



VOTO

PROCESSO: 00065.012616/2023-73

INTERESSADO: JHONATAN LUCAS SURIANO AMORIM DOS SANTOS

RELATOR: TIAGO SOUSA PEREIRA

1. DA COMPETÊNCIA

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. Por sua vez, a Resolução n.º 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 n.º 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 abordado no Relatório (SEI 8996726), apuram-se infrações imputadas ao tripulante Sr. Jhonatan Lucas Surian Amorim dos Santos pela inserção de 16 lançamentos de voos irregulares em sua Caderneta Individual de Voo - CIV, perfazendo um total de 38:41 hh:mm de voos. Tal conduta resultou, em primeira instância, na aplicação da sanção de multa no valor total de R\$ 25.600,00 (vinte e cinco mil e seiscentos reais), cumulada com a aplicação da sanção restritiva de direitos na forma de suspensão de todas as habilitações do recorrente pelo período de 40 (quarenta) dias.

2.2. As peças recursais ora em análise (SEI 8691078 e 8851890), em face da decisão de primeira instância, trazem, em breve síntese, os pedidos de decretação de nulidade do Auto de Infração por conta da irregularidade insanável, devido a suposta prescrição das infrações apuradas; alternativamente, requerem a reforma da decisão de primeira instância para ver declarada a aplicação de multa por uma única infração de natureza continuada.

2.3. As alegações do recorrente merecem prosperar parcialmente.

Da Prescrição

2.4. Aduz o interessado que, se valendo de lição do Dr. Marcelo Madureira Prates, esta Agência estaria procedendo com interpretação analógica, já que a tipificação do crime de falsidade ideológica, previsto no art. 299 do Código Penal, não possui exata correspondência típica com o art. 299, inciso V, do Código Brasileiro de Aeronáutica, o que deveria afastar a aplicação do prazo prescricional da lei penal.

2.5. Valho-me da própria lição trazida pelo interessado para constatar que a coincidência entre o objeto da ação punitiva da Administração e das autoridades penais deve estar fundada nos **fatos efetivamente apurados**. No presente caso, de falsificação de Caderneta Individual de Voo (CIV) para obtenção indevida de habilitações e licenças, não há qualquer outro fato utilizado pelas autoridades administrativa e penal para prosseguir com as ações cabíveis e, constatada sua autoria e materialidade, aplicar as sanções dos envolvidos na forma da lei, conforme competência dos entes envolvidos. Diante disso, julgo improcedente a alegação do interessado quanto à prescrição quinquenal.

Da Sanção Pecuniária

2.6. Quanto à sanção pecuniária, busca o interessado ver declarada a reforma da decisão de primeira instância para que seja considerada a aplicação de apenas uma infração de natureza continuada.

2.7. Valendo-me do expediente já utilizado por esta Relatoria e pelos demais Diretores desta Agência, proponho a metodologia matemática de decaimento exponencial constante do art. 37-B da Resolução 472 para estabelecer o valor da multa. Proponho, ainda, que o cálculo da quantidade de ocorrências prevista na fórmula já mencionada se baseie no número de horas de voo fraudadas, tomando o número de ocorrências como $n = h/3$ (número de horas 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 infrações similares por outros aeronautas. Não se olvide que a busca de proporcionalidade das sanções aplicadas e da adequação entre meios e fins não atenua a gravidade dos fatos apurados - obter habilitações perante esta Agência sem a devida operacionalidade é fato gravíssimo, que macula frontalmente os princípios da regulação responsiva e da confiabilidade que se espera de todos os regulados da ANAC.

2.8. Quanto ao cálculo da multa, resta então determinar o número de ocorrências e o valor da variável "f" previstos no art. 37-B da Resolução 472. Frente ao método de dosimetria apresentado ($n=h/3$), configuram-se 13 (treze) ocorrências. Quanto ao valor de "f", manifesto concordância com a inclusão de uma atenuante (a inexistência de aplicação definitiva de sanções nos 12 (doze) meses anteriores à data do cometimento da infração em julgamento) e a ausência de agravantes consideradas pela decisão de primeira instância (SEI 8570690), o que torna "f" igual a 2,00. Pelo método de cálculo da sanção pecuniária, verifica-se então o montante de R\$ 10.095,54 (dez mil e noventa e cinco reais e cinquenta e quatro centavos).

Da Sanção Restritiva de Direitos

2.9. Por fim, cabem algumas observações a respeito da aplicabilidade, no caso concreto, da sanção de cassação, conforme notificação de agravamento enviada ao piloto (SEI 8761254). Considero que o caso em questão possui elevado número de horas utilizado indevidamente, o que fez o aeronauta obter a licença para piloto comercial (PCM), bem como as habilitações para voo por instrumentos (IFRA) e aviões multimotores (MLTE) sem cumprir com os requisitos de experiência de voo previstos no RBAC 61. Ressalte-se a tabela contida no Parecer (SEI 8031806) da área técnica, que atesta, por exemplo, que o piloto obteve uma licença de piloto comercial sem qualquer instrução de voo por instrumento, bem como obteve sua habilitação MLTE sem qualquer instrução de voo em aeronaves multimotoras. Mais uma vez destaco que, especialmente para aviões, as qualidades de pilotagem de aeronaves multimotoras é sensivelmente distinta das aeronaves monomotoras, especialmente em procedimentos de emergência. Logo, essencial lembrar que tal habilitação não cumpre mero trâmite burocrático, mas constitui pilar fundamental para a segurança de voo das operações envolvendo tais aeronaves. O mesmo ocorre com voos por instrumentos, que requerem conhecimento específico de utilização de cartas aeronáuticas, bem como a adoção de procedimentos diferenciados na partida, em rota e em aproximação, o que requer dos aeronautas capacitação específica para que mantenham as operações em nível aceitável de segurança.

2.10. Frente a apresentação de documentação falsa a esta Agência e o uso da prerrogativa de voo sem as competências cognitivas e psicomotoras que sustentem tais operações em níveis de segurança

aceitáveis, requer-se que esta Agência adote a medida punitiva mais gravosa possível, qual seja, a cassação de todas as licenças do aeronauta e habilitações a elas averbadas. Mais uma vez, ressalto a gravidade dos fatos apurados, que maculam a integridade do sistema de aviação civil e os padrões de segurança operacional tão caros a esta Agência.

3. DO VOTO

3.1. Diante das razões expostas, **VOTO pelo CONHECIMENTO** do recurso interposto pelo interessado e, no mérito, pela **REFORMA** da decisão proferida em primeira instância (SEI 8570690), de modo a fixar o valor da sanção pecuniária em R\$ 10.095,54 (dez mil e noventa e cinco reais e cinquenta e quatro centavos) cumulada com a **cassação de todas as licenças do interessado e habilitações a elas averbadas**, pelas 13 condutas de natureza continuada enquadradas no art. 299, inciso V, do Código Brasileiro de Aeronáutica.

3.2. Encaminhem-se os autos à Superintendência de Pessoal da Aviação Civil - SPL para a adoção imediata das providências cabíveis.

É como voto.

TIAGO SOUSA PEREIRA
Diretor-Presidente Substituto



Documento assinado eletronicamente por **Tiago Sousa Pereira, Diretor-Presidente, Substituto**, em 29/08/2023, às 15:59, 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 **8997117** e o código CRC **13D12C0D**.