



VOTO

PROCESSO: 00065.022643/2023-54

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 9433009), o presente processo administrativo sancionador objetiva apurar infrações imputadas ao piloto Sr. **Rafael Maiki da Silva Santos (CANAC 206543)** pela inserção de **205 (duzentos e cinco)** lançamentos de voos irregulares em sua Caderneta Individual de Voo - CIV, que somam ao todo **308:06 (trezentos e oito horas e seis minutos)** de voo. Tais descumprimento resultaram, no âmbito da Primeira Instância, na aplicação da sanção de multa no valor total de **R\$ 28.554,51 (vinte e oito mil, quinhentos e cinquenta e quatro reais e seis centavos)**, cumulada com a aplicação da penalidade restritiva de direito, na forma da cassação das licenças de avião PPR nº 77981 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. Após ser notificado da decisão de primeira instância (SEI 9228107), o Acusado interpôs recurso administrativo (SEI 9297808) apresentando as seguintes razões: (i) que os voos foram removidos da sua CIV digital; (ii) declara que ainda restam horas suficientes para a manutenção da concessão da licença e habilitação; (iii) que, mesmo em condição financeira deficitária, teria arcar com a maioria dos voos exigidos para a licença de piloto privado e piloto comercial; (iv) que teria sofrido má influência de outros tripulantes para realização dos lançamento fraudulentos.

2.3. Muito bem. Sobre os argumentos trazidos aos autos, passo a me manifestar, primeiramente, sobre a alusão de que teria removido os voos irregulares da CIV. Neste ponto, importante destacar que, conforme se verifica nos autos, a remoção das horas irregulares somente se deu após a notificação da instauração do processo administrativo (SEI 00065.047888/2022-11). Portanto, tal atitude não merece qualquer abono.

2.4. No que tange à declaração de que mesmo subtraídas as horas fraudulentas haveriam horas suficientes para a manutenção regular da licença e habilitações, esta alegação não merece prosperar. Observo que a área técnica de certificação de pessoal da Agência aponta no Ofício nº134 (SEI 8331323) que, a partir da invalidação das horas de voo supostamente fraudulentas (registradas em CIV digital sem o correspondente registro no diário de bordo das aeronaves ou que foram negados pelo operador do equipamento), o senhor Rafael Maiki não atenderia aos requisitos constantes nas seções 61.101 do RBAC 61 para concessão da licença de PCM (SINTAC 00065.078610/2016-30), tampouco com as seções 61.223 e 61.243 do RBAC para concessão de sua habilitação IFRA (SINTAC 00065.078610/2016-30) e PAGA (SINTAC 00065.026855/2021-49). Do total, o acusado fraudou 308:06 horas, restando evidente afronta aos requisitos impostos no arcabouço normativo em vigor, a saber RBAC 61. A correta e legítima instrução e a devida experiência são de suma importância para a segurança da aviação e da sociedade; não por menos se estabelecem parâmetros que devem ser rigorosamente privilegiados para o alcance dos objetivos de todo o sistema de aviação.

2.5. Quanto à tentativa de motivar sua ação fraudulenta nos altos custos de formação de piloto, na sua limitada situação financeira e na influência sofrida para tal ação, todas as justificativas passam ao largo de se mostrarem, minimamente, legítimas. Nenhuma dessas dificuldades levantadas são capazes de justificar a prática de um ilícito, e por tanto insuficientes para afastar qualquer penalidade. Ao fazer isso, o acusado expôs o sistema de aviação civil a um nível de risco inaceitável. Além disso, colocou em risco, também, a imagem institucional da ANAC e da própria Administração Pública, visto que a sociedade tem a legítima expectativa de que seus prestadores de serviços sejam devidamente acreditados pelo poder público.

2.6. Superadas as questões apresentadas, expresso minha concordância com a decisão de primeira instância ao afirmar que a conduta do Requerente, consistente na **utilização de horas de voo fictícias e documentos falsificados**, configura uma prática que evidencia a violação do dever de lealdade e boa-fé nas relações entre o indivíduo sujeito à regulamentação e a Administração. Como mencionado pela área técnica, os elementos do processo indicam que o Recorrente não apenas submeteu documentos/informações fraudulentas a esta Agência, mas também as utilizou no processo de certificação para obter vantagens indevidas na obtenção de licenças/habilitações. Vale ressaltar que, de acordo com os registros do processo em questão, as horas necessárias para a concessão da licença de PCM/IFRA e habilitação de piloto agrícola - PAGA, foram majoritariamente fraudadas, agravadas pela inclusão de documentos falsos relacionados a horas de simulador, instrução e ficha de exame de proficiência (FAP).

2.7. Neste contexto, expresso, ainda, minha total concordância com o teor da decisão de primeira instância, que aceito como fundamentação para minha própria decisão. Diante da gravidade da infração e no exercício do poder-dever de zelar pela segurança da aviação civil, torna-se imperativo para esta Agência aplicar ao infrator uma medida que englobe efeitos reparatórios, compensatórios, repressivos e punitivos. Como corroborado por inúmeros precedentes administrativos desta Agência, a ANAC considera que a penalidade de multa por si só é inadequada para reparar à sociedade o risco acrescido ao sistema de aviação civil resultante das condutas mencionadas acima.

2.8. Além disso, é relevante destacar que a estrutura regulatória do sistema de aviação civil se fundamenta na confiança mútua entre os regulados e a administração pública. Grande parte das informações e dados fornecidos à fiscalização são autodeclarados, como registros em diários de bordo, CIV, manutenção de aeronaves, entre outros. A responsabilidade conferida a um regulado certificado é crucial para preservar a segurança do sistema de aviação civil, pois qualquer falha em um desses elementos pode expor as operações aéreas a níveis inaceitáveis de risco. Portanto, reitero meu apoio à decisão de primeira instância, propondo que, além da multa, seja aplicada cumulativamente penalidade restritiva de direitos que afaste o regulado do sistema de aviação civil, a saber, a 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 9051839), qual seja, **a aplicação da sanção de multa no valor total de R\$ 28.554,51 (vinte e**

oito mil, quinhentos e cinquenta e quatro reais e cinquenta e um centavos), cumulada com a aplicação da penalidade restritiva de direito, na forma da cassação das licenças de avião PPR nº 77981 e dos certificados de habilitação técnica respectiva de avião (MNTE) do tripulante senhor Rafael Maiki da Silva Santos (CANAC 206543), 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 19/12/2023, às 11:39, 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 **9439692** e o código CRC **67A15B2E**.

SEI nº 9439692