



VOTO

PROCESSO: 00065.003522/2023-11

RELATOR: ROGÉRIO BENEVIDES CARVALHO

1. DA COMPETÊNCIA

1.1. A Lei nº 11.182/2005, em seu artigo 8º, estabelece a competência da ANAC para regular e fiscalizar os serviços aéreos e para reprimir infrações à legislação e aplicar as sanções cabíveis. Adicionalmente, a Resolução nº 472/2018, em seu art. 46, prevê como de competência da Diretoria o recurso interposto em face de decisões que apliquem sanções de suspensão, como ocorre no presente processo. Fica, portanto, evidente a competência da Diretoria Colegiada da Agência para apreciação do recurso em tela.

2. DA ANÁLISE E FUNDAMENTAÇÃO

2.1. Conforme exposto no Relatório^[1], **GUSTAVO SCHLOMMER** (CANAC 210205) recorreu das penalidades de multa no valor de R\$ 1.400,00 (um mil e quatrocentos reais), cumulativamente a sanção de suspensão punitiva de todas as habilitações do interessado pelo período de 20 (vinte) dias, além de cassação da habilitação de Instrutor de Voo Avião – INVA.

2.2. O Processo Administrativo Sancionador^[2] foi instaurado em razão do registro de dados e informações inexatas, na CIV Digital do instrutor autuado, referentes a suposto voo de instrução solo de aluno, com a aeronave de marcas PR-ISK. A fiscalização da Agência constatou a ausência de voo de navegação solo na missão NV02, por meio da ficha de peso e balanceamento, que contém peso referente a dois ocupantes, bem como na ficha de instrução prática do aluno, que informa a realização de voo DC - Duplo Comando.

2.3. De plano, importa destacar que o voo solo é uma transição fundamental na formação de pilotos, representando não apenas uma demonstração de habilidades técnicas, mas também um ponto de virada emocional e de crescimento pessoal na jornada para se tornar um piloto certificado. Neste contexto, importante trazer à baila manifestação anterior deste Colegiado acerca da relevância do voo solo na formação de um piloto^[3], lançada em processo análogo ao presente:

"Para que um aluno seja considerado apto para realizar um voo solo, ele deve cumprir vários pré-requisitos estabelecidos no RBAC nº 61. Esses critérios são rigorosamente definidos para assegurar que apenas os alunos que demonstraram conhecimento teórico, competência em voo e adequada tomada de decisão sejam autorizados a voar sozinhos. Acima de tudo, a confiança e aprovação do instrutor são vitais. O instrutor, com sua experiência e julgamento, é o melhor avaliador da prontidão do aluno para enfrentar o voo solo.

A integridade deste processo não pode ser comprometida por fraudes. A declaração falsa de voo solo traz consigo uma série de implicações negativas. Ela mascara a verdadeira extensão do treinamento e experiência de um piloto. Isso pode levar a uma falsa sensação de confiança ou competência, o que, por sua vez, pode resultar em decisões inadequadas. Em uma situação de emergência, a falta de experiência autêntica em voo solo pode ser a diferença entre uma resolução segura e um acidente."

2.4. Insta salientar que o autuado abstém-se de impugnar o mérito da decisão emanada em primeira instância, conforme apresentado no Recurso Administrativo^[4].

"5- A Decisão em comento se deu em consonância com a manifestação feita pelo Recorrente, confessando a prática da infração, optando pelo pagamento do valor da multa pecuniária com 50% (cinquenta por cento) de desconto.

6- Apesar da confissão expressa do Recorrente, ainda assim, cabe trazer à baila argumentos de forma a rebater a penalidade de sanção restritiva de direitos imposta, ou seja, a cassação de sua licença de INVA.

7- Sendo assim, não é pelo fato de Recorrente admitir a infração cometida que caberá, por isso, a aplicação de uma sanção tão gravosa.

8- De fato, não ocorreu o voo solo do aluno José Paulo, que teve instrução de voo na AVIAPRO CIAC, Centro de Instrução da Aviação Civil, quando supervisionado pelo Recorrente, que era INVA naquela centro de aviação.

9- O INVA, como bem esmiuçado no Relatório de Ocorrência, acompanhou o aluno em seu "voo solo", como ficou demonstrado na Ficha de Peso e Balanceamento e no POB do Diário de Bordo da aeronave, matrícula PR-ISK.

10- O Recorrente, admite o erro detectado pela ANAC, mas quer aqui externar de que não agiu deliberadamente ao acompanhar o aluno em seu voo.

11- De fato, o "voo solo" se faz necessário durante instrução, pois é o momento em que se avalia a capacidade e competência do aluno quanto ao seu comando de voo.

12- E claro que como INVA que era, no momento dessa etapa de instrução, o Recorrente deveria ter feito toda a avaliação de fora da aeronave, não embarcado.

13- Contudo, tal atitude, o de acompanhar o aluno, não foi uma decisão do Recorrente, mas uma prática que ao tempo se fez no CIAC em questão.

14- Tal assertiva é tão verdadeira que a própria ANAC abriu processo administrativo, de forma a averiguar essa conduta adotada pelo CIAC, em relação ao voos solos, tanto que houve a anulação daqueles voos em desacordo com o RBAC 61, sendo que alguns alunos tiveram que refazer seus voos.

15- Cabe ressaltar, ainda, que por esse motivo, o CIAC ainda teve as suas atividades suspensas por um período, sendo depois autorizado pela ANAC, a voltar com suas operações após cumprir com as determinações impostas."

2.5. Assim, cumpre ressaltar que todos os elementos já aludidos são manifestamente suficientes para dissipar qualquer incerteza acerca da veracidade da informação que ensejou a imputação da infração em apreço.

2.6. Para avaliação da razoabilidade e da proporcionalidade das penalidades impostas na origem, julgo relevante uma reflexão acerca da natureza e das consequências envolvidas na infração sob julgamento, bem como das circunstâncias apuradas pela SPL. Como tenho salientado em julgamentos recentes, são muito sensíveis ao sistema as condutas que envolvem o fornecimento de informações inexatas à Agência, com comprometimento da confiança necessária à garantia das condições adequadas de manutenção e promoção de proficiência dos aeronautas, bem como condução segura das operações e controles inerentes ao complexo sistema da aviação civil. Os avanços dados pela ANAC no sentido da implementação de uma regulação mais responsiva e coerente com a realidade da aviação civil brasileira têm permitido que a Agência reduza encargos e valorize o empenho dos agentes regulados com bom histórico de atuação e postura colaborativa, com isso priorizando providências de cunho preventivo e ajustando penalidades de maior magnitude. Ressalto, todavia, no caso em tela, a efetiva participação do piloto no voo em comento, o que diferencia o caso concreto de recentes eventos julgados por esta Diretoria, nos quais voos inexistentes foram lançados em CIV de forma flagrante.

2.7. Neste contexto, tendo em vista as reflexões acerca do contexto em que se desencadeou a autuação, a postura e a responsabilidade do autuado perante a ANAC, bem como o caráter pedagógico das providências administrativas em poder da Agência, sugiro a revisão da decisão.

2.8. Adoto como referência para a reforma interpretação recentemente endossada por este Colegiado na 3ª Reunião Deliberativa da Diretoria Colegiada, realizada em 15.02.2022. Do acurado Voto^[5] condutor da decisão, destaca-se:

"Já para a figura do instrutor que ora recorre, com base nos fatos expostos, entendo ser razoável e proporcional, alinhado com os princípios da regulação responsiva, a aplicação de uma única penalidade de caráter pecuniário, afastando a sanção de suspensão dos certificados de habilitação técnica averbados à sua licença. Importa repisar que a penalidade tem o papel de trazer o regulado à

legalidade e desencorajar sua reincidência, e só é efetiva se aplicada em medida razoável e proporcional à falta cometida. Caso contrário, pode, no limite, inviabilizar a permanência do agente regulado no mercado."

2.9. Assim, percebo uma analogia com condutas transgressoras envolvendo a função a bordo distinta daquela declarada na CIV. Com propósito pedagógico, proponho que, para o caso concreto, seja mantida a sanção pecuniária singular aplicada em primeira instância, fixada no valor de R\$ 1.400,00 (mil e seiscentos reais) em atendimento ao requerimento com solicitação de arbitramento de multa em montante correspondente a 50%, com a exclusão das penalidades restritivas de direitos previstas na decisão recorrida.

3. DO VOTO

3.1. Ante o exposto, **VOTO PELO PROVIMENTO PARCIAL** do recurso, para **REFORMAR a Decisão de Primeira Instância** para aplicar multa no valor de R\$ 1.400,00 (um mil e quatrocentos reais), afastando as sanções de suspensão e de cassação de habilitações.

3.2. À ASTEC, para restituição dos autos à ASJIN e à SPL para adoção das providências cabíveis.

É como voto.

ROGÉRIO BENEVIDES CARVALHO
Diretor

- [1] Relatório de Diretoria DIR-RBC (SEI nº 9368923)
- [2] Auto de Infração (SEI nº 8186352)
- [3] Voto DIR-RC (SEI 9140194)
- [4] Recurso Administrativo (SEI nº 9125577)
- [5] Voto do Diretor Tiago Pereira, Relator (SEI nº 6814735)



Documento assinado eletronicamente por **Rogério Benevides Carvalho, Diretor**, em 05/12/2023, às 17:03, 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 **9369020** e o código CRC **FA5419FA**.