



VOTO

PROCESSO: 00065.016153/2022-38

INTERESSADO: ALEF JUNIOR SENGER

RELATOR: LUIZ RICARDO DE SOUZA NASCIMENTO

1. DA COMPETÊNCIA DA DIRETORIA COLEGIADA

1.1. Os incisos X, XXXV e XLIII do art. 8º da Lei nº 11.182/2005, conferem competência à ANAC para regular e fiscalizar, entre outros aspectos, os serviços aéreos, a formação e o treinamento de pessoal e a habilitação de tripulantes; reprimir infrações à legislação e aplicar as sanções cabíveis; e decidir, em último grau, sobre as matérias de sua competência.

1.2. A Resolução nº 381/2016, que trata do Regimento Interno da ANAC, traz no caput do art. 9º que compete à Diretoria da Agência, em regime de colegiado, analisar, discutir e decidir em instância administrativa final as matérias de competência da ANAC.

1.3. Já a Resolução nº 472/2018, que estabelece providências administrativas decorrentes do exercício das atividades de fiscalização sob competência da ANAC, estabelece no §1º, do art. 35, que na aplicação de sanção de suspensão ou cassação pela primeira instância, caso exista recurso, este será encaminhado diretamente à Diretoria para distribuição aleatória.

1.4. Desta forma, resta clara a competência deste Colegiado para a deliberação do presente feito.

2. DA ANÁLISE E FUNDAMENTAÇÃO

2.1. Conforme detalhado no Relatório (SEI [8739252](#)), o presente processo administrativo sancionador objetiva apurar infrações imputadas ao piloto Sr. Alef Junior Senger (CANAC 193302) pela inserção de **66 (sessenta e seis) lançamentos de voos irregulares** em sua Caderneta Individual de Voo - CIV Digital, que somaram ao todo 162:06 hh:mm de voo, conforme se verifica do Auto de Infração nº 001187.I/2022 (SEI [7086561](#)). Tal descumprimento das normas regulamentares resultou, no âmbito da Primeira Instância, na aplicação da sanção de multa no valor total de R\$ 105.600,00 (cento e cinco mil e seissentos reais), cumulada com a aplicação da sanção de suspensão punitiva de todas as habilitações do Recorrente pelo período de 40 (quarenta) dias.

2.2. Ao recurso administrativo ora em análise (SEI [7591724](#)) juntamente com seus anexos (SEI [7591726](#) e SEI [7591727](#)), em face da decisão de primeira instância (SEI [7308142](#)), somam-se as alegações finais (SEI [8132471](#)) e anexos (SEI [8132476](#), SEI [8132479](#), SEI [8132482](#), SEI [8132484](#) e SEI [8132487](#)) apresentadas após o Recorrente ser notificado pela Agência acerca da possibilidade de agravamento da decisão recorrida. Em ambas as peças citadas o Recorrente reitera as suas razões recursais, bem como as preliminares invocadas no recurso, sobretudo:

(I) que seja concedido o efeito suspensivo;

(II) que seja anulado o Processo Administrativo Sancionador (PAS) por ausência de citação/notificação exclusiva;

(III) que seja anulado o Auto de Infração por ausência de valor a ser arbitrado à possível multa; e, subsidiariamente,

(IV) que seja observado o princípio da impessoalidade com aplicação de pena idêntica a caso idêntico.

2.3. Das questões preliminares

2.3.1. De início, corroboro com a ASJIN e reitero o entendimento sobre a não concessão do efeito suspensivo previsto no art. 38, § 1º, da Resolução ANAC nº 472/2018, pois não se exerga presente a hipótese de "*justo receio de prejuízo de difícil ou incerta reparação decorrente da execução*" (art. 61, parágrafo único, da Lei nº 9.784/1999).

2.3.2. Sobre a alegada ausência de citação/notificação exclusiva do Recorrente, tal argumento não merece prosperar. Conforme documentação do presente processo, em 04/05/2022 por meio de Aviso de Recebimento - AR (SEI [7219371](#)) houve a notificação do Recorrente referente à presente autuação, através do Ofício 3063 (SEI [7121827](#)). Esgotado o prazo de resposta concedido ao autuado, como não houve manifestação acerca do Ofício, os autos do processo foram encaminhados à Coordenadoria de Julgamento e Demandas Externas, da Superintendência de Pessoal da Aviação Civil - CJDE/SPL, autoridade competente para julgamento em Primeira Instância. Desta forma, fica comprovado que o Recorrente foi devidamente notificado ao longo de todas as fases processuais.

2.3.3. Quanto ao pleito de anulação do Auto de Infração por ausência de valor a ser arbitrado à possível multa, verifica-se nos arts. 15 e 18 da Resolução ANAC nº 472/2018, que o auto de infração é o instrumento que contém a delimitação dos fatos que serão objeto de apuração no PAS e que deve conter os seguintes elementos:

- (I) numeração sequencial;
- (II) identificação e endereço do autuado;
- (III) local, data e hora da lavratura;
- (IV) descrição objetiva do fato ou do ato constitutivo da infração objeto de apuração, incluindo data, local e, quando pertinente, hora da ocorrência;
- (V) indicação da disposição legal e/ou da legislação complementar infringida;
- (VI) indicação do prazo e local para apresentação de defesa; e
- (VII) identificação, contendo pelo menos a matrícula e a assinatura do autuante.

2.3.4. Dito isto, tanto o Auto de Infração (SEI [7086561](#)) quanto o Relatório de Ocorrência (SEI [7086564](#)) apresentam a descrição objetiva do fato ou do ato constitutivo da infração objeto de apuração, qual seja, o de fazer inserir em sua CIV Digital **66 (sessenta e seis)** voos, totalizando 162:06 hh:mm sem de fato tê-los realizados, quantificando as infrações cometidas pelo autuado e delimitando os fatos que foram objetos da apuração no presente processo sancionador. Ademais, no Auto de Infração foi disponibilizado uma tabela auxiliar com os "Valores Mínimo, Médio e Máximo de Multa", o "Número de condutas/infrações" e o "Valor estimado da multa com desconto de 50%". Portanto estão cumpridos todos os requisitos do Auto.

2.3.5. Acrescenta-se que o valor final da multa depende da análise de condições agravantes e atenuantes, além da análise da existência de boa-fé, conforme estabelecido pela Resolução ANAC nº 472/2018, que somente podem ser determinadas no momento da Decisão de Primeira Instância. Assim, não se verifica prejuízos ao autuado ou a existência de vício insanável capaz de anular o Auto de Infração.

2.4. Da Sanção Restritiva de Direitos

2.4.1. No presente caso, a primeira instância aplicou a sanção de suspensão punitiva de todas as habilitações do Recorrente pelo período de 40 (quarenta) dias, com base na metodologia do art. 37 da Resolução ANAC n.º 472/2018.

2.4.2. Em contradita, ao ser notificado da possibilidade de agravamento da sanção proposta, o recorrente menciona em suas alegações finais (SEI [8132471](#)) que "*... qualquer sanção aplicada neste*

processo administrativo deverá obedecer à limitação sancionatória constante do Auto de Infração...". Pois bem, a Resolução ANAC nº 472/2018, em seu art. 44, deixa claro que o recurso à Segunda Instância poderá resultar em alteração da espécie de sanção aplicada, de acordo com a gravidade dos fatos apurados.

2.4.3. O Auto de Infração (SEI [7086561](#)), objeto deste processo, foi lavrado a partir da apuração de irregularidades no âmbito de outro processo (SEI nº [00065.037722/2021-06](#)) no qual se concluiu não haver indício de irregularidade no processo de concessão de licença de piloto privado em avião - PPR; e que embora tenha havido a inserção de voos e horas de voo fictícias sob as aeronaves de matrículas PT-KEM, PP-ABP e PT-RPM, nenhum desses voos foi utilizado para concessão de qualquer licença/habilitação perante a Gerência de Certificação de Pessoal da Superintendência de Pessoal da Aviação Civil - GCEP/SPL.

2.4.4. Assim, conforme o racional acima, embora as infrações atribuídas ao Recorrente sejam graves do ponto de vista da violação ao dever de lealdade e boa-fé entre administrado e administração, entendendo que somente restaram comprovados os 66 (sessenta e seis) lançamentos de voos irregulares na Caderneta Individual de Voo - CIV Digital do Recorrente, perfazendo um total de 162:06 hh:mm de voos, sem maiores repercussões nos demais processos de certificação conduzidos pela SPL.

2.4.5. Portanto, julgo ser adequada ao presente caso a sanção restritiva de suspensão de todas as habilitações do Recorrente pelo período de 40 (quarenta) dias, fixada em sede de primeira instância, e aqui exponho minhas razões. Ao contrário de casos recentemente julgados por este Colegiado - Voto DIR-RBC (SEI [8676936](#)) e Voto DIR-LRI (SEI [8321708](#)) - que resultaram na penalidade de cassação de licenças e habilitações de tripulantes, no caso em tela o Recorrente, apesar das inserções indevidas, não se utilizou das horas de voos irregulares para fins de concessão de licenças ou concessão/revalidação de habilitações. Também não consta neste processo a indicação de que tais horas tenham sido utilizadas para outros fins.

2.4.6. Desta forma, concordando com a fundamentado da decisão de primeira instância, com reconhecimento da ausência de circunstâncias agravantes e a presença de uma única atenuante (inexistência de aplicação definitiva de sanções nos 12 (doze) meses anteriores à data do cometimento da infração em julgamento), julgo que a sanção restritiva de direitos deve permanecer como fixada na decisão recorrida, qual seja, suspensão punitiva de todas as habilitações do Recorrente pelo período de 40 (quarenta) dias.

2.5. **Da Sanção Pecuniária**

2.5.1. Em sede de Primeira Instância, a sanção pecuniária foi fixada no valor total de R\$ 105.600,00 (cento e cinco mil e seissentos reais), fruto da somatória de 66 (sessenta e seis) condutas infracionais individualizadas. Ato contínuo, em seu recurso, o Recorrente defende a reforma da decisão de primeira instância para que seja considerada a aplicação de apenas 1 (uma) infração de caráter continuado, utilizando como fundamentação os princípios da impessoalidade, da razoabilidade e da proporcionalidade.

2.5.2. Ao avaliar as razões do recurso, principalmente quanto aos princípios da razoabilidade e da proporcionalidade, concluo que a aplicação cumulativa de multa fixada no *quantum* acima descrito se distancia demasiadamente do pleno atingimento da função de uma sanção, qual seja, punir, educar e reprimir o infrator. E aqui ressalto novamente, que a aplicação de multa em patamares excessivamente elevados, cuja quitação pode inclusive restar inviabilizada, pode se tornar um obstáculo quase intransponível na carreira do tripulante no setor da aviação civil, ferindo, inclusive, preceitos da regulação responsiva de intervenções proporcionais e justas do regulador.

2.5.3. Assim, para promover uma sanção que considero proporcional, justa e razoável, proponho solução já utilizada por este colegiado em decisões similares recentes (Voto DIR-TP SEI [8701642](#), Voto DIR-RBC SEI [8676936](#) e Voto DIR-LRI SEI [8321708](#)), que passa pela utilização da metodologia matemática de decaimento exponencial constante do art. 37-B da Resolução ANAC nº 472/2018, para definição da sanção pecuniária.

2.5.4. Como nas citadas decisões, que também envolveram o lançamento de horas irregulares em CIV, a forma do cálculo da quantidade de ocorrências prevista na fórmula de cálculo da multa se baseia no **número de horas de voo fraudadas** e não no número de linhas ou registros na CIV. Tal mudança se lastreia no fato de que todos os requisitos de experiência de voo do RBAC 61 para a obtenção de licenças e habilitações são baseados em horas de voo, que atestam a operacionalidade dos pilotos em voos em aeronaves ou em simuladores qualificados pela ANAC. Assim, a reprovabilidade da conduta de atestar uma operacionalidade falsa à Agência, visando a obtenção de uma qualificação indevida, é espelhada no número de horas incorretamente declarado.

2.5.5. Para definição do número de ocorrências, adoto a formulação $n = h/3$ (número de horas fraudadas dividido por três), arredondado para cima, de forma que as multas resultantes da aplicação da metodologia de infração continuada sejam, conforme já mencionado, proporcionais à capacidade de pagamento de uma pessoa física, mas altas o suficiente para reprimir a prática de novas infrações pelo Recorrente e por outros aeronautas. Logo, pela dosimetria apresentada ($n = h/3$) e o já mencionado total de 162:06 hh:mm de voos irregulares configuram-se **55 (cinquenta e cinco)** ocorrências.

2.5.6. Ainda, para cálculo da sanção que será aplicada, também é necessário definir o valor da variável "f" previsto no art. 37-B da Resolução ANAC nº 472/2018. Quanto ao valor de "f", manifesto concordância com a ausência de agravantes e a existência de 1 atenuante considerada pela decisão de primeira instância - a inexistência de aplicação definitiva de sanções nos 12 (doze) meses anteriores à data do cometimento da infração em julgamento - o que implica que "f" assumo o valor de **2,0**.

2.5.7. Assim, aplicando a metodologia de cálculo mencionada acima, e utilizando o valor da multa unitária intermediária (média) igual a R\$ 2.800,00 (dois mil e oitocentos reais), resulta-se em um montante de **R\$ 20.765,36 (vinte mil, setecentos e sessenta e cinco reais e trinta e seis centavos)**, o qual proponho como sanção pecuniária a ser fixada no caso em tela.

3. DO VOTO

3.1. Diante das razões expostas, **VOTO pelo CONHECIMENTO** do recurso interposto pelo interessado e, no mérito, pela **REFORMA** da Decisão de Primeira Instância Administrativa (SEI [7308142](#)), de modo a **fixar o valor da sanção pecuniária em R\$ 20.765,36 (vinte mil, setecentos e sessenta e cinco reais e trinta e seis centavos)**, mantendo a suspensão punitiva de todas as habilitações do interessado pelo período de **40 (quarenta) dias**, conforme fixado na decisão recorrida.

É como voto.

LUIZ RICARDO DE SOUZA NASCIMENTO

Diretor



Documento assinado eletronicamente por **Luiz Ricardo de Souza Nascimento, Diretor**, em 14/08/2023, às 10:52, 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 **8850999** e o código CRC **19B63D3C**.