



VOTO

PROCESSO: 00065.006293/2022-06

INTERESSADO: MICHEL CONTER MATA

RELATOR: RICARDO BISINOTTO CATANANT

1. REFERÊNCIAS

- 1.1. Processo nº 00065.006293/2022-06 - auto de infração nº 000497.I/2022; e
- 1.2. Processo nº 00065.021287/2023-51 - auto de infração nº 001438.I/2023.

2. DA FUNDAMENTAÇÃO LEGAL

2.1. 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).

2.2. Por sua vez, a Resolução ANAC nº 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). (grifei)

2.3. 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.

2.4. Constata-se, portanto, que a matéria em discussão é de alçada da Diretoria Colegiada da ANAC, estando os encaminhamentos feitos pela ASJIN revestidos de amparo legal, podendo concluir que estão atendidos os requisitos de competência para a deliberação sobre os recursos apresentados pelos interessados.

3. DA ANÁLISE

3.1. Quanto ao recurso interposto nos autos do processo nº 00065.006293/2022-06, o interessado não nega a infração, argumentando tão somente, em síntese, que:

1- que a decisão de primeira instância teria se utilizado do art. 37-A, da Resolução 472 de 2018 inserido apenas em 2020 pela Resolução nº 566, de 12.06.2020 para tornar a aplicação da pena mais gravosa do que teria sido na época dos fatos;

2 - alega que ocorrência de infrações de mesma natureza, em certo lapso temporal, apuradas em uma única ação fiscalizatória (tal como ocorre no caso em tela), merece a aplicação de multa singular, caso contrário, configura-se *bis in idem*; e

3- que a sanção aplicada teria gerado onerosidade excessiva, desta forma invoca os princípios da proporcionalidade e razoabilidade.

3.2. Quanto ao recurso interposto no processo nº 00065.021287/2023-51, por sua vez, sustenta o interessado:

1- a ocorrência de prescrição no caso, tendo em vista que o auto de infração teria sido lavrado quando já passados mais de cinco anos do cometimento das condutas ali descritas como infracionais, com exceção daquelas praticadas em 2019;

2 - a nulidade do auto de infração, por esse conter descrição genérica das condutas;

3 - que no caso em tela restaria ausente motivação suficiente na decisão sancionadora para a aplicação da sanção de cassação, indicando violação ao princípio da proporcionalidade, legalidade, razoabilidade e motivação; e

4 - que teria realizados os voos, embora não estejam lançados nos respectivos Diários de Bordo.

3.3. Como restará demonstrado a seguir, os argumentos apresentados pelo interessado não merecem prosperar. Senão vejamos:

3.4. Conforme se depreende dos autos nº 00065.006293/2022-06, restou evidenciado que o autuado registrou em Diário de Bordo da aeronave PR-TGN, 43 (quarenta e três) voos comprovadamente realizados por outro aeronauta.

3.5. Tal situação fica evidenciada por meio de vídeo/áudio (SEI 6836179) constante dos autos, que apresenta conversa entre o operador da aeronave e o piloto que realmente fez os voos, deixando claro o intuito de burlar a comprovação de exigência mínima de experiência em horas de voo para obtenção de licenças/habilitações junto a Anac.

3.5.1. Conforme bem pontuado pela área técnica na decisão em primeira instância, a experiência de voo é um dos requisitos essenciais que devem ser comprovados para a concessão de uma habilitação pela ANAC. Sem a devida experiência de voo, o piloto coloca em risco a própria vida, bem como a de passageiros, da comunidade aeronáutica e de terceiros.

3.5.2. Ademais, ressalto a sensibilidade de condutas que envolvam o fornecimento de informações inexatas à Agência, com o 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.

3.5.3. Conforme já me pronunciei em diversos outros 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. É impraticável para a Agência fiscalizar todos os voos do país. 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 (...) (grifo meu)**

3.6. Assim sendo, considero que o autuado cometeu não apenas fraude em componente essencial no treinamento de pilotos, o que compromete sua própria preparação e capacidade para enfrentar os desafios e garantir a segurança nas operações aéreas, colocando a vida de terceiros em risco, mas também, denota total falta de idoneidade profissional no sentido de não ser digno da confiança necessária no sistema de aviação civil, frise-se característica indispensável a operação área que necessita em grande parte de atos declaratórios dos próprios pilotos para manter a segurança de voo.

3.7. Conforme dispõe o §2º do art. 35, da Res. 472/2018, quando da aplicação de sanção de suspensão ou cassação será considerada **a gravidade dos fatos apurados** e observada a existência de práticas ou circunstâncias que evidenciem violação ao dever de lealdade e boa-fé que rege as relações entre administrado e Administração.

3.8. Quanto à decisão de primeira instância proferida nos autos do processo nº 00065.006293/2022-06, foi aplicada a sanção restritiva de direitos na forma **de suspensão, pelo período de 180(cento e oitenta) dias**, de habilitações averbadas e as que venham, até a data de trânsito em julgado do processo, a ser averbadas às licenças de piloto de que o infrator é titular (SEI 8600524).

3.9. Entretanto, diante da gravidade do presente caso, entendo ser necessária a **aplicação de sanção mais gravosa, qual seja, a cassação das licenças e dos certificados de habilitação técnica de avião do recorrente.**

3.10. Como se não bastasse essa conduta do autuado, verifica-se que nos autos do processo nº 00065.021287/2023-51, conforme Autos de Infração nº 001438.I/2023 (SEI 8631948), foi identificada conduta no sentido de:

Inserção em sua CIV Digital de 11 voos sob a aeronave de matrícula PR-LJJ, somando 10:40 horas entre os dias 28/03/2014 e 27/12/2016; 10 voos sob a aeronave de matrícula PT-LNO, somando 5:30 horas entre os dias 31/07/2013 e 31/10/2017; e 32 voos sob a aeronave de matrícula PT-AMU, somando 37:03 horas entre os dias 03/01/2013 e 01/04/2017; e 12 voos sob a aeronave de matrícula PT-FLO, somando 12:05 horas entre os dias 01/05/2012 e 05/05/2019, sem que houvesse correspondência com seus respectivos diários de bordo.

Apresentou documentos ideologicamente falsos à Agência na instrução de 5 processos: 4 deles com declarações de instrução preenchidas com voos sob a aeronave de matrícula PT-AMU utilizadas para instruir os processos 00065.096613/2015-74 (revalidação C510), 00065.086124/2016-95 (revalidação C510/IFRA), 00065.526508/2017-35 (revalidação C510/IFRA - indeferido) e 00065.529803/2017-43 (revalidação C510/IFRA), por meio do qual apresentou também cópia ideologicamente falsa do Diário de Bordo da aeronave de matrícula PT-AMU; e um com declaração de instrução preenchida com voos sob a aeronave de matrícula PR-LJJ utilizada para instruir o processo ANAC 00065.529824/2017-69, (revalidação da habilitação C550), por meio do qual apresentou também cópia ideologicamente falsa do Diário de Bordo da aeronave de matrícula PR-LJJ.

3.11. Frise-se que as informações ideologicamente falsas foram apresentados para instruir competentes processos administrativos para revalidação de habilitação como piloto (C510/IFRA).

3.12. A conduta do autuado descrita no Auto de Infração, corrobora o *modus operandi* descrito nos autos do processo nº 00065.006293/2022-06, especialmente no vídeo/áudio constante daqueles autos (SEI 6836179) como atitude que visava ludibriar a Agência, por meio de informações falsas, visando comprovar experiência de voo para obter habilitação de piloto, restando patente a gravidade dos fatos.

3.13. Nenhuma das alegações apresentadas pelo autuado são suficientes para afastar a infração.

3.14. A alegação de prescrição fora devidamente analisada e esclarecida em primeira instância, no seguinte sentido:

18. Verifica-se, assim, que esses registros e horas de voo foram utilizados posteriormente em processos para a solicitação de revalidação de habilitações e tais datas devem ser consideradas também para se analisar a prescrição.

(...)

20. Desta forma, tal conduta infracional aparenta ter todos os elementos capazes também de caracterizá-la como crime de falsidade ideológica (Art. 299 do Código Penal -CP), sendo necessário aplicar, consequentemente, o previsto pelo parágrafo 2º do Art. 1º da Lei 9.873/1999, abaixo transcrito:

Lei 9.873/1999

"Art. 1º Prescreve em **cinco anos** a ação punitiva da Administração Pública Federal, direta e indireta, no exercício do poder de polícia, objetivando apurar infração à legislação em vigor, contados da data da prática do ato ou, no caso de infração permanente ou continuada, do dia em que tiver cessado.

(...)

§ 2º Quando o fato objeto da ação punitiva da Administração também **constituir crime, a prescrição rege-se-á pelo prazo previsto na lei penal.**"

23. Conforme informações obtidas no sistema SACI (anexo 8632641), o autuado nasceu em 25/11/1982 e na época dos fatos aqui analisados já era maior de 21 anos, **não** sendo possível aplicar a redução dos prazos de prescrição prevista pelo Art. 115 do CP. Assim, o prazo de prescrição para o caso tratado aqui deve ser de **08 (oito) anos**.

25. A lavratura do Auto de Infração (19/05/2023) é, sem sombra de dúvidas, esse ato inequívoco da ANAC para apurar o fato em questão. O Parecer n. 00292/2016/PROT/PFANAC/PGF/AGU corrobora esse entendimento e jurisprudência, conforme parte transcrita abaixo:

(...)

26. Por todo o exposto aqui, **não** há que se falar em prescrição da ação punitiva da Administração Pública Federal para supostas condutas infracionais posteriores à 18/05/2015. (grifos do original) Também, não há que se falar em nulidade o Auto de Infração, pois apresentou elementos contundentes e necessários a identificação da infração, possibilitando a defesa do autuado, com a

descrição dos fatos, indicação das aeronaves, datas dos voos, inclusive com o número dos processos onde a documentação teria sido utilizada para solicitar revalidações de habilitações.

3.14.1. Quanto a alegação de que os Diários de Bordo das aeronaves PT-AMU e PR-LJJ, de titularidade da AGÊNCIA MARÍTIMA UNIVERSAL LTDA., à época dos voos estavam em local não identificado, com isso, foi autorizado que o piloto realizasse o registro provisório em novo diário de bordo até que fossem localizados, antes de realizar o registro de sumiço perante a polícia civil, conforme instrui a legislação, verifica-se ser totalmente descabida.

3.14.2. Afirma que os Diários de Bordo foram localizados, entretanto, não foram lançados os voos de acordo com as anotações do diário provisório, o qual foi apresentado a esta Agência pelo Piloto e mais tarde taxado de “falso”.

3.14.3. Quanto a esse ponto é relevante considerar que a decisão de primeira instância se debruçou em cada informação constante dos Diários de Bordo para avaliar as infrações, restando clara a discordância das informações lançadas em CIV do piloto e correspondentes Diários de Bordo da cada aeronave. Conforme avaliação haviam outros registros nos Diários de Bordo nas mesma época, descartando a hipótese de que os diários não se encontravam disponíveis ou estavam extraviados. Senão vejamos:

Já o Diário de Bordo 01/PR-LJJ/2012 (anexo 8632189 - fornecida pelo operador), não apresenta registro de voo pela aeronave nos dias 27/06/2014 e 29/06/2014 (folha 11). Há 03 (três) registros de voo no dia 20/06/2016 (folha 34 e 35) com o autuado como tripulação da aeronave, contudo nenhum dos voos registrados no Diário possuem origem em SBVT e destino em SNGA. Acrescenta-se que esses outros 03 (três) registros também estão cadastrados na CIV Digital!

O mesmo Diário de Bordo traz o registro de 02 (dois) voos em 24/07/2016 (folha 35) tendo como tripulando o autuado. No entanto, nenhum desses voos possui a origem em SNGA e destino em SBBH. Acrescenta-se que esses outros 02 (dois) registros também estão cadastrados na CIV Digital!

Esse Diário de Bordo **não** registra nenhum voo no dia 26/12/2016 e 27/12/2016 com o autuado estando entre os tripulantes da aeronave (folha 37).

(...)

Segundo o Diário de Bordo 12/PT-LNO/2014 (anexo 8632139), não há registro de voo pela aeronave em 04/06/2015 (folha 22). O mesmo anexo não apresenta voo em 29/11/2016 (folha 3 do Diário de Bordo 15/PT-LNO/2016).

(...)

Não consta, ainda, nenhum voo em 31/10/2017 (folha 20 e 21) no mesmo Diário de Bordo.

(...)

O Diário de Bordo 01/PT-AMU/2015 (anexo 8632167, fornecido pelo operador) não apresenta registros de voos nos dias 19/06/2015, 20/06/2015, 20/06/2015, 22/06/2015 e 24/06/2015 tendo o autuado como tripulante da aeronave (folha 39 e 40). Também não há registro de voos em 05/02/2016, 01/05/2016, 11/05/2016 e 12/05/2016 tendo o autuado como tripulante da aeronave (folha 44 e 45), 12/11/2016 e 15/11/2016 (folha 46 e 47), 02/12/2016, 05/12/2016 e 06/01/2017 (folha 47).

Já para a data de 25/02/2017, há 02 (dois) registros de voos no Diário de Bordo nos quais o autuado é tripulante da aeronave. Contudo, além desses, o autuado cadastrou mais 03 (três) voos sem qualquer correspondência. O mesmo ocorre para a data 26/02/2017: há somente 01 (um) registro no Diário de Bordo (folhas 48 e 49) tendo o autuado como tripulante, mas o Sr. Michel cadastrou 02 (dois) voos, sendo um sem correspondência.

Da mesma forma, não consta qualquer voo em 07/03/2017, 08/03/2017, 11/03/2017 tendo como tripulante o autuado (folha 49 do Diário 01/PT-AMU/2017). Já para a data de 01/04/2017, há 02 (dois) registros de voo tendo o autuado como tripulante, contudo, este autuado cadastrou 03 (três) voos em sua CIV, sendo que a analisada aqui não apresenta qualquer correspondência.

(...)

O Diário de Bordo 05/PT-FLO/2015 (anexo 8632135) não registra qualquer voo no dia 27/10/2015, 29/10/2015 e 30/10/2015 (folha 14 e 15). Já o Diário de Bordo 06/PT-FLO/2019 (folha 13) registra 01 (um) voo no qual o autuado é tripulante da aeronave, contudo, em sua CIV Digital, o Sr. Michel registrou 02 (dois) voos - sendo que o voo analisado aqui não possui qualquer correspondência com o Diário de Bordo.

3.14.4. Cumpre salientar que se tratam de Diários de Bordo fornecidos pelos respectivos operadores aéreos. Denota-se, portanto, a realização de alguns voos em nome do autuado. Não havendo o que se falar em extravio dos mesmo e/ou dificuldade de lançamento dos voos realizados.

- 3.14.5. Conforme estabelecido pela Resolução nº 457/ANAC/2017, o Diário de Bordo é o registro primário de informações de cada voo da aeronave (data, locais de pouso e decolagem, tempo, dentre outros) e **tais informações devem ser registradas nele e assinadas pelo piloto em Comando até o final da jornada.**
- 3.14.6. **Desta forma, não existindo registro do voo no Diário de Bordo da Aeronave (ou não havendo correspondência) e não havendo robustos fundamentos que invalidem tal Diário, resta comprovado que o voo não existiu - o que é o caso dos voos tratados nesses Autos.**
- 3.14.7. Cabe destacar ainda, que tenta o autuado se valer de declaração do operador das aeronaves aeronaves PT-AMU e PR-LJJ, para comprovar a realização de tais voos, mesmo não estando lançados no correspondentes Diários de Bordo, fornecidos pelo operador.
- 3.14.8. Ressalte-se que, as informações constantes da declaração do operador não encontram respaldo em qualquer outro tipo de controle da empresa, de onde se infere que foi utilizado apenas o conhecimento dos aeronautas que operavam as aeronaves, seja o Sr. MICHEL ou terceiros, responsáveis pelo preenchimento/administração do diário de bordo.
- 3.14.9. Cumpre ressaltar que o operador aéreo em questão já forneceu informação falsa à Agência anteriormente, declarando que esse mesmo piloto (Michel Conter Mata) teria realizado voo com a aeronave de marcas PTAMU nos dias 29 e 30/08/2019 (SEI 6728810), informação que embora inicialmente confirmada pelo piloto, foi, posteriormente, desmentida pelo mesmo piloto (SEI 6728667 e 6728667).
- 3.14.10. Ressalte-se que referida declaração foi apresentada em processo que tratava de denúncia de que a aeronave de marcas de nacionalidade e matrícula PT-AMU, realizou operação com tripulante sem o devido grau de proficiência linguística para Santa Cruz de La Sierra, Bolívia.
- 3.14.11. Como se verifica, não há como acolher os argumentos apresentados pelo autuado, restando demonstrada a gravidade dos fatos e das condutas descritas nos respectivos autos de infração, e o desrespeito às normas de aviação por parte do autuado, restando patente que a sanção de cassação é, sem sombra de dúvidas, imprescindível ao combate de condutas gravíssimas como as identificadas nos presentes autos.
- 3.14.12. Por sua vez, também não há que se falar em nulidade do Auto de Infração nº 001438.I/2023 - processo nº 00065.021287/2023-51, pois apresenta detidamente a descrição dos fatos, com o prefixo das aeronaves envolvidas, datadas dos lançamentos do voos, inclusive o número dos processos em que foram utilizadas as informações e declarações para obtenção de habilitações junto à ANAC, possibilitando perfeitamente a apresentação de defesa pelo autuado.
- 3.14.13. Por sua vez, como demonstrado acima, também a decisão de primeira instância se ateve a cada voo lançado em CIV do piloto para demonstrar as irregularidades envolvidas.
- 3.14.14. Ainda, nesse ponto, cumpre enfatizar a não ocorrência de *bis in idem*, pois as infrações identificadas foram todas elas individualizadas com as devidas características e ocorrências.
- 3.14.15. Não obstante todo o acima exposto, quanto a multa aplicada nos autos do processo nº 00065.006293/2022-06, no valor de **R\$ 68.800,00 (sessenta e oito mil e oitocentos reais)**, cumpre apresentar análise mais detida.
- 3.14.16. Diferente do alegado pelo recorrente, o art. 37-A, da Resolução 472 de 2018 inserido em 2020 pela Resolução nº 566, de 12.06.2020, não tem o condão de tornar a aplicação da pena mais gravosa do que teria sido na época dos fatos. Referido artigo veio trazer no âmbito da Agência a aplicação do instituto da infração continuada. No entanto, o seu parágrafo único, prevê as possibilidades de afastamento da aplicação do referido instituto. Portando, com esse afastamento, não estaria sendo aplicada medida mais gravosa ao regulado, mas tão somente a previsão normativa já existente à época dos fatos, ou seja, a aplicação de sanção individualizada a cada infração cometida.
- 3.14.17. No presente caso, entretanto, é relevante considerar que a aplicação da metodologia de cálculo prevista na Resolução 472/2018, para casos de infração continuada, fora afastada considerando, em síntese, "que a incursão infracional ora verificada, no intuito de enganar, ludibriar, por meio de fraude e tendo total conhecimento disso, constitui afronta clara à boa-fé objetiva por parte do interessado".
- 3.14.18. Para tanto, essa Agência já se pronunciou, quanto à necessidade de que para o afastamento da infração continuada deve ser apresentada motivação externa ao elemento infracional (SEI 8979584).

Senão vejamos:

A violação da boa-fé não pode ser argumentada pela mera ocorrência de determinada conduta infracional, sendo cogente a apresentação de elementos adicionais à conduta que evidenciem a circunstância. (grifo meu)

3.14.19. Desta forma, no caso descrito nos autos do processo nº 00065.006293/2022-06, a ponderação trazida não seria suficiente para afastar a aplicação do instituto da infração continuada, pois trata, em si, de aferição da própria **ocorrência de determinada conduta infracional**.

3.14.20. Desta forma, mantendo-se a aplicação de duas circunstâncias atenuante mencionada na decisão de primeira instância do processo nº 00065.006293/2022-06 (SEI 8600524), referente ao "reconhecimento da prática da infração" e "a inexistência de aplicação definitiva de sanções nos 12 (doze) meses anteriores à data do cometimento da infração em julgamento", sem a ocorrência de agravantes, com a aplicação da fórmula exponencial presente na Resolução nº 472, em seu art. 37-B, o fator f foi calculado em 2,15, aplicado sobre o valor médio da multa para o tipo infracional (R\$ 2.800,00), resulta-se na sanção de **multa pecuniária no valor de R\$ 16.103,15 (dezesesse mil, cento e três reais e quinze centavos)**.

3.14.21. Quanto a multa pecuniária definida pela primeira instância nos autos do processo nº 00065.021287/2023-51, verifica-se que já foi aplicada a dosimetria fixada por essa Diretoria Colegiada para caso de registros em CIV, mantendo-se **sem alteração** os valores definidos na decisão de primeira instância (SEI 8969597).

4. DO VOTO

4.1. Assim sendo, ante todo o exposto e com base no conteúdo dos autos, **VOTO** pelo conhecimento dos Recursos Administrativos apresentados pelo interessado Michel Conter Mata, para no mérito, aplicar a sanção **restritiva de direitos na forma de cassação de todas as licenças de piloto do interessado e habilitações a elas averbadas, observando ainda a seção 61.13(c) do RBAC 61, para ambos os processos, cumulado com a aplicação de multa** no valor de R\$ 15.404,92 (quinze mil, quatrocentos e quatro reais e noventa e dois centavos) referente aos autos nº 00065.021287/2023-51, e no valor de R\$ 16.103,15 (dezesesse mil, cento e três reais e quinze centavos), referente aos autos nº 00065.006293/2022-06, **totalizando o valor de R\$ 31.508,07 (trinta e um mil, quinhentos e oito reais e sete centavos)**.

É como voto.

RICARDO BISINOTTO CATANANT

Diretor - Relator



Documento assinado eletronicamente por **Ricardo Bisinotto Catanant, Diretor**, em 10/12/2024, às 09:27, 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 **10881333** e o código CRC **1D807BFF**.