



## VOTO

**PROCESSO: 00065.021986/2023-00**

**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 8652164), o presente processo administrativo sancionador objetiva apurar infrações imputadas ao piloto Sr. **Everton Alves Calisto** (CANAC 187975) pela inserção de **102 (cento e dois)** lançamentos de voos irregulares em sua Caderneta Individual de Voo - CIV, que somam ao todo **188:42 (cento e oitenta e oito horas e quarenta e dois minutos)** de voo. Tal descumprimento das normas regulamentares resultou, no âmbito da Primeira Instância, a aplicação da sanção de multa no valor total de R\$ 22.224,31 (vinte e dois mil, duzentos e vinte e quatro reais e trinta e um centavos), cumulada com a aplicação da penalidade restritiva de direito, na forma da cassação das licenças de avião PPR nº 76993 e dos certificados de habilitação técnica respectiva de avião (MNTE), ficando o mesmo inabilitado pelo período mínimo de 2 (dois) anos para condução de avião de nacionalidade brasileira, vedada convalidação de eventual(is) licença(s) e habilitações de avião obtidas no exterior.

2.2. O Requerente, após ser notificado da decisão em primeira instância (SEI 9105802), recorreu apresentando as seguintes razões :

I - **(I)** que seja reconhecida a prescrição da pretensão punitiva pois alega que o prazo para Administração Pública é de 5 anos e conseqüentemente extinção do processo sem atribuição de qualquer ônus ao autuado, ora Recorrente; e

II - **(II)** Caso não seja esse o entendimento, que as penalidades fiquem adstritas a fatos apurados no processo sem a cassação da habilitação de Piloto Privado (PPR).

2.3. Acerca do primeiro pedido, o Recorrente alega prescrição em razão do fato ter ocorrido em 05/05/2016, há mais de 07 anos, quando ingressou com o pedido de concessão de Piloto Comercial de Avião (PCM) (Processo 00065.054256/2016-58).

2.4. Nesse ponto, considerando que o autuado foi notificado da infração em 05/06/2023, que era maior de 21 anos no momento da infração e os demais documentos lastreados nos autos até o momento, tal argumento não merece prosperar, sendo certo que tal ponto foi devidamente exaurido, especialmente nos itens 12 a 13 da Decisão de Primeira Instância (SEI 9080094), senão veja-se:

12. Nota-se no presente caso que as infrações relacionadas aos registros possivelmente adulterados de voos em CIV, em 2016, podem constituir crime de falsidade ideológica, tipificado no art. 299 do Código Penal - CP, de sorte que entende-se que sua prescrição deve ser regida pelos prazos nele previstos, especificamente nos art. 109 e 115 do Decreto-lei 2.848/1940:

***Decreto-Lei nº 2.848/1940***

*Art. 109. A prescrição, antes de transitar em julgado a sentença final, salvo o disposto no § 1º do art. 110 deste Código, regula-se pelo máximo da pena privativa de liberdade cominada ao crime, verificando-se:*

*(...)*

*IV - em oito anos, se o máximo da pena é superior a dois anos e não excede a quatro;*

*(...)*

*Art. 115 - São reduzidos de metade os prazos de prescrição quando o criminoso era, ao tempo do crime, menor de 21 (vinte e um) anos, ou, na data da sentença, maior de 70 (setenta) anos. (Grifou-se)*

13. Nesse sentido, a SPL exarou Despacho, cuja cópia ora se anexa à presente análise (9081440), no qual consignou esclarecimentos e diretrizes envolvendo prescrição no caso aqui tratado, e cujos trechos principais abaixo se transcrevem:

*a) O fornecimento de dados, informações ou estatísticas inexatas ou adulteradas objetivando criar obrigação ou alterar a verdade sobre fato juridicamente relevante constitui crime de falsidade ideológica, conduta tipificada no Art. 299 do Código Penal. Sendo assim, além das medidas administrativas cabíveis, deve a ANAC informar os órgãos competentes sobre a ocorrência considerando os parâmetros de prescrição estabelecidos no mesmo código conforme estabelece a Lei 9.873/99. Ou seja, oito ou quatro anos a depender da idade do infrator conforme artigos 109 e 115 do Decreto-lei 2.848/1940.*

*b) Observada a característica do sistema de certificação de pessoas, onde um registro pode ser lançado e permanecer inerte, sem uso ou fiscalização, por anos, até que o próprio interessado solicite ato administrativo relevante usando o registro inadequado como elemento comprobatório, verifica-se a prática de apresentação da informação falsa, inexata ou adulterada em dois momentos: Na inserção no sistema e, novamente, na apresentação de solicitação de ato que utiliza o registro. Trata-se, portanto, de duas ocorrências distintas onde se pratica a conduta anteriormente tipificada. Por isso, o prazo de prescrição deve ser contado a partir da inserção do registro do voo no sistema ou da utilização desse registro para solicitação de ato administrativo relevante (ex: licenças e/ou habilitações), o que ocorrer depois.*

2.5. Superada essa primeira questão, registro meu alinhamento com a decisão de primeira instância quando alega que o ato praticado pelo Requerente, qual seja, **utilizar-se de horas de voo inexistentes e documentos falsos**, representa prática ou circunstância que evidencia violação pelo agente infrator ao dever de lealdade e boa-fé, que regem as relações entre administrado e Administração. Conforme já consignado pela área técnica, os elementos dos autos demonstram que o Recorrente não apenas apresentou documentos/informações falsas a esta Agência, como também as utilizou em processo de certificação a fim de obter vantagens indevidas à concessão de licenças/habilitações. Destaco aqui que, de acordo com os elementos constantes do presente processo, as horas exigidas para a concessão da licença de PCM foram fraudadas quase em sua totalidade, o que se agrava pela inserção de documentos falsos referentes às horas de simulador, instrução e ficha de exame de proficiência (FAP).

2.6. Neste caso, manifesto minha absoluta concordância com o teor da decisão de primeira instância, a qual acolho como razões de decidir. Assim, tendo em vista a gravidade da violação, faz-se imperioso a esta Agência, no exercício do poder-dever de garantir a segurança da aviação civil, aplicar ao infrator medida que alcance os efeitos reparatório, compensatório, repressivo e punitivo. Dessa forma, conforme inúmeros julgados já transitados administrativamente, a ANAC considera que a penalidade de

multa é insuficiente para reparar à sociedade todo o risco agregado ao sistema de aviação civil decorrente das condutas acima mencionadas.

2.7. Ademais, é importante registrar que a estrutura regulatória do sistema de aviação civil é baseada em confiança mútua entre o regulado e a administração pública, uma vez que boa parte das informações e dados prestados à fiscalização são autodeclarados, como, registros em diários de bordo, registros em CIV, registros de manutenção de aeronaves, entre outros, de forma que a carga de responsabilidade conferida a um regulado certificado é condição *sine qua non* para a preservação da segurança de todo o sistema de aviação civil. Caso contrário, basta um elemento falhar para expor a níveis inaceitáveis as operações aéreas. Portanto, novamente registro que ratifico a Decisão em primeira instância, no sentido de avançar para além da multa e aplicar, cumulativamente, penalidade restritiva de direitos que mantenha o regulado afastado do sistema de aviação civil, qual seja a penalidade de cassação.

### 3. DO VOTO

3.1. Diante das razões expostas, **VOTO pelo CONHECIMENTO** do recurso interposto pelo interessado e, no mérito, pela **MANUTENÇÃO** da Decisão de Primeira Instância Administrativa (SEI 9080094), qual seja, **a aplicação da sanção de multa no valor total de R\$ 22.224,31 (vinde dois mil, duzentos e vinte e quatro reais e trinta e um centavos), cumulada com a aplicação da penalidade restritiva de direito, na forma da cassação das licenças de avião PPR nº 76993 e dos certificados de habilitação técnica respectiva de avião (MNTE) do tripulante senhor Everton Alves Calisto (CANAC 187975), ficando o mesmo inabilitado pelo período mínimo de 2 (dois) anos para condução de avião de nacionalidade brasileira, vedada convalidação de eventual(is) licença(s) e habilitações de avião obtidas no exterior.**

É como voto.

**LUIZ RICARDO DE SOUZA NASCIMENTO**

Diretor



Documento assinado eletronicamente por **Luiz Ricardo de Souza Nascimento, Diretor**, em 21/11/2023, às 11:48, 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 **9352817** e o código CRC **A6056226**.