



VOTO

PROCESSO: 00065.028303/2023-37

INTERESSADO: ALISSON PERES MAIA

RELATOR: LUIZ RICARDO DE SOUZA NASCIMENTO

1. FUNDAMENTAÇÃO LEGAL

1.1. Os incisos X, XXXV e XLIII do art. 8º da Lei n.º 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. 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 Agência.

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. ANÁLISE

2.1. Conforme detalhado no Relatório (SEI 10690222), o presente processo administrativo sancionador objetiva apurar infrações imputadas ao piloto sr. Alisson Peres Maia pela inserção de 30 (trinta) lançamentos irregulares de horas de voo em sua Caderneta Individual de Voo (CIV Digital), bem como apresentação de declaração de instrução falsa. As citadas irregularidades, que incluem o voo do exame de proficiência, totalizam 35:42 hh:mm de voo não realizadas e foram utilizadas para fins da obtenção da licença de piloto privado de avião (PPR) e da habilitação monomotor (MNTE).

2.2. A autoridade de primeira instância decidiu pela aplicação da sanção de multa em desfavor do recorrente, no valor total de **R\$ 9.699,48 (nove mil, seiscentos e noventa e nove reais e quarenta e oito centavos)**, cumulada com a sanção de **cassação de todas as licenças de piloto do interessado e habilitações a elas averbadas** (SEI 10221746).

2.3. No recurso administrativo em análise (SEI 10633960), o sr. Alisson Peres Maia relata sua versão dos fatos, repisando que: (i) os lançamentos dos voos em sua CIV Digital não foram realizados por ele, mas pelo instrutor que ele havia contratado, Sr. Francisco Costa de Souza; (ii) não deveria recair sobre ele toda a responsabilidade do lançamento, pois era um aluno em instrução de Piloto Privado, ou seja, que estava iniciando sua formação e que não possuía familiaridade com o preenchimento de diários de bordos; (iii) que, em nenhum momento negou o fato de as horas terem sido lançadas erradas e foi convencido pelo Sr. Francisco, de que isso não o causaria problema; (iv) no momento que tomou conhecimento corrigiu prontamente a situação, retirando todas as horas tidas por irregulares, sendo que anulou e refez do zero suas atuais licenças e habilitações; (v) tem consciência que, por ignorância e inexperiência, errou em não checar as informações na época que lhe foram passadas pelo instrutor e errou em não conferir junto a esta

Agência se tais lançamentos estavam corretos; (vi) e, ainda, ressalta que é funcionário público estadual, Policial Militar do Estado do Acre há 22 anos e lotado no Centro Integrado De Operações Aéreas (CIOPAER) desde 2009. Por fim, requer que seja reconhecida por este Colegiado, a prescrição do caso e a desproporcionalidade da penalidade aplicada pela 1ª instância.

2.4. Inicialmente, devo destacar que, conforme consta no o processo apuratório nº 00065.001380/2023-40, restou comprovada de forma inequívoca que cerca de 90% das horas de instrução exigidas para a concessão da licença PPR e da habilitação MNTE não foram realizadas pelo sr. Alisson - das 40 (quarenta) horas de treinamento exigidas pelo RBAC nº 61, 35:42 hh:mm foram fraudadas. Inobstante a isso, a declaração de instrução apresentada por ele e que serviria para comprovar a realização dos treinamentos, fora completamente rechaçada pelo Aeroclube de Pará de Minas (SEI 8815974), o qual informou a Anac que:

- "a declaração de instrução (SEI 8130791) é FALSA.
- o Certificado (SEI 8130793) é FALSO.
- os voos relacionados NÃO foram efetuados."

2.5. Já sobre o exame de proficiência para concessão da licença de PPR e habilitação MNTE, supostamente realizado em 18/02/2016 na aeronave de matrícula PT-NYQ, o operador do avião - Aeroclube de Blumenau, ratificou que o voo nunca aconteceu, conforme consta dos autos do processo nº 00065.022263/2022-39.

2.6. Assim, as licenças PPR e PCM e as habilitações MNTE, MLTE e IFRA do recorrente foram anuladas (SEI 8311126) e o presente processo sancionador foi instaurado.

2.7. Como apontam os autos do processo, os voos irregulares lançados na CIV Digital do recorrente datam entre 03/01/2016 e 18/02/2016 e foram utilizados para instruir o processo 00065.029418/2016-10 (9994977), de concessão da licença PPR, gerado em 10/03/2016, sendo que esta última deve ser a data de ocorrência a ser considerada para as condutas descritas no AI 1869.I/2023. Quanto ao AI 1870.I/2023, a data da ocorrência a ser considerada é aquela na qual a declaração de instrução falsa foi apresentada à ANAC, no dia 24/01/2016.

2.8. A conduta infracional tratada no presente caso é capitulada como "*fornecimento de dados, informações ou estatísticas inexatas ou adulteradas*" e, além disso, também é capaz de se caracterizar como crime de falsidade ideológica (art. 299 do Código Penal), sendo imperioso aplicar o previsto no parágrafo 2º do art. 1º da Lei 9.873/1999, resultando em prazo prescricional de 8 (oito) anos.

2.9. Considerando os marcos e prazos acima citados e tendo em vista que os autos de infração datam de 05/07/2023, conclui-se que não há que se falar em prescrição da pretensão punitiva da Anac, portanto, ratifico as análises da Decisão em 1ª instância e do Despacho SEI 10647977.

2.10. No que se refere aos argumentos de que os lançamentos dos voos na CIV Digital do piloto terem sidos realizados pelo instrutor, que o Sr. Alisson não possuía familiaridade com o preenchimento de diários de bordos e que, por ignorância e inexperiência, errou em não checar as informações na época que lhe foram passadas pelo instrutor e errou em não conferir junto a esta Agência se tais lançamentos estavam corretos, cumpre trazer à baila o excerto de uma comunicação anterior do recorrente à Anac:

"Em primeiro lugar, o oficiado traz ao conhecimento desta Agência que infelizmente foi aliciado pelo Sr. FRANCISCO COSTA DE SOUZA JUNIOR (CANAC 147796) por conta da promessa de "custos mais baixos" no processo de concessão da licença e habilitações indicados no ofício, sendo que o peticionário de fato voou (SDNQ), mas com o Sr. Francisco informando que lançaria tais horas, "ainda que em outros aeroclubes" e que tudo seria convalidado.

O Sr. Francisco, em posse do login e senha do oficiado, incluiu horas de voo em discrepância com diários de bordo diversos, sob arguição de que os voos já realizados seriam suficientes para

comprovação da proficiência do mesmo, não sendo mais necessário a realização de horas adicionais.

Assim, sob pagamento dos serviços, o Francisco abriu e acompanhou o processo de concessão no ano de 2016." (SEI 8458008)

2.11. Ou seja, em discrepância ao que o Sr. Alisson alega a este Colegiado, o recorrente informou à Agência em 31/03/2023, que detinha ciência prévia do feito, pois havia sido informado pelo instrutor que os lançamentos em sua CIV seriam IRREGULARES, que não iriam corresponder aos supostos voos que ele havia realizado em SDNQ (nos autos não há qualquer quantificação, qualificação ou prova de que tais voos existiram). Não se trata de ignorância ou de inexperiência, pelo contrário, todos os registros fraudulentos foram realizados a partir da senha e login pessoal do recorrente, com sua ciência, o que demonstra conivência com a fraude organizada para burlar a estrutura regulatória da Agência.

2.12. E isso é ainda mais gravoso ao principal bem tutelado pela Anac, qual seja a segurança da aviação civil, porque as horas de voo fraudadas correspondem a quase totalidade das horas de voo previstas como requisito para concessão da licença de piloto privado de avião, sendo esta a primeira licença que um aeronauta adquire ao longo da sua vida profissional. É neste momento que a Anac avalia se o candidato a piloto possui, minimamente, conhecimento e proficiência para ingressar no sistema de aviação brasileiro como um aeronauta certificado, digo, como um piloto de avião chancelado pela Agência à sociedade.

2.13. Assim, ao exercer o ofício de piloto na administração pública do estado do Acre valendo-se de credenciais obtidas de forma espúria, o recorrente expôs o órgão público e as pessoas que ele transportou a um nível de risco inaceitável por esta Agência, pois a segurança da operação é garantida pela adequada certificação do piloto, da aeronave e da organização.

2.14. No que tange à alegação de ser funcionário público estadual, Policial Militar do Estado do Acre há 22 anos e lotado no Centro Integrado De Operações Aéreas (CIOPAER) desde 2009, a meu ver, agrava ainda mais a conjuntura da infração. Já havia 7 anos que o recorrente estava envolvido no contexto das operações aéreas da Polícia Militar - não se tratava de um leigo, pelo contrário. Além disso, a sociedade espera de um servidor público, neste caso um policial militar, à observância das normas, a lisura perante os outros órgãos da Administração Pública, ainda mais quando se busca prerrogativas concedidas pelo Estado para o exercício de uma função com relevante interesse público.

2.15. Além das irregularidades apuradas nesse caso, cabe informar que em maio de 2020, a Agência já o havia sancionado por apresentar documentações falsas em outros processos de concessão de licenças e habilitações. Nos PAS nºS 00065.063868/2018-01 e 00065.064335/2018-39 a área técnica apurou infrações cometidas pelo recorrente ao peticionar à Anac a concessão de licença de Piloto Comercial e as habilitações MLTE e IFRA, a partir de Certificado de Conclusão de Curso Prático do Aeroclube de Pará de Minas, Declarações de Instrução do Aeroclube de Pará de Minas e Declaração de Instrução efetuada na BrasFlight Escola de Aviação, FALSOS.

2.16. Ressalto que 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 que a exposição a níveis inaceitáveis das operações aéreas, ainda mais àquelas que servem para a prestação de serviço público.

2.17. Assim, faço coro à decisão de 1ª instância, no sentido de que a violação às regras que caracterizam o desrespeito ao dever de boa-fé e lealdade para com o regulador, bem como o fato de que a inclusão de documentos e informações adulterados ou falsificados em sistemas da Anac atinge diretamente

a relação de confiança entre a administração e o regulado, é flagrante a gravidade dos fatos e a falta de idoneidade do recorrente para o exercício das prerrogativas das licenças e habilitações ora concedidas pela Administração Pública.

2.18. Sobre o fato do recorrente, após a anulação das licenças obtidas irregularmente, ter obtido novas licenças e habilitações de piloto, observo que este Colegiado já fixou entendimento em casos anteriores acerca da possibilidade da penalidade de cassação abarcar todas as licenças e habilitações de que o autor seja titular, independentemente de quando as tenha obtido. Do contrário, se o infrator puder operar, sem qualquer restrição, as prerrogativas da licença mais recente, a punição converte-se em letra morta. Frisa-se, que a penalidade aqui imposta, tem que alcançar os efeitos reparatórios ao interesse público – não basta aplicar uma multa ou suspendê-lo por dias, na verdade, entende-se que estamos diante de um caso gravíssimo, e que a falta de idoneidade gerou potencial danos severos a terceiros que confiam no sistema regulatório do Estado brasileiro, e que confiam que a atuação da Administração Pública representa o interesse coletivo em manter a aviação civil brasileira como referência mundial em padrões de segurança.

2.19. Por fim, no que tange à dosimetria da multa aplicada no julgamento em primeira instância, a SPL já utilizou o critério estabelecido para os casos que envolvem registros adulterados em CIV, com o cálculo da multa a partir da fórmula de decaimento exponencial idêntica à prevista pelo Art. 37-B da Resolução Anac nº 472/2018 e a quantidade de ocorrências dada pelo número de horas fraudadas dividido por três (h/3), arredondado para o próximo número inteiro.

2.20. Assim, considerando que a fixação da sanção pecuniária em 1ª instância já seguiu os parâmetros que vem sendo adotados pela Diretoria Colegiada e, portanto, não faço ressalvas ao valor da multa aplicada.

3. VOTO

3.1. Assim sendo, ante a todo o exposto e com fundamento no conteúdo dos autos, **VOTO** pelo **CONHECIMENTO** do Recurso Administrativo apresentado pelo sr. Alisson Peres Maia e, no mérito, por **NEGAR-LHE PROVIMENTO**, confirmando a decisão recorrida (SEI 10221746).

É como voto.

LUIZ RICARDO DE SOUZA NASCIMENTO
Diretor



Documento assinado eletronicamente por **Luiz Ricardo de Souza Nascimento, Diretor**, em 24/10/2024, às 11:13, 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 **10695917** e o código CRC **10547622**.