a instrução”^[6].

2.15. As cópias das páginas do diário de bordo da aeronave, devidamente juntadas aos autos pela fiscalização, comprovam a falta dos registros dos voos de instrução realizados em benefício do piloto Evaldo. Aliás, ao contrário do que foi dito em alegações finais, os registros no diário de bordo da aeronave já eram considerados, à época do fato, os dados oficiais para registro de horas de voo das aeronaves (decolagem e pouso), bem como para registro de horas de voo (calço-a-calço) e de jornada dos tripulantes. Vejamos o que diz os capítulos 12 e 13 da Instrução de Aviação Civil – IAC 3151, vigente à época:

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.

CAPÍTULO 13 – DADOS OFICIAIS PARA REGISTRO DE HORAS DE VÔO DOS TRIPULANTES

A partir da efetivação desta IAC, os dados oficiais para registro de horas de vôo (calço-a-calço) e de jornada dos tripulantes das aeronaves serão as horas constantes dos respectivos Diários de Bordo, através das páginas devidamente assinadas.

2.16. Conforme esclarecido pelo próprio recorrente, com exceção do voo local realizado em 06/07/2016 (SDAM-SDAM), que não consta no diário de bordo, e não obstante a existência de incongruências em relação à duração de alguns voos, não restam dúvidas de que os voos realizados em 06/07/2016 (SDAM-SBGO), 08/08/2016 (SBMQ-SBGO) e 10/08/2016 (SBGO-SBBR) de fato ocorreram, entretanto, não há qualquer evidência, conforme registros do diário de bordo, de que foram realizados a título de instrução, tampouco de que teriam sido realizados em benefício do Sr. Evaldo, que sequer consta como um dos tripulantes dos voos apontados.

2.17. Também não assiste razão ao regulado quando afirma que o art. 302, II, “a” deveria ser aplicado em detrimento do art. 299, V do CBA. Conforme já abordado pela SPL, significa dizer que a infração mais gravosa, relativa ao “fornecimento de dados, informações ou estatísticas inexatas ou adulteradas”, absorve a menos gravosa, quanto a “preencher com dados inexatos documentos exigidos pela fiscalização”, tendo-se em conta que a menos gravosa teria sido utilizada como meio ou ato preparatório (passagem obrigatória) para a prática da mais gravosa.

2.18. No que tange ao esclarecimento prestado pelo recorrente, de que o piloto Evaldo teria se deslocado até Macapá através de uma aeronave cargueira (um Caravan) partindo de Belém, cabe destacar que, do extrato dos movimentos ocorridos entre 01/08/2016 e 08/08/2016 de Belém (SBBE) para Macapá (SBMQ), não se identificou a ocorrência de qualquer operação com aeronave Caravan (C208).

2.19. Como se sabe, o ônus da prova de fatos trazidos aos autos do processo administrativo é incumbência de quem os alega, por força do art. 36 da Lei nº 9.784/99^[7]. Ainda que a Administração disponha de recursos para identificar a ocorrência de operações com aeronave Caravan em determinado período ou localidade^[8], é necessário que o autuado demonstre de forma consistente que o piloto em questão embarcou, de fato, no voo que se alega. A mera alegação sem uma prova consistente não se mostra suficiente para evidenciar o fato apresentado em sede de recurso.

2.20. É importante destacar que o recorrente já foi penalizado pelo cometimento de 6 (seis) infrações, entre 06/06/2016 e 31/08/2016, por “preencher com dados inexatos o diário de bordo”, quando foi aplicada multa singular no valor de R\$ 2.765,74 (dois mil, setecentos e sessenta e cinco reais e setenta e quatro centavos), com base no instituto da infração continuada, nos termos do art. 302, inciso II, alínea “a” do Código Brasileiro de Aeronáutica. Os autos do processo foram arquivados pela SPL em face do pagamento da sanção pecuniária^[9].

2.21. Em outro processo, uma divergência entre os dados registrados nas Cadernetas Individuais de Voo física e digital no período compreendido entre 26/07/2015 e 12/03/2016 resultou, em sede de primeira instância da SPL, na aplicação de uma multa ao recorrente pelo cometimento de 1 (uma) infração consistente em “fornecer dados, informações ou estatísticas inexatas ou adulteradas”, no valor de R\$ 1.600,00 (mil e seiscentos reais), conforme preconiza o art. 299, inciso V do Código Brasileiro de Aeronáutica. O processo, entretanto, ainda se encontra em julgamento na ASJIN, após a apresentação de recurso administrativo^[10].

2.22. Em outra ocasião, a SPL sancionou o mesmo recorrente pelo cometimento de 2 (duas) infrações por extrapolar o limite de 11 (onze) horas de sua jornada de trabalho nos dias 08/08/2016 e 14/09/2016, quando foi aplicada multa singular no valor de R\$ 5.090,81 (cinco mil e noventa reais e oitenta e um centavos), nos termos do art. 302, inciso II, alínea “p” do Código Brasileiro de Aeronáutica, e em conformidade com o instituto da continuidade infracional. Os autos permanecem na SPL aguardando a juntada do comprovante de notificação do recorrente acerca da decisão de primeira instância^[11].

2.23. A princípio, poder-se-ia cogitar que não há qualquer relação entre os processos supramencionados, sobretudo pela ausência de pertinência temática entre eles, no entanto, todos foram instaurados como consequência de apuração de denúncia no âmbito da Superintendência de Ação Fiscal (SFI), envolvendo o recorrente quanto à prática de possível adulteração de sistemas da ANAC para obter vantagem indevida, obtenção de proficiência linguística de forma fraudulenta, composição de tripulação para o exterior sem possuir conhecimento em língua inglesa, adulteração de dados em diário de bordo e falta de idoneidade no exercício da função de piloto^[12].

2.24. Além dos processos administrativos sancionadores já mencionados, esse processo de apuração de denúncia, instaurado na SFI, resultou^[13] na abertura de processo, pela SPL, para apuração de indícios de fraude nos voos de instrução ministrados, pelo recorrente, aos pilotos Evaldo Dias Guimarães^[14] e Marcos Henrique Azevedo Pena^[15], e registrados em sua CIV eletrônica^[16].

2.25. Aberto um novo processo^[17] para apuração da fraude nos voos de instrução, a SPL decidiu^[18], entre outros aspectos, anular as habilitações tipo “C525” e “LR45” do piloto Evaldo, que ora se demonstravam irregulares diante de vício insanável, qual seja, o registro de voos de instrução que de fato não ocorreram, bem como a lavratura de autos de infração em face do Sr. Evaldo e do Sr. Wagner Gentilin, que ora figura como recorrente. Um dos autos de infração lavrados é, inclusive, o que deu origem ao presente feito^[19].

2.26. Como se não bastasse, houve instauração de inquérito policial no âmbito da Polícia Federal para apuração de eventual crime cometido pelo próprio recorrente ao praticar fraude para obtenção de proficiência linguística, que é um dos requisitos técnicos de segurança necessários para compor tripulação durante voos no exterior. Tais voos teriam sido realizados nos dias 05, 06 e 08/08/2016 na aeronave PR-OSF, tendo o recorrente figurado como um dos seus tripulantes^[20].

2.27. Corroborando os argumentos apresentados pela SPL, e frente a todos os elementos que denunciam um perfil que, no mínimo, coloca em risco as operações aéreas, entendo que há indícios consistentes, inclusive no caso sobre o qual estamos debruçados, que evidenciam violação, pelo recorrente, ao dever de lealdade e de boa-fé, dever este que deve reger as relações entre o regulado e a Administração.

2.28. Se em outros processos tramitados em desfavor do recorrente, a ausência de boa-fé não foi reconhecida pela SPL^[21], no presente feito, observando a contumácia do autuado, ela está mais do que desenhada. Somente quanto ao caso que o ora se analisa, podemos citar não apenas a inclusão deliberada de horas de voo na CIV digital, totalizando 2 (duas) horas de voo lançadas em acréscimo ao que de fato teria sido voado na aeronave, mas também a indicação de instrução ministrada ao piloto Evaldo, que, como já vimos, sequer consta na lista de tripulantes do diário de bordo para os voos apontados pela fiscalização. Considerando que todos os voos registrados a título de instrução não ocorreram, contabilizam-se, ao todo, 06:12h (seis horas e doze minutos) lançados indevidamente a título de instrução, e em favor do piloto Evaldo. Todos esses elementos, salvo melhor juízo, evidenciam a ausência de boa-fé e importam o afastamento do instituto da infração continuada prevista na Resolução n.º 472:

Art. 37-A. Poderá ser caracterizada infração administrativa de natureza continuada a prática, pelo mesmo regulado, de mais de uma ação ou omissão que configurem infração administrativa de natureza idêntica, apuradas em uma mesma oportunidade fiscalizatória. (Incluído pela Resolução nº 566, de 12.06.2020)

Parágrafo único. Será afastada a caracterização da infração continuada quando constatada a existência de prática ou circunstância que evidencie violação, pelo agente infrator, ao dever de lealdade e boa-fé que rege as relações entre administrado e Administração. (Incluído pela Resolução nº 566, de 12.06.2020) (original não grifado)

2.29. No tocante à graduação das penalidades, há inúmeros julgados por este Colegiado, fundamentados em pareceres da Procuradoria Federal Especializada junto à ANAC, de que o cálculo da dosimetria das penas pecuniária e

restritiva de direitos aplicadas no caso concreto deve obedecer às disposições normativas vigentes à época da infração (*tempus regit actum* – “o tempo rege o ato”), quais sejam, o art. 22 da Resolução n.º 25/2008^[22], quanto à multa, e o art. 60 da IN n.º 08/2008^[23], quanto à suspensão punitiva. Não há que se falar em retroatividade da norma mais benéfica, ou seja, deve ser aplicada a norma vigente à época do fato, ainda que mais desfavorável ao interessado.

2.30. Não obstante, ressalta-se que o normativo que se reputa violado – repise-se, que busca inibir o fornecimento de dados, informações ou estatísticas “inexatas” ou “adulteradas” –, tutela não apenas a lisura, a idoneidade e a moralidade do processo de cadastramento de horas de voo, mas, sobretudo, a exatidão e a veracidade dos dados fornecidos à Agência.

2.31. Decerto o Direito Penal já se encarrega de providenciar uma reprimenda mais adequada para a tutela dos bens jurídicos mais relevantes para a sociedade. Para os casos que configuram crime contra a fé pública, tal como o de falsidade ideológica^[24], há previsão inclusive de pena restritiva de liberdade para o infrator. Isso não impede a Administração Pública de estabelecer normas para a proteção do serviço público prestado, inclusive quando a infração administrativa também for objeto de preocupação de outros ramos do Direito.

2.32. Não restam dúvidas de que o regulado quando fornece dados adulterados, falsificados ou fraudados busca ludibriar a Agência na tentativa de obter alguma vantagem indevida para si ou terceiros. O mesmo tratamento não deve ser dado, contudo, ao regulado que, por desídia ou falta de zelo, presta dado ou informação inexata à Agência. O erro material, salvo melhor juízo, quando grave e constante, também deve ser objeto de apuração por parte da Agência, vez que prejudica a eficiência do serviço público.

2.33. Nestas situações, não é difícil vislumbrar a possibilidade de decréscimo de horas registradas na CIV Digital, em desfavor do regulado, quando em vez de obter uma vantagem, acaba sendo prejudicado pela sua própria falta de comprometimento com a qualidade dos dados fornecidos à Agência.

2.34. O caso ora julgado é exatamente o contrário. Houve o registro de voos de instrução para cumprir requisitos de experiência de voo, inclusive com o acréscimo de horas de voo não realizadas à caderneta do recorrente, denotando a tentativa de auferir ganhos indevidos, já que não houve, por exemplo, o dispêndio pecuniário exclusivo e necessário para a realização desses voos de treinamento. Como já foi dito, levando-se em consideração que os voos registrados a título de instrução não ocorreram – o que está mais do que evidente –, entendo que foram, ao todo, lançadas indevidamente 06:12h (seis horas e doze minutos) a título de instrução, e em favor de terceiro, que é o piloto Evaldo Dias Guimarães.

2.35. Sendo assim, considero que deve ser aplicada a circunstância agravante referente à obtenção, para si ou para outrem, de vantagens resultantes da infração, prevista no 22, § 2º, inciso III da Resolução n.º 25/2008, além da circunstância atenuante referente à inexistência de aplicação de penalidades no último ano (entre 10/08/2015 e 10/08/2016), conforme art. 22, § 1º, inciso III daquela mesma Resolução.

2.36. A implementação do cálculo de dosimetria com base nas normas vigentes à época da infração, cumulada com a incidência da agravante por conta da obtenção de vantagens decorrentes da infração, resultará em agravamento da situação do recorrente, que terá uma pena de suspensão maior do que aquela aplicada pela SPL.

2.37. Cumpre repisar que a segurança da aviação civil perpassa por um complexo sistema de certificação de pessoas, processos, equipamentos, produtos aeronáuticos e aeronaves, a fim de se garantir o atendimento aos padrões de segurança operacional definidos em âmbito mundial e assim, a sanção aplicável, deve cumprir o papel repressor, desincentivando a reincidência da prática, e educativo, mostrando ao infrator e aos demais regulados que esse tipo de infração é uma afronta ao interesse público e uma violação ao dever legal de boa-fé e lealdade do piloto perante à ANAC.

2.38. Sabe-se que o órgão competente para decidir o recurso poderá confirmar, modificar, anular ou revogar, total ou parcialmente, a decisão recorrida, se a matéria for de sua competência. Não menos verdade é a possibilidade de ocorrer gravame da situação do recorrente, instituto conhecido como *reformatio in pejus* (ou “reforma para pior”), desde que, entretanto, o recorrente seja cientificado para formular suas alegações antes da decisão da Diretoria^[25] o que foi providenciado.

2.3.9. Considerando a incidência da circunstância atenuante referente à aplicação de penalidades no último ano, prevista no art. 22, § 1º, inciso III, e da incidência da circunstância agravante referente à obtenção, para si ou para outrem, de vantagens resultantes da infração, prevista no art. 22, § 2º, inciso III da Resolução n.º 25/2008, entendo que devem ser aplicadas 4 (quatro) sanções de multa, cada uma no valor de R\$ 2.800,00 (dois mil e oitocentos reais), totalizando o valor de R\$ 11.200,00 (onze mil e duzentos reais), cumulada com a sanção restritiva de direitos, na forma de suspensão, pelo período de 90 (noventa) dias, de todos os certificados averbados às licenças de que o recorrente seja detentor, tendo em vista a metodologia prevista no art. 60 da IN n.º 08/2008, em face da infração consistente em “fornecer dados, informações ou estatísticas inexatas ou adulteradas à Agência”, nos termos do item III (código FDI), Tabela “Código Brasileiro de Aeronáutica – Art. 299 – P. Física”, Anexo I da Resolução n.º 25/2008 combinado com o art. 299, inciso V do Código Brasileiro de Aeronáutica.

3. CONCLUSÃO

3.1. Ante o exposto, **VOTO por dar-lhe provimento parcial ao recurso administrativo**, reformando a Decisão recorrida, de modo a aplicar 4 (quatro) sanções de multa no valor de R\$ 2.800,00 (dois mil e oitocentos reais), cada uma, totalizando R\$ 11.200,00 (onze mil e duzentos reais), cumuladas com sanção restritiva de direitos, na forma de suspensão, pelo período de 90 (noventa) dias, de todos e quaisquer certificados de habilitação técnica averbados à licença de que o infrator seja titular.

3.2. Encaminhem-se os autos à ASJIN e à SPL para a adoção das providências cabíveis.

É como voto.

TIAGO SOUSA PEREIRA

Diretor

[1] Recurso Administrativo (SEI [6632201](#))

[2] SEI 6816609 e SEI 6816610.

[3] Art. 15 da Res. 472/2018.

[4] Art. 18, inciso IV da Res. 472/2018.

[5] Art. 22, inciso I da Res. 472/2018.

[6] 61.3 Condições relativas à utilização de licenças, certificados, habilitações e autorizações (...)

(l) Os voos de instrução previstos neste Regulamento devem ter como única finalidade a instrução do piloto, não sendo permitido o transporte de passageiros ou cargas, ou a realização de outros serviços aéreos durante a instrução. (Incluído pela Resolução n.º 344, de 17.09.2014) (RBAC n.º 61)

[7] Art. 36. Cabe ao interessado a prova dos fatos que tenha alegado, sem prejuízo do dever atribuído ao órgão competente para a instrução e do disposto no art. 37 desta Lei. (Lei n.º 9.784, de 29 de janeiro de 1999)

[8] Art. 37. Quando o interessado declarar que fatos e dados estão registrados em documentos existentes na própria Administração responsável pelo processo ou em outro órgão administrativo, o órgão competente para a instrução proverá, de ofício, à obtenção dos documentos ou das respectivas cópias. (Lei n.º 9.784, de 29 de janeiro de 1999)

[9] Processo 00065.035847/2020-11.

[10] Processo 00065.035839/2020-66.

[11] Processo 00065.035851/2020-71.

[12] Processo 00058.507175/2017-34.

[13] Parecer 180 (4848674).

[14] CANAC 664672.

[15] CANAC 108425.

[16] Processo 00058.036672/2020-40.

[17] Processo 00065.010218/2021-51.

[18] Nota Técnica 9 (5829160).

[19] Auto de Infração n.º 002123.1/2021.

[20] Ofício 259 (4729939).

[21] 00065.035847/2020-11 e 00065.035851/2020-71.

[22] Art. 22. Para efeito de aplicação de penalidades serão consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes. (Resolução ANAC n.º 25/2008)

[23] Art. 60. A pena de suspensão poderá ser aplicada, nas hipóteses previstas no CBA, sem prejuízo da penalidade de imposição de multa.

Parágrafo único - O prazo da suspensão será calculado tomando como base o período de 90 (noventa dias), decrescido e/ou acrescido de períodos de 30 (trinta), respectivamente, para cada circunstância atenuante e/ou agravante verificada no processo, observado o mínimo de 30 (trinta dias) e máximo previsto no CBA e/ou Legislação Complementar. (IN n.º 08/2008)

[24] Falsidade ideológica

Art. 299 - Omitir, em documento público ou particular, declaração que dele devia constar, ou nele inserir ou fazer inserir declaração falsa ou diversa da que devia ser escrita, com o fim de prejudicar direito, criar obrigação ou alterar a verdade sobre fato juridicamente relevante: Pena - reclusão, de um a cinco anos, e multa, se o documento é público, e reclusão de um a três anos, e multa, de quinhentos mil reais a cinco contos de reais, se o documento é particular. (Vide Lei n.º 7.209, de 1984).

Parágrafo único - Se o agente é funcionário público, e comete o crime prevalecendo-se do cargo, ou se a falsificação ou alteração é de assentamento de registro civil, aumenta-se a pena de sexta parte.

[25] Art. 64. O órgão competente para decidir o recurso poderá confirmar, modificar, anular ou revogar, total ou parcialmente, a decisão recorrida, se a matéria for de sua competência. Parágrafo único. Se da aplicação do disposto neste artigo puder decorrer gravame à situação do recorrente, este deverá ser cientificado para que formule suas alegações antes da decisão. (Lei n.º 9.784/99)



Documento assinado eletronicamente por **Tiago Sousa Pereira, Diretor**, em 21/03/2022, às 11:03, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto n.º 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 **6940395** e o código CRC **5ECA44FC**.

