



VOTO

PROCESSO: 00065.009525/2021-99

INTERESSADO: GUILHERME ALVARENGA ALVES

RELATOR: RICARDO BISINOTTO CATANANT

1. DA FUNDAMENTAÇÃO JURÍDICA

1.1. A Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, conferiu competência à Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC para regular e fiscalizar os serviços aéreos, a formação e o treinamento de pessoal especializado, a habilitação de tripulantes, e as demais atividades de aviação civil, bem como decidir, em último grau de recurso, sobre as matérias de sua competência (art. 8º, incisos X, XXXV e XLIII).

1.2. Por sua vez, a Res. 472/2018, art. 46, estabelece os casos em que cabem recurso à Diretoria, em última instância administrativa:

Art. 46. Cabe recurso à Diretoria, em última instância administrativa, a ser apresentado no prazo de 10 (dez) dias, quando as decisões proferidas pela autoridade competente para julgamento implicarem sanções de cassação, suspensão ou multa acima do valor de R\$ 100.000,00 (cem mil reais).

1.3. Para tanto, estabelece a referida Resolução, em seu art. 47, que a admissibilidade do recurso à Diretoria Colegiada será aferida pela própria autoridade recorrida, que encaminhará o recurso admitido à Diretoria.

1.4. Ainda, pelas disposições contidas no Regimento Interno da ANAC, aprovado pela Resolução nº 381, de 14 de junho de 2016, art. 9º, caput, compete à Diretoria, em regime de colegiado, analisar, discutir e decidir em instância administrativa final as matérias de competência da Agência.

1.5. Constata-se, portanto, que a matéria em discussão é de alçada da Diretoria Colegiada da ANAC, estando o encaminhamento feito pela Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância - ASJIN (SEI 8725343) revestido de amparo legal, podendo concluir que estão atendidos os requisitos de competência para a deliberação sobre o recurso apresentado pelo interessado.

2. DA ANÁLISE

Introdução

2.1. De acordo com o exposto no Auto de Infração nº 890.I/2021 (SEI 5457031) e Relatório de Ocorrência (SEI 5457032), trata o presente processo de auto de infração em desfavor do sr. Guilherme Alvarenga Alves, por ter inserido em sua CIV digital horas de voo, sem que houvesse correspondência com os respectivos Diários de Bordo das aeronaves.

2.2. Segundo apurado pela área técnica da Agência, o interessado teria lançado 141 voos irregulares em sua CIV Digital, que totalizariam 318:54 hh:mm (trezentas e dezoito horas e cinquenta e quatro minutos) lançadas para as aeronaves PR-MIO, PR-LAD e PT-DPW.

2.3. Verifica-se, ainda, que todos os referidos registros foram lançados na CIV Digital do aeronauta em um curto período, sendo ele entre 14/6/2019 e 1º/8/2019.

Da existência da infração

2.4. Em seu recurso (SEI 8638176, 8638177), o atuado traz alegações referentes à sua capacidade técnica; que teria realizado os voos a convite de uma pessoa conhecida por ele, chamada Fábio Rogério; que teria apresentado uma declaração a esta Agência de veracidade dos voos; e que não teria agido de má-fé junto à ANAC no registro dos referidos voos. Por fim, requereu que a decisão de primeira

instância fosse reformada; ou, subsidiariamente, fosse afastada penalidade de suspensão ou cassação e que fosse aplicado o instituto de infração continuada para o cálculo da multa.

2.5. Todas essas alegações, no entanto, já foram devidamente rebatidas na Decisão de Primeira Instância (SEI 6662106) e por ocasião da apreciação da admissibilidade do recurso a este Colegiado (SEI 8675295). Concordo com a primeira instância no sentido de que são infundadas as razões do interessado quanto à existência da infração. Estão presentes nestes autos e na apuração relacionada (SEI 00058.038127/2020-98) todos os elementos de validade previstos na Res. 472/2018, com provas acostadas dentro da legalidade, indicando clara e objetivamente os fatos e fundamentos jurídicos que ensejaram a convicção pela autuação.

2.6. Aponta-se que a SPL teve mesmo o zelo de oficiar os proprietários das aeronaves relacionadas ao caso em tela, sendo que esses não reconheceram suas assinaturas e informações em documentos apresentados pelo sr. Guilherme Alves que comprovariam a existência das horas aqui em análise (SEI 5457226 e 5457227).

Do dever de lealdade e boa-fé, a gravidade do caso concreto e sanção restritiva de direitos

2.7. Em face dos fatos discutidos nos presentes autos, identificada a possibilidade de agravamento da sanção estabelecida em primeira instância, o interessado foi notificado acerca da possibilidade de tal agravamento, oportunizando-lhe prazo para formulação de alegações antes da decisão, nos termos do art. 44, §3º, da Resolução nº 472/2018, e art. 64, parágrafo único da Lei nº. 9.784/1999 (SEI 8777361), tendo o autuado apresentado manifestação tempestiva (SEI 8886445).

2.8. Observo que a ANAC tem se deparado com diversos casos de infrações relativas ao lançamento irregular de voos em Caderneta Individual de Voo – CIV, fato esse grave e que é combatido de forma enérgica pelas áreas técnicas desta Agência.

2.9. Reforça-se que a ação de incluir, propositalmente, voos fictícios, em documento destinado à comprovação de experiência de voo, muito além de possíveis vantagens econômicas ou profissionais obtidas pelo infrator em relação ao quantitativo de horas de voo falsas informadas, é grave e viola o dever de lealdade e boa-fé entre administrado e administração, trazendo, por si só, risco ao sistema de aviação civil.

2.10. Como tenho me pronunciado em outras oportunidades e processos que relatei, 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 (,,,)”*.

2.11. No presente caso, como bem apontado na decisão de primeira instância, o regulado não se utilizou das tais horas de voo para obtenção de licença/habilitação perante esta Agência, em que pese restar claro que foram praticados todos os atos correspondentes de inclusão de horas indevidas em sua CIV digital. Elucida-se que as referidas horas teriam sido utilizadas exclusivamente em processo seletivo junto à empresa Gol Linhas Aéreas, conforme consta do processo de denúncia 00058.038127/2020-98, ao qual o piloto teve pleno acesso, conhecimento e exerceu suas capacidades de manifestação. Nessa toada, a área técnica comunicou prontamente aquela empresa para conhecimento dos fatos apurados.

2.12. Em suma, a inserção de horas de voo irregulares em sua CIV digital afronta o Código Brasileiro de Aeronáutica (art. 299, inciso V) e demais regulamentações desta Agência.

2.13. Assim sendo, restando a conduta do interessado, no presente caso, revestida de total desrespeito ao dever de boa-fé e lealdade, em que se funda a segurança da aviação como um todo, entendo que a gravidade dos fatos enseja aplicação de penalidade a altura.

2.14. Dessa forma, e não tendo no caso concreto o regulado se valido das horas irregulares para cumprimento de requisitos de obtenção de licenças ou habilitações junto a esta Agência entendo adequada, como sanção restritiva de direito, a aplicação de suspensão.

2.15. Para o estabelecimento da dosimetria do prazo de suspensão, embora as horas inseridas irregularmente em CIV se refiram aos anos de 2015 e 2016, observo que o ato infracional se constituiu

apenas em 2019, quando de fato o piloto lançou as informações irregulares em seus registros. Assim, cabe a aplicação dos prazos estabelecidos na Resolução ANAC nº 472/2018, e sigo, neste ponto, o decidido em primeira instância, fixando-se a **suspensão pelo prazo de 40 (quarenta) dias**, identificado um atenuante (inexistência de aplicação definitiva de sanções nos 12 (doze) meses anteriores à data do cometimento da infração em julgamento) e nenhum agravante.

Da razoabilidade da sanção pecuniária

2.16. Quanto à sanção pecuniária, a decisão em primeira instância recorrida aplicou multa no valor de R\$ 225.600,00 (duzentos e vinte e cinco mil e seiscentos reais), resultante da multiplicação do valor mínimo de cada infração – R\$ 1.600,00 (mil e seiscentos reais) – por 141 (cento e quarenta e um) voos, considerando uma circunstância atenuante (SEI 6662106).

2.17. Contudo, seguindo decisão mais recente deste Colegiado (SEI 8701642), proponho que o quantitativo de ocorrências a ser utilizado no cálculo da sanção não tenha como base o número de lançamentos na CIV, mas que a incidência da infração seja calculada com base no quantitativo de horas fraudadas, dado que é nessa dimensão da infração que reside a reprovabilidade da conduta.

2.18. Ainda, em linha com o voto mencionado, julgo pertinente também adotar como parâmetro de dosimetria a fórmula exponencial já presente na Resolução nº 472, em seu art. 37-B, aplicando o critério de número de ocorrências como um terço da quantidade de horas fraudadas ($n=h/3$, arredondado para cima).

2.19. Para o caso concreto, ao se considerar como incidência da infração o valor de um terço da quantidade de horas fraudadas (318:54 hh:mm), arredondado para cima, tem-se como resultado 107 (cento e sete) ocorrências. Aplicando a fórmula presente na Res. 472/2018, em seu art. 37-B, considerando a existência de uma circunstância atenuante (fator f igual a 2,00) e a partir do valor médio, chega-se ao valor de multa de R\$ 28.963,43 (vinte e oito mil novecentos e sessenta e três reais e quarenta e três centavos).

Da diligência realizada

2.20. Com o objetivo de se confirmar dados apurados ao longo do processo sancionador, bem como tendo sido identificados alguns lançamentos no documento de CIV do piloto (SEI 5457153) que não constavam do auto de infração, realizei diligência à SPL, na qual postulei os seguintes questionamentos, nos termos do Despacho DIR-RC 8810172:

- a. Seja confirmada a informação de que não houve uso das horas supostamente fraudadas, objeto do presente Auto de Infração, para obtenção de quaisquer licenças ou habilitações por parte do piloto.
- b. Sejam verificadas as horas de voo na aeronave PT-NAZ devido a seu lançamento na CIV Digital ser similar aos das horas questionadas no presente Auto de Infração.
- c. Sejam confirmadas que as outras horas da CIV Digital feitas em aeroclubes responsáveis pela formação do piloto estão adequadas.

2.21. Quanto ao primeiro item, a SPL confirmou que “não foi constatado o uso de horas de voo fraudulentas para a obtenção de licenças e habilitações perante a Agência”, e quanto ao último item a SPL indicou que “O AERoclube de São Paulo e o AERoclube Pará de Minas confirmaram a autenticidade dos voos realizados naquelas entidades”, fatos esses, pois, que não interferem ou alteram os apontamentos feitos neste voto.

2.22. Com relação ao segundo item, a SPL apontou que foi constatada que as horas realizadas na aeronave PT-NAZ também são irregulares.

2.23. Nesse sentido, indica-se à SPL que, julgando aquela área pertinente, instaure processo administrativo para avaliação e investigação detalhadas dos fatos relacionados às horas realizadas na aeronave PT-NAZ, garantindo ao aeronauta os devidos meios de manifestação.

3. DO VOTO

3.1. Assim sendo, ante a todo o exposto e com base no conteúdo dos autos, **VOTO** pelo conhecimento do Recurso Administrativo apresentado pelo Sr. Guilherme Alvarenga Alves e, no mérito, **no que se refere à sanção restritiva de direitos, por** manter a decisão de primeira instância (SEI 6662106) de **SUSPENSÃO**, pelo período de 40 (quarenta) dias, de todas as habilitações do interessado; e **no que se refere à sanção pecuniária, por reformar** a decisão de primeira instância (SEI 6662106), para

aplicação de **MULTA** no valor de R\$ 28.963,43 (vinte o oito mil novecentos e sessenta e três reais e quarenta e três centavos), aplicadas as duas sanções de forma cumulada.

3.2. Por fim, à ASTEC, solicita-se que comunique a SPL quanto ao contido no parágrafo 2.23 deste Voto.

É como voto.

RICARDO BISINOTTO CATANANT

Diretor - Relator



Documento assinado eletronicamente por **Ricardo Bisinotto Catanant, Diretor**, em 19/10/2023, às 18:17, 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 **9169793** e o código CRC **6D257A37**.