



## VOTO

**PROCESSO: 00065.024891/2020-97**

**INTERESSADO: LUCAS DELGADO FERNANDES**

**RELATOR: ROGÉRIO BENEVIDES CARVALHO**

### 1. DA COMPETÊNCIA

1.1. A Lei nº 11.182/2005, em seu artigo 8º, estabelece a competência da ANAC para regular e fiscalizar os serviços aéreos e para reprimir infrações à legislação e aplicar as sanções cabíveis. Adicionalmente, a Resolução nº 472/2018, em seu art. 46, prevê como de competência da Diretoria o recurso interposto em face de decisões que apliquem sanções de suspensão, como ocorre no presente processo. Fica, portanto, evidente a competência da Diretoria Colegiada da Agência para apreciação do recurso em tela.

### 2. DA ANÁLISE E FUNDAMENTAÇÃO

2.1. Conforme exposto no Relatório<sup>[1]</sup>, **LUCAS DELGADO FERNANDES** (CANAC 277587) recorreu das penalidades de multa e suspensão aplicadas em primeira instância administrativa<sup>[2]</sup> em decorrência da constatação de divergências em 4 voos lançados em sua CIV digital, os quais subsidiaram a concessão de Habilitação Classe Multimotor (MLTE)<sup>[3]</sup>.

2.2. De partida, julgo relevante revisitar as questões fáticas que deram origem ao presente processo sancionador, com o objetivo de avaliar eventual indício de que as teses lançadas no recurso possam prosperar. Nesse sentido, relembro que o auto de infração lavrado<sup>[4]</sup> foi acompanhado de cópia do Diário de Bordo nº 004/2017 da aeronave de marcas PR-SYV<sup>[5]</sup>, em cuja página 4 verificam-se voos nos dias 25 e 28, porém entre aeródromos distintos e com outro piloto em comando, o Sr. Renan Alves de Freitas (CANAC 125495). Também no histórico de registros de planos de voo e dados obtidos junto ao DECEA (BIMTRA) e ao sistema de cobrança de tarifas aeroportuárias (MOV), verifica-se que entre os dias 05/06 e 01/07/2017 todos os planos de voos listados são atribuídos ao piloto em comando Renan Alves, sem qualquer indicação de voo com o instrutor Caio Romenio ou com o aluno Lucas Fernandes.

2.3. A despeito de tais evidências, o piloto juntou em sua defesa cópia distinta de Diário de Bordo<sup>[6]</sup>, numerada como 16/PR-SYV/2017, em cuja página 0003 estão listados voos em horários compatíveis com a CIV Digital do piloto Lucas. No documento, é possível identificar que até o dia 20/06/2017 a aeronave teria 1.976,4 horas de célula. Ocorre que ao cotejar tal documento com a cópia do Diário de Bordo apresentada pelo próprio piloto Lucas Fernandes no processo destinado à obtenção da Habilitação Multimotor (MLTE)<sup>[7]</sup> é possível identificar contradições significativas. Inicialmente, a cópia apresentada em 2018 pelo piloto Lucas à ANAC diz respeito ao “Diário de Bordo nº 004/PR-SYV/2017”, idêntica à obtida pela Agência junto ao operador da aeronave e acostada ao presente processo<sup>[8]</sup>. Na sequência, vê-se que diferentemente das 1.976,4 horas, o diário apresentado em 2018 indicava 1.786,2 horas totais de voo na data de 29/05/2017. Ou seja, para que a versão apresentada pelo piloto no presente processo estivesse correta, a aeronave deveria ter voado 190 horas no intervalo de 29/05 a 20/06/2017, ou seja, mais de 8 horas por dia, o que contradiz todo o histórico operacional do equipamento.

2.4. Isto posto, é possível verificar que nenhum dos fatos e argumentos de mérito trazidos pelo piloto condiz com as robustas evidências obtidas. Tem-se, na verdade, uma nova infração cometida pelo piloto, qual seja: a apresentação de novo documento inconsistente à Agência, infração que esta Agência tem apurado com extremo rigor. Como já destacado em diversos posicionamentos da ANAC, a cooperação e a relação de confiança entre a Agência e os profissionais do setor é elemento basilar à adequada manutenção dos equipamentos e aferição das operações e, em última medida, à necessária garantia da segurança das operações e do sistema de aviação civil como um todo. Entendo, nesse cenário, adequado o novo auto de infração já lavrado e julgado pela SPL com base na cópia inexata do Diário de Bordo apresentada à Agência pelo piloto<sup>[9]</sup>.

2.5. Superado o aspecto probatório, passo aos demais argumentos trazidos pelo recorrente. A respeito do requerimento de convalidação do tipo infracional, destaco que a matéria já foi enfrentada no âmbito de diligências na origem<sup>[10]</sup>, que inclusive contaram com manifestação do interessado, e que a capitulação no art. 299, inciso V, foi consolidada no âmbito da Agência, sendo reforçada em recentes decisões deste Colegiado<sup>[11]</sup>.

2.6. Com relação à cumulação das sanções pecuniária e restritiva de direitos, observo que tal prática não é vedada pelo Código Brasileiro de Aeronáutica e que encontra previsão expressa na Resolução nº 472/2018<sup>[12]</sup>. Quanto à demanda de substituição das medidas por um Termo de Ajustamento de Conduta, observo que a despeito de a Resolução nº 472/2018 ter revogado o normativo que disciplinava especificamente o tema na Agência<sup>[13]</sup> e dado contornos mais abertos à sua avaliação, entendo que o sobrestamento do processo para eventual pacto com o regulado no estágio atual, em instância recursal final, não se mostra oportuno no caso, tendo em mente ainda que as novas informações inexatas apresentadas pelo regulado à Agência não indicam haver ambiente colaborativo e propício para o acordo pretendido.

2.7. No entanto, observo que a tese de conexão entre processos sancionadores merece melhor exame, em especial no que se refere ao processo que tratou da declaração de instrução relativa aos 4 voos supostamente realizados nos dias 25 e 28/06/2017<sup>[14]</sup>. Neste processo, foi aplicada multa de R\$ 1.600 e suspensão das habilitações do piloto Lucas Fernandes por 40 dias em razão da declaração de instrução apresentada para obtenção da Habilitação Multimotor. Em razão da constatação da inexistência de tais voos, a declaração de instrução foi considerada ideologicamente falsa, o que indica infração também tipificada no art. 299, inciso V, do Código Brasileiro de Aeronáutica.

2.8. Os 4 voos ora examinados deram origem, portanto, a dois processos e duas penalidades: uma pelo lançamento dos voos em CIV (presente processo) e outra pela declaração de instrução que compilou a informação sobre esses mesmos voos para os fins do processo de obtenção de habilitação (Processo nº 00065.024892/2020-31).

2.9. Nesse sentido, em que pese a gravidade do contexto enfrentado nos dois processos, entendo que as respectivas sanções não devem ser cumuladas, sob pena de dupla punição (*bis in idem*), em linha com voto por mim proferido em processo também envolvendo voos lançados em CIV e declaração de instrução<sup>[15]</sup>. Nesse sentido, entendo procedente o recurso, no sentido do afastamento das sanções aplicadas na origem.

2.10. Por derradeiro, saliento que está em curso outro processo administrativo sancionador<sup>[17]</sup> referente à apuração da inconsistência no lançamento de outros 97 voos na CIV do mesmo piloto Lucas Fernandes. A esse respeito, recomendo que a área técnica reforce o foco na apuração e na responsabilização dos envolvidos, num olhar sistêmico para as irregularidades que porventura tenham sido identificadas. Cabe ressaltar que a adequada formação dos pilotos, que serão muitas vezes responsáveis por centenas de passageiros em voo, depende do comportamento ilibado de todos os atores envolvidos no processo de formação, em especial no que se refere à acurácia das informações de voo.

### 3. DA CONCLUSÃO

3.1. Ante o exposto, **VOTO PELO PROVIMENTO** do recurso, para **REFORMAR a decisão de primeira instância**<sup>[18]</sup> e afastar a aplicação das sanções de multa e suspensão, com arquivamento do processo sancionador e consequente encaminhamento dos autos à SPL para as providências cabíveis.

É como voto.

## ROGÉRIO BENEVIDES CARVALHO

Diretor

[1] SEI nº 6936812.

[2] Decisão Primeira Instância nº 482/2021 (SEI nº 6186177).

[3] Conforme solicitação constante do Processo nº 00065.022205/2018-29.

[4] Auto de Infração nº 002072/2020 (SEI nº 4551053).

[5] SEI nº 4551396.

[6] SEI nº 4938398.

[7] Já citado Processo 00065.022205/2018-29, no caso tratando-se da cópia do Diário de Bordo presente no documento SEI nº 1774019.

[8] Página 57 do documento SEI nº 4551396.

[9] O Auto de Infração nº 002415.1/2021, lançado no Processo nº 00065.028400/2021-68, diz respeito à cópia do pretenso "Diário de Bordo nº 16/PR-SYV/2017" apresentado na defesa do Piloto no Processo nº 00065.024892/2020-31. Ainda que se trate de defesa apresentada em processo distinto, observo que a cópia é a mesma apresentada no presente processo e que os fatos e infrações lá apurados dizem respeito a contexto análogo ao ora debatido, ou seja, informação inexata de que o piloto teria passado por voos de instrução com a aeronave PR-SYV nos dias 25 e 28/06/2017.

[10] Conforme Despacho nº 5740451, objeto de manifestação do autuado por meio do documento SEI nº 6046934.

[11] A exemplo dos Votos 5920404/DIR-RC (Processo nº 00065.058387/2019-57) e 6203757/DIR-RBC (Processo nº 00065.038280/2018-10).

[12] O art. 35 da norma estabelece que "As sanções de suspensão ou cassação, nas hipóteses previstas na Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, e na legislação complementar, com ou sem cumulação de sanção pecuniária, serão aplicadas pela primeira instância, salvo nos casos de suspensão e cassação de outorgas concedidas diretamente pela Diretoria, que serão recomendadas pela primeira instância e aplicadas pela Diretoria".

[13] Trata-se da Resolução nº 199/2011, cujo art. 3º, § 2º, previa que "§ 2º O pedido de celebração de TAC pelo agente regulado deverá ser formulado no curso de processo administrativo para apuração de infrações e apuração de penalidades, conjuntamente à defesa, sob pena de preclusão".

[14] Processo nº 00065.024892/2020-31, inaugurado pelo Auto de Infração nº 002073/2020 (SEI nº 4551069), que tem como fundamento o seguinte histórico: "O processo de protocolo ANAC nº 00065.022205/2018-29, no qual o autuado solicitou a inclusão de sua habilitação classe avião multimotor terrestre (MLTE), foi instruído com Declaração de Instrução ideologicamente falsa, referente aos supostos voos de instrução realizados na aeronave de matrícula PR-SYV entre os dias 25/06/2017 e 28/06/2017 (inclusive)".

[15] Voto nº 6574342, proferido nos autos do Processo nº 00065.036985/2019-75, referente ao piloto Rafael Carrard, no qual se discutia infração pela utilização de declaração de instrução de voo, contexto ao qual também se relacionava o processo por lançamentos inexatos na CIV Digital do Piloto (00065.036970/2019-15). Com o voto, as infrações relativas à Declaração de Instrução restaram arquivadas, mantendo-se a infração aplicada pelos lançamentos em CIV.

[16] Confira-se, nesse sentido, a decisão de primeira instância proferida no Processo nº 00065.025259/2021-41.

[17] Processo nº 00065.018414/2020-92.

[18] SEI nº 6186177.



Documento assinado eletronicamente por **Rogério Benevides Carvalho, Diretor**, em 28/02/2023, às 22:35, 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 **6939001** e o código CRC **6E60E3BD**.