



VOTO

PROCESSO: 00065.018107/2020-10

RELATOR: TIAGO SOUSA PEREIRA

1. DESCRIÇÃO DOS FATOS

1.1. A Lei n.º 11.182, de 27 de setembro de 2005, art. 8º, confere à ANAC as prerrogativas de regular e fiscalizar, entre outros, a formação e o treinamento de pessoal especializado e a habilitação de tripulantes (inciso X) e de reprimir infrações à legislação, inclusive quanto aos direitos dos usuários, e aplicar as sanções cabíveis (inciso XXXV).

1.2. Adicionalmente, a Lei de criação da ANAC, em seu art. 11, VIII, atribui à Diretoria Colegiada a competência para apreciar, em grau de recurso, as penalidades impostas pela ANAC.

1.3. Por fim, tendo, da decisão recorrida, resultado a cassação das licenças e habilitações do recorrente, verifica-se cumprida a condição disposta na Resolução nº 472, de 06 de junho de 2018, art. 46, caput, para a apreciação de recurso, em última instância administrativa, pela Diretoria.

1.4. Do exame dos dispositivos legais acima citados, conclui-se ser da Diretoria Colegiada da ANAC a competência para deliberar a respeito da matéria em exame.

2. DA ANÁLISE E FUNDAMENTAÇÃO

2.1. Da análise dos autos, observa-se que o recorrente foi regularmente notificado da emissão de Auto de Infração (AI) em seu desfavor. Oportunizado prazo para defesa prévia, o autuado a interpôs tempestivamente. Inconformado com a decisão de primeira instância, que lhe aplicou penalidade de multa de R\$ 34.041,85 (trinta e quatro mil e quarenta e um reais e oitenta e cinco centavos), cumulada com a cassação de suas licenças e das habilitações a elas averbadas, o autuado apresentou recurso a esta Diretoria Colegiada, também dentro do prazo legal. Portanto, o curso dos atos confirma a observância do contraditório e da ampla defesa, bem como a regularidade processual.

2.2. Em síntese, o aeronauta recorre a este Colegiado pleiteando o reconhecimento da prescrição da providência administrativa, com fulcro no art. 319 do Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA). Alega, ainda, haver entendimento desta Diretoria no sentido de somente aplicar a cassação a casos que envolvam a fraude de mais de 50% (cinquenta por cento) do quantitativo de horas requeridas para a obtenção das respectivas licenças e/ou habilitações.

2.3. Tais alegações não merecem prosperar.

2.4. Quanto à suposta prescrição dos fatos apurados, deve-se levar em conta que os voos lançados em sua CIV Digital não ocorreram - logo, fatos inexistentes são ineptos para serem utilizados como marco inicial de contagem do prazo prescricional. No presente caso, a conduta apurada, que fixa adequadamente o marco temporal para início da prescrição da ação punitiva da Administração Pública, é o lançamento de horas inexatas em CIV, não a data aduzida pelo piloto da realização de voos inexistentes, uma vez que a infração à legislação em vigor, nos termos da lei 9.873, se dá pela inserção de voos inexistentes no sistema da ANAC. Conforme se verifica no documento SEI 9212018 (cópia da CIV

Digital do recorrente contendo as datas dos registros dos voos), de todos os lançamentos contestados, os mais antigos datam de 26/05/2015. O Auto de Infração, ato inequívoco que importa apuração do fato e tem o condão de interromper a prescrição quinquenal, foi lavrado em 18/05/2020. Assim, visto que a infração se configura no momento em que é efetuado o lançamento na CIV, não há que se falar em prescrição de nenhum dos registros analisados.

2.5. O recorrente também se equivoca ao alegar suposto entendimento deste Colegiado pela aplicação de sanções restritivas de direito (suspensão ou cassação) com base em percentual do requisito regulamentar que fora fraudado.

2.6. Ao decidir pela aplicação de penalidades restritivas, a ANAC avalia, no caso concreto, a gravidade da conduta praticada, especialmente, pondera acerca de seus efeitos para a redução dos níveis de segurança e a conseqüente exposição do sistema de aviação civil a risco inaceitável. Verifica ainda, se houve violação ao dever de lealdade e boa-fé que rege as relações entre administrado e Administração, bem como se o contexto infracional envolve ocorrências que indiquem a exploração de atividade regulada sem os correspondentes certificados, licenças, concessões ou autorizações, para a qual estes sejam exigidos, ou se essas outorgas foram obtidas de maneira fraudulentas.

2.7. Desta forma, tendo em vista que o recorrente se valeu de parte dos lançamentos contestados neste PAS para comprovar o cumprimento de requisito regulamentar da ANAC e obter de forma irregular licença de "Piloto de Linha Aérea" - PLA, verifica-se a prática de conduta gravíssima, cabendo a esta Agência impor-lhe sanção proporcional.

2.8. Quanto à sanção pecuniária, a primeira instância seguiu a linha já fartamente adotada em votos recentes deste Colegiado, que têm consagrado a utilização da metodologia matemática de decaimento exponencial constante do art. 37-B da Resolução 472 - sendo o número de ocorrências igual a um terço da quantidade de horas fraudadas ($n = h/3$, arredondado para cima) - como dosimetria capaz de entregar a razoabilidade e proporcionalidade que buscamos na aplicação das multas.

2.9. Ademais, observa-se que, quando notificado da lavratura do Auto de Infração, o autuado apresentou pedido de arbitramento sumário da multa e, mesmo depois de exarada a decisão de primeira instância, não contestou a autoria das condutas. Em vez disso, manifestou-se contrário apenas à dosimetria das penas e requereu o reconhecimento da prescrição de providência administrativa. Assim, há que se considerar o entendimento do Comitê de Instâncias Julgadoras – CTIJ, adotado em votos recentes desta Diretoria (SEI 8773085), para casos em que o desconto arbitrado em 50% da multa é concedido em conjunto com a aplicação da metodologia de infrações de natureza continuada (SEI 5499614).

2.10. Portanto, como o recorrente anotou em sua CIV, 518 (quinhentos e dezoito) lançamentos irregulares, os quais resultaram em 644 (seiscentas e quarenta e quatro) horas de voo, verificam-se, portanto, 215 (duzentas e quinze) ocorrências infracionais. Adotando-se o fator $f = 1,85$ (patamar intermediário considerado no arbitramento sumário), a multa resultante é de R\$ 25.521,46 (vinte e cinco mil quinhentos e vinte e um reais e quarenta e seis centavos).

2.11. Com relação à penalidade restritiva de direitos, da apuração dos fatos restou comprovada fraude em registro de experiência de voo que permitiu que fosse indevidamente conferida ao recorrente a prerrogativa de transportar passageiros em voos comerciais, na função de piloto em comando (PLA).

2.12. Requisitos de experiência mais rígidos para pilotos do transporte público de passageiros, se justificam pelo volume da operação e pela assimetria de informação inerente à atividade. Portanto, para atuar num operador aéreo certificado pela ANAC, como empresa de linha aérea ou de táxi aéreo, o piloto deve cumprir requisitos mínimos de horas de voo, que garantam o domínio de conhecimentos, habilidades e atitudes em nível compatível com o transporte público de pessoas.

2.13. Tendo descumprido a norma, como restou evidenciado, o autor expôs o sistema de aviação civil a um nível de risco inaceitável. Esteve em risco, também, a imagem institucional da ANAC e da própria Administração Pública, visto que os passageiros têm a legítima expectativa de serem transportados por prestadores de serviços devidamente acreditados pelo poder público.

2.14. Portanto, em vista de tão grave 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 transitados administrativamente, a ANAC, considera que a penalidade de multa é insuficiente para reparar à sociedade todo o risco a que pessoas de boa-fé, desprovidas de conhecimentos técnicos que dizem respeito ao transporte aéreo de passageiros, puderam ter sido expostas.

2.15. Ademais, 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 – é um elo sistêmico em que todas as partes devem zelar e cumprir os normativos. Caso contrário, basta um elemento falhar para expor a níveis inaceitáveis as operações aéreas, ainda mais aquelas que servem para a prestação de serviço público de transporte de passageiros. Portanto, ratifico a Decisão em primeira instância, no sentido de avançar para além da multa e aplicar, cumulativamente, penalidade restritiva de direitos, que o mantenha afastado do sistema de aviação civil, qual seja a penalidade de cassação.

3. DO VOTO

3.1. Ante o exposto, VOTO pelo **PROVIMENTO PARCIAL do RECURSO**, e pela reforma da Decisão de Primeira Instância (SEI 9038139), aplicando sanção administrativa de multa no valor de R\$ 25.521,46 (vinte e cinco mil quinhentos e vinte e um reais e quarenta e seis centavos), cumulada com sanção restritiva de direitos, na forma de cassação de todas as licenças e habilitações do recorrente, tendo em vista o lançamento, em CIV, de 644 (seiscentas e quarenta e quatro) horas de voo irregulares, totalizando 215 (duzentas e quinze) ocorrências infracionais enquadradas no artigo 299, inciso V, da Lei nº 7.565, de 1986 com capitulação específica no parágrafo 61.31(c)(5)(iii) do RBAC 61.

3.2. Encaminhem-se os autos à ASJIN e à SPL para as devidas providências.

É como voto.

TIAGO SOUSA PEREIRA

Diretor-Presidente Substituto



Documento assinado eletronicamente por **Tiago Sousa Pereira, Diretor-Presidente, Substituto**, em 17/10/2023, às 18:52, 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 **9212026** e o código CRC **4D81C1BA**.