



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/habilidades 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 00065.5298242017-69, (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 transscrito:

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 reger-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 mesmos 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. Portanto, 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 (dezesseis 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 (dezesseis 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.