



VOTO

PROCESSO: 00065.054845/2019-89

INTERESSADO: KLEBER AIRES BONFIM

RELATOR: TIAGO SOUSA PEREIRA

VOTO-VISTA: RICARDO BISINOTTO CATANANT

VOTO-VISTA

1. INTRODUÇÃO

1.1. Trata-se de recurso administrativo apresentado pelo Sr. Kleber Aires Bonfim, no âmbito do Auto de Infração (AI) nº 009772/2019, de 30/9/2019 (SEI 3552865). De acordo com o Relatório de Ocorrência (SEI 3552908) produzido pela Superintendência de Padrões Operacionais - SPO, o interessado inseriu em sua Caderneta Individual de Voo – CIV Digital um total de 78 lançamentos de voos irregulares na aeronave PT-HPT.

1.2. Ademais, adoto, em sua integralidade, o relatório apresentado pelo Diretor Relator consignado nos autos (SEI 7569300).

1.3. Nessa oportunidade, com a devida vênia, apresento complemento ao voto do Diretor Relator proferido na 20ª Reunião Deliberativa, de 13/12/2022 (SEI 7594647), quanto ao argumento para a aplicação da sanção de cassação e quanto ao valor da multa pecuniária proposto.

2. DA GRAVIDADE DA FALSIFICAÇÃO DE VOOS NA CIV

2.1. Em seu voto SEI 7594647, o Diretor Relator explicita que:

Portanto, levando-se em consideração que: (i) os voos registrados não ocorreram; (ii) que os registros foram utilizados para fins de comprovação do requisito de experiência mínima para obtenção da habilitação de Piloto Agrícola; (iii) que o autuado, em sua defesa, apresentou reiteradamente documentação de veracidade incomprovada; (iv) que o cumprimento, pelo regulado, do dever de expor os fatos conforme a verdade e de proceder com lealdade e boa-fé junto à Agência, seja no procedimento de certificação como piloto, seja na apuração de condutas infracionais, é imprescindível para que a Agência consiga desempenhar sua função pública (art. 4º, I, II da Lei 9.784/1999); com fulcro na IN 08/2008, art. 44, III, e com base na gravidade da conduta do infrator, considero que a sanção adequada deva ser a cassação de todas e quaisquer licença e habilitações a elas averbadas.

2.2. Não tenho óbices quanto a qualquer uma destas alegações. Na verdade, aproveito para reconhecer o trabalho do Relator em investigar a fundo a situação do interessado. Contudo, acrescento meu entendimento de que a infração constatada nos autos é de tamanha gravidade que, por si só, já justifica a adoção de sanção de cassação.

2.3. Conforme já me pronunciei em processo anterior (SEI 5944971), reafirmo que:

A segurança da aviação se baseia em todo um sistema de boa-fé objetiva, com deveres de lealdade, transparência e colaboração, em que a confiança nos profissionais licenciados é fundamental. (...) Sendo assim, seus esforços tendem a ser mais concentrados onde há mais risco para a sociedade. Grande parte da segurança de voos privados, como é o caso dos realizados pelo recorrente, reside exatamente na confiança sobre o piloto. Mesmo ações fiscalizatórias da ANAC muitas vezes se baseiam em declarações do piloto, como registro na Caderneta Individual de Voo (CIV) e no Diário de Bordo. Sendo assim, a idoneidade profissional é um aspecto fundamental para a segurança da aviação civil (...)

2.4. O registro de cada voo em CIV Digital constitui um fornecimento de importante informação à ANAC. Cada registro é realizado individualmente, após acesso ao sistema por meio de senha e login

pessoal, e somente é concretizada após a confirmação do aeronauta. O RBAC 61.31(d) desde sua emenda 00 sempre foi claro:

(d) É da responsabilidade de cada piloto manter atualizados seus registros de voo, bem como a veracidade de seu conteúdo.

2.5. A declaração de voos comprovadamente inexistentes ou com dados inexatos à ANAC implica burla à comprovação de experiência exigida, que além da obtenção de proveito para si próprio com o recebimento da licença ou habilitação, e de visar ganhos financeiros indevidos por não efetuar o dispêndio pecuniário por esses voos, compromete a segurança do sistema de aviação, tendo em vista que a proficiência dos pilotos é premissa indispensável ao setor.

2.6. Nessa trilha, a consequência mais imediata destas fraudes é o risco direto representado por pilotos operando com treinamentos inferiores ao mínimo. Esse risco aumenta quanto maior for o nível da licença obtida. Por exemplo, fraudes em licença de piloto comercial colocam não apenas a vida do fraudador em risco, mas também de terceiros que podem estar sendo transportados ou em solo.

2.7. Assim sendo, restando a conduta do interessado, no presente caso, revestida de total desrespeito, não só aos deveres de boa-fé e lealdade inerentes às relações com a administração pública e sociedade civil, mas também à segurança da aviação civil como um todo, entendo que a gravidade dos fatos enseja aplicação de penalidade à altura.

2.8. Importante ressaltar que este entendimento não é apenas desta Agência sendo compartilhado por diversas outras autoridades de aviação civil no mundo. Recentemente, em março de 2022, o *General Counsel* da autoridade de aviação civil do Reino Unido assim se expressou em um caso de um piloto condenado por alegações falsas de experiência em pilotagem e comando (<https://www.caa.co.uk/news/commercial-pilot-sentenced-for-fraud/>):

The Civil Aviation Authority's prosecution and the sentence imposed show that offences of this kind are taken very seriously by the Civil Aviation Authority and the Courts. Pilot integrity is at the heart of aviation safety and we will take all steps necessary to maintain that position.

2.9. Da mesma forma, a *Order 2150.3C Change 10* da autoridade dos Estados Unidos da América deixa claro que uma declaração fraudada é um ato singular capaz de gerar a cassação das carteiras de um piloto (https://www.faa.gov/documentLibrary/media/Order/FAA_Order_2150.3C_includingCHGS1-10.pdf).

2.10. Entendo que seja hora para a Agência acompanhar esses bons exemplos e tomar uma postura mais dura quanto a este tipo de fraude que fragiliza todo o sistema de aviação civil. Sendo assim, acompanho o relator em considerar que a sanção adequada deva ser a cassação de todas e quaisquer licenças e habilitações a elas averbadas, ressaltando ainda que a mesma sanção deva ser considerada aplicável mesmo em casos restritos a inserção de voos falsos em CIV, conforme outros casos já julgados por essa Diretoria como expresso nos votos SEI 8676936 e 8321708. Obviamente, deve-se respeitar as características do caso concreto. No presente processo, somando-se as horas constantes no Relatório de Ocorrência SEI 3552865 temos um total de 104 horas e 48 minutos de voos que não ocorreram.

3. DOS CASOS SEMELHANTES E ACIDENTES

3.1. No contexto explicitado de segurança operacional, tomo a oportunidade para expor caso concreto dos riscos relacionados à fraude de horas de experiência. Em novembro de 2022, o Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA) emitiu o relatório do acidente com a aeronave PT-UNS (SEI 7951497). Tal relatório aponta que o piloto naquele caso havia cometido irregularidades na experiência de voo para sua habilitação de piloto agrícola, o mesmo fato tratado no presente caso. Além disso, o relatório aponta os seguintes fatores contribuintes do acidente: aplicação de comandos e julgamento de pilotagem. Apesar de ser impossível relacionar diretamente as horas fraudadas com esses fatores contribuintes, também não se pode considerá-los totalmente independentes.

4. DA SANÇÃO PECUNIÁRIA

4.1. Concordo com os seguintes entendimentos expressados pelo Relator em seu voto SEI 7594647. Em primeiro lugar, quanto à finalidade pedagógica da sanção a ser aplicada visando evitar a reincidência dos entes regulados. Em segundo, quanto à aplicação do princípio *tempus regit actum* no cálculo da dosimetria das penas que, no caso concreto, resulta na aplicabilidade do art. 22 da Resolução n.º 25/2008, para o valor de multa, e o art. 60 da IN n.º 08/2008, para o tempo de suspensão punitiva ou aplicação de cassação.

4.2. A sanção aplicada pela primeira instância de R\$ 124.800,00 (cento e vinte e quatro mil e oitocentos reais) parece ferir os princípios da razoabilidade e proporcionalidade no caso concreto. Para correção deste ponto, o relator, em seu voto, optou por balizar a metodologia matemática de decaimento exponencial constante do art. 37-B da Resolução 472. Utilizando um fator f igual a 2 (dois) (dosimetria atenuante aplicada pela primeira instância) e a quantidade de ocorrências igual a 78 (setenta e oito), o valor da multa foi fixado em R\$ 24.728,93 (vinte e quatro mil setecentos e vinte e oito reais e noventa e três centavos).

4.3. Desde aquele julgamento, essa Diretoria Colegiada optou por uma nova forma de contabilização das infrações. Seguindo essa nova metodologia já aplicada, por exemplo, nos votos SEI 8701642, 8676936 e 8321708, adoto a contabilização do número de ocorrências como $n = h/3$ (número de horas dividido por três), arredondado para cima e a mesma fórmula de decaimento exponencial usada no voto do relator com o mesmo valor para o fator f igual a 2.

4.4. Sendo assim, tem-se no presente caso, conforme já discutido, um total de 104 horas e 48 minutos, resultando em 35 ocorrências pela fórmula acima descrita e um valor de sanção final de R\$ 16.565,02 (dezesesseis mil quinhentos e sessenta e cinco reais e dois centavos).

5. VOTO

5.1. Ante o exposto, **VOTO** pelo conhecimento do Recurso Administrativo e, no mérito, pela **REFORMA** da decisão proferida em Primeira Instância Administrativa (SEI 6951531), aplicando sanção administrativa de multa no valor de R\$ 16.565,02 (dezesesseis mil quinhentos e sessenta e cinco reais e dois centavos), cumulada com sanção restritiva de direitos, na forma de **CASSAÇÃO** de todas suas licenças e habilitações, para condução de avião de nacionalidade brasileira, vedada convalidação de eventuais licenças e habilitações de avião obtidas no exterior.

É como voto.

RICARDO BISINOTTO CATANANT

Diretor



Documento assinado eletronicamente por **Ricardo Bisinotto Catanant, Diretor**, em 02/08/2023, às 11:18, 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 **8924493** e o código CRC **CD1F4872**.