



VOTO

PROCESSO: 00065.037151/2022-82

INTERESSADO: FELIPE AUGUSTO RODRIGUES MARTINS

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^[1], FELIPE AUGUSTO RODRIGUES MARTINS (CANAC 180860) recorreu das penalidades de multa no valor de R\$ 92.800,00 (noventa e dois mil e oitocentos reais) e suspensão pelo período de 40 (quarenta) dias, aplicadas em primeira instância administrativa^[2] em decorrência da constatação de divergências em 58 voos lançados em sua CIV digital, em duas aeronaves e um simulador, que foram utilizadas pelo aeronauta para concessão de sua licença de Piloto Comercial de Avião (PCM) e de sua habilitação para voo por instrumento (IFRA).

2.2. Preliminarmente, em relação à alegação de ocorrência de prescrição, destaca-se que a Lei nº 9.873/99 disciplina a prescrição punitiva no âmbito da Administração Pública Federal e prevê a incidência das regras de prescrição da lei penal quando o fato objeto da apuração também constituir crime. No caso em tela, há comprovado fornecimento de declarações e informações inverídicas ou adulteradas com o intuito de criar obrigações ou distorcer a verdade em relação a um fato juridicamente relevante, conduta tipificada no Código Penal e devidamente comunicada à autoridade competente para apuração em sua esfera de atuação^[4]. Nesse contexto, por estar a matéria devidamente fundamentada na decisão recorrida^[5], entendo superada a preliminar.

2.3. Em âmbito processual, aduz o recorrente ter havido ofensa à ampla defesa e vício material na motivação do auto de infração. Nesse sentido, observo que o processo seguiu seu curso regular, restando oportunizadas a juntada das provas e alegações, o que inclui comunicações no procedimento fiscalizatório^[6] prévio à instauração do presente processo, atendidos os preceitos que regem o processo administrativo sancionador.

2.4. Por fim, adentrando o mérito da sanção aplicada, defende o recorrente que diante da dimensão da multa, a penalidade aplicada, em suas palavras, "*deixa de cumprir com a finalidade repressiva e educativa para se tornar estritamente punitiva e até confiscatória*", reclamando a aplicação do instituto da infração continuada e a ponderação dos princípios da razoabilidade, proporcionalidade e legalidade.

2.5. Para avaliação da razoabilidade e da proporcionalidade das penalidades impostas na origem, julgo relevante uma reflexão acerca da natureza e das consequências envolvidas na infração sob julgamento, bem como das circunstâncias apuradas pela SPL. Como tenho salientado em julgamentos recentes, são muito sensíveis ao sistema as condutas que envolvem o fornecimento de informações inexatas à Agência, com comprometimento da confiança necessária à garantia das condições adequadas de manutenção e promoção de proficiência dos aeronautas, bem como condução segura das operações e controles inerentes ao complexo sistema da aviação civil. Os avanços dados pela ANAC no sentido da implementação de uma regulação mais responsiva e coerente com a realidade da aviação civil brasileira têm permitido que a Agência reduza encargos e valorize o empenho dos agentes regulados com bom histórico de atuação e postura colaborativa, com isso priorizando providências de cunho preventivo e ajustando penalidades de maior magnitude. Tal abordagem regulatória, no entanto, exige que a Agência escale a pirâmide de *enforcement* nos casos de maior gravidade, especialmente diante de comportamentos tidos por inadmissíveis.

2.6. No caso concreto, além do alto volume de horas inseridas de forma imprópria na CIV (164 horas), observa-se que tal conduta se deu para obtenção de licenças e habilitações que permitem o transporte de passageiros a bordo da aeronave, incluindo operações de maior complexidade. Ainda nessa linha, destaca-se que o recorrente, em seu pedido de habilitação IFR, valeu-se de declaração de treinamento cuja sua autenticidade foi negada pelo suposto emissor, representante de entidade certificada perante a ANAC, o que indica atuação temerária perante a Administração Pública e o próprio setor aéreo, não se tratando, evidentemente, de mera eventualidade ou desatenção por parte do aeronauta.

2.7. Com tais fatos em mente, promovi a notificação^[7] do aeronauta acerca da possibilidade do agravamento da sanção, para a cassação de suas licenças. Após análise de sua manifestação complementar, em que se reitera o texto da defesa prévia e do recurso, entendo não haver elementos que abonem a conduta do agente, razão pela qual julgo adequada e oportuna a aplicação da sanção de cassação das licenças do aeronauta.

2.8. Por outro lado, ao considerar a multa de R\$ 92.800,00 aplicada a título de multa, entendo de fato haver espaço para reavaliação por este Colegiado. Como é sabido, as penalidades impostas pela Agência não têm intuito arrecadatório, tratando-se de um dos meios de que dispõe a autoridade pública para promover a conformidade às normas aplicáveis. Nesse sentido, entendo que no caso concreto em apreço, tal função seria atendida com menor patamar de multa, mais compatível com o padrão remuneratório dos profissionais da aviação civil, inclusive quando considerada a cumulação com sanção restritiva de direitos.

2.9. Julgo pertinente, nesse sentido, também adotar como parâmetro de dosimetria a fórmula exponencial já presente na Resolução nº 472, em seu art. 37-B, em linha com o voto proferido há pouco pelo Diretor Tiago^[8]. Ainda com o intuito de promover dosimetria proporcional e razoável em relação à infração cometida, de forma a educar e dissuadir o infrator, sem impor providência cuja própria quitação se torne inviável, adoto também como critério para definição da quantidade de ocorrências da infração o volume total de horas de voo lançadas de forma indevida, uma vez que o controle de horas de voo se apresenta como um dos critérios regulamentares mais relevantes entre as autoridades de aviação civil^[9]. Tendo em vista, no entanto, que a utilização do critério de horas implica significativa ampliação da dimensão da infração frente à quantificação realizada pela instância de origem, entendo igualmente pertinente ao presente caso a divisão do número de horas de voo por três, com arredondamento para cima.

2.10. Assim, observando a metodologia de cálculo mencionada acima, temos o valor da multa unitária intermediária igual a R\$ 2.800,00 (dois mil e oitocentos reais), a quantidade de ocorrências igual a 55 (cinquenta e cinco) e a presença de uma circunstância atenuante e nenhuma circunstância agravante^[10], definindo-se valor de *f* igual a 2,00, resultando numa sanção de multa no valor de R\$ 20.765,36 (vinte mil setecentos e sessenta e cinco reais e trinta e seis centavos).

3. DA CONCLUSÃO

3.1. Ante o exposto, **VOTO** pelo conhecimento do Recurso Administrativo interposto pelo Sr. Felipe Augusto Rodrigues Martins, para no mérito **DAR-LHE PARCIAL PROVIMENTO** no sentido de reformar a Decisão de Primeira Instância para aplicar multa no valor de R\$ 20.765,36 (vinte mil setecentos e sessenta e cinco reais e trinta e seis centavos), cumulada com sanção restritiva de direitos, na forma de cassação das licenças do aeronauta e habilitações a elas averbadas.

3.2. À ASTEC, para restituição dos autos à ASJIN e à SPL para adoção das providências cabíveis.

É como voto.

ROGÉRIO BENEVIDES CARVALHO
Diretor

[1] Relatório de Diretoria DIR-RBC (SEI 8672037).

[2] Decisão Primeira Instância - PAS 423 (SEI 7821530).

[3] Anexo Documentos comprobatórios (SEI 7622908).

[4] Vide Ofício nº 508/2022/CMCP/GCEP/SPL-ANAC, de 21/03/2023 (SEI 7721622).

[5] Com destaque para os itens 11, 12 e 27 da Decisão nº 423/2022 (SEI 7821530).

[6] Processo nº 00065.030246/2022-75.

[7] Ofício 2122 (SEI 8487847).

[8] Voto proferido nos autos do Processo nº 00065.011918/2022-43, que traz referência a decisão semelhante proferida nos autos dos processos 00065.010668/2021-43 e 00065.010672/2021-10.

[9] Os requisitos estabelecidos pelo RBAC 61 para aquisição de licenças e habilitações estão fundamentados nas horas de voo, as quais atestam a capacidade operacional dos pilotos em voos realizados em aeronaves ou simuladores devidamente qualificados pela ANAC.

[10] Conforme elementos considerados pela decisão de primeira instância.



Documento assinado eletronicamente por **Rogério Benevides Carvalho, Diretor**, em 10/06/2023, às 10:59, 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 **8676936** e o código CRC **AEF5EB51**.