



VOTO

PROCESSO: 00065.050242/2021-22

INTERESSADO: SAN KEYSS DE CARVALHO FEITOSA

RELATOR: TIAGO SOUSA PEREIRA

1. DA COMPETÊNCIA

1.1. Os incisos X, XXXV e XLIII do art. 8º da Lei nº 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. Por sua vez, a Resolução nº 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 ANAC.

1.3. Já a Resolução nº 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. DA ANÁLISE E FUNDAMENTAÇÃO

2.1. Conforme abordado no Relatório (SEI 8871823), apuram-se infrações imputadas ao tripulante Sr. San Keyss de Carvalho Feitosa pela inserção de 50 lançamentos de voos irregulares em sua Caderneta Individual de Voo - CIV, perfazendo um total de 107:55 hh:mm de voos. Tal conduta resultou, em primeira instância, na aplicação da sanção de multa no valor total de R\$ 80.000,00 (oitenta mil reais), cumulada com a aplicação da sanção restritiva de direitos na forma de suspensão de todas as habilitações do recorrente pelo período de 20 (vinte) dias.

2.2. As peças recursais ora em análise (SEI 8385577 e 8464687), em face da decisão de primeira instância, trazem, em breve síntese, os pedidos de decretação de nulidade do Auto de Infração por conta da irregularidade insanável, devido a suposta prescrição das infrações apuradas; alternativamente, requer a reforma da decisão de primeira instância para ver declarada a aplicação de multa por uma única infração de natureza continuada.

2.3. As alegações do recorrente merecem prosperar parcialmente.

Da Prescrição

2.4. Quanto à suposta prescrição dos fatos apurados, deve-se levar em conta que os voos lançados em sua CIV Digital não ocorreram - logo, fatos inexistentes são ineptos para serem utilizados como marco inicial de contagem do prazo prescricional. No presente caso, a conduta apurada, que fixa

adequadamente o marco temporal para início da prescrição da ação punitiva da Administração Pública, é o lançamento de horas inexatas em CIV, não a data aduzida pelo piloto da realização de voos inexistentes, uma vez que a infração à legislação em vigor, nos termos da lei 9.873, se dá pela inserção de voos inexistentes no sistema da ANAC. Num contrafactual, a lógica defendida pelo recorrente implica que se pode lançar toda e qualquer informação inexata na CIV Digital, no volume que bem se aprouver, desde que os voos imaginados pelo declarante possuam data anterior a 5 anos do dia do lançamento. Um aeronauta que, no presente ano de 2023, lance voos fantasiosos com data de 2017, seis anos atrás, poderia obter indevidamente licenças e habilitações, na absoluta certeza da impunidade, alegando prescrição quinquenal. Por razões elementares, tal lógica não merece prosperar. Como o lançamento mais antigo de voos na CIV data de 09/10/2019, sendo o auto lavrado em 06/12/2021, 2 anos e 2 meses depois, não há que se falar de qualquer fenômeno prescricional relacionado ao presente caso.

Da Sanção Pecuniária

2.5. O recorrente argumenta que tal valor é excessivamente oneroso, com potencial para, em suas palavras, "inviabilizar o prosseguimento da atividade do defendente, eis que atinge seu patrimônio, desestimulando quaisquer atividades". Ainda, o Recorrente aborda as finalidades punitiva, repressiva e educativa que devem possuir as sanções administrativas, destacando que o montante ora em discussão revela uma natureza, em seu entendimento, confiscatória.

2.6. Em síntese, quanto à sanção pecuniária, busca o interessado ver declarada a reforma da decisão de primeira instância para que seja considerada a aplicação de apenas uma infração de natureza continuada.

2.7. Ao avaliar as razões do recurso no que se refere à sanção pecuniária imposta em primeira instância, em conjunto com o contexto do presente caso concreto, julgo que o valor atualmente fixado em R\$ 80.000,00 (oitenta mil reais) não é capaz de atingir plenamente a função da sanção, em especial por corresponder a um quantum que dificilmente poderá ser arcado por um tripulante pessoa física.

2.8. Diante deste quadro, observo necessária a modulação do quantum sancionatório de forma a estabelecer uma penalidade pecuniária que alcance as funções para as quais foi originalmente criada, ou seja, que seja proporcional e razoável à infração cometida, de forma a punir, educar e reprimir o infrator sem, contudo, impor um valor que dificilmente poderá ser quitado e se tornará um obstáculo quase que intransponível na carreira do tripulante no setor da aviação civil.

2.9. Portanto, com o objetivo de alcançar um valor de multa que seja razoável e proporcional ao presente caso, proponho solução já utilizada por esta relatoria, assim como pelos demais diretores em decisões similares (SEI), qual seja, a utilização da metodologia matemática de decaimento exponencial constante do art. 37-B da Resolução 472 para estabelecer o valor da multa. Entendo que nesta sistemática é gerado um valor de multa não tão elevado como o originalmente fixado, nem tão baixo que estimule, de forma indevida, o lançamento de diversos voos irregulares em CIV com a aplicação de um valor único de sanção.

2.10. Proponho, porém, que o cálculo da quantidade de ocorrências prevista na fórmula já mencionada se baseie no número de horas de voo fraudadas, não no número de linhas ou registros de CIV. Ora, todos os requisitos de experiência de voo do RBAC 61 para a obtenção de licenças e habilitações são baseados em horas de voo, que atestam a operacionalidade dos pilotos em voos em aeronaves ou em simuladores qualificados pela ANAC. A reprobabilidade da conduta de atestar uma operacionalidade falsa à Agência, visando a obtenção de uma qualificação indevida, é espelhada, portanto, no número de horas incorretamente declarado à Agência.

2.11. Parece-me razoável e congruente à equivalência proporcional a duração de voos em registros adulterados de CIV, estipular o número de ocorrências como um terço do número de horas contabilizadas nos registros adulterados, arredondado o resultado para cima, de forma que as multas

resultantes da aplicação da metodologia de infração continuada sejam, conforme já mencionado, proporcionais à capacidade de pagamento de uma pessoa física, mas altas o suficiente para reprimir a prática de infrações similares por outros aeronautas. Não se olvide que a busca de proporcionalidade das sanções aplicadas e da adequação entre meios e fins não atenua a gravidade dos fatos apurados - obter habilitações perante esta Agência sem a devida operacionalidade é fato gravíssimo, que macula frontalmente os princípios da regulação responsiva e da confiabilidade que se espera de todos os regulados da ANAC.

2.12. Quanto ao cálculo da multa, resta então determinar o número de ocorrências e o valor da variável "f" previstos no art. 37-B da Resolução 472. Frente ao método de dosimetria apresentado ($n=h/3$), configuram-se 36 ocorrências. Quanto ao valor de "f", cabe aqui rememorar que o interessado apresentou pedido de arbitramento sumário (SEI 6565200) para o cálculo da multa, tendo se insurgido, em suas peças recursais, somente contra o montante arbitrado por esta Agência. Considero, no caso concreto, que em nenhum momento o regulado apresenta inconformismo com o mérito das infrações imputadas a ele, tendo sua manifestação se restringido quanto à soma efetivamente devida. Diante de tais fatos, considero cabível a aplicação do art. 28 da Resolução n.º 472, no sentido de conceder o desconto de 50% no valor da multa, uma vez que sua peça recursal questiona, em síntese, os critérios utilizados para tal arbitramento pela autoridade de primeira instância.

2.13. Caracterizada tanto a infração continuada quanto o arbitramento da sanção pecuniária, resta determinar o valor de "f". Conforme entendimento já manifestado no Comitê de Instâncias Julgadoras - CTIJ desde 2021 (SEI 5499614), o arbitramento sumário supõe que não se apreciem atenuantes e agravantes, o que torna "f" igual a 1,85. Pelo método de cálculo da sanção pecuniária, verifica-se então o montante de R\$ 9.713,43 (nove mil e setecentos e treze reais e quarenta e três centavos).

Da Sanção Restritiva de Direitos

2.14. Por fim, cabem algumas observações a respeito da aplicabilidade, no caso concreto, da sanção de cassação, conforme notificação de agravamento enviada ao piloto (SEI 8711502 e 8722782). Considero que o caso em questão possui elevado número de horas utilizadas indevidamente, o que fez o aeronauta obter uma licença de piloto comercial (PCM) com menos de metade da experiência de voo requerida para tanto. Cumpre rememorar que um dos fundamentos da regulação aeronáutica é o de mitigar as assimetrias de informação existentes entre os prestadores de serviços aéreos e os contratantes destes serviços, especialmente quando estes o contratam enquanto passageiros, confiando sua integridade física na aptidão de terceiros. Ante a gravidade de tal situação, faz-se mister que o postulante a uma licença comercial tenha experiência compatível com suas prerrogativas, situação positivada nos requisitos constantes no RBAC 61.

2.15. Utilizar-se de meios escusos, fartamente documentados no presente caso, para obter indevidamente prerrogativas da licença de piloto comercial de avião macula a integridade do sistema de aviação civil brasileiro, o que requer desta Agência a adoção da medida punitiva mais gravosa possível, qual seja, a cassação de todas as licenças do aeronauta e habilitações a elas averbadas. Mais uma vez, ressalto a gravidade dos fatos apurados, que necessita de medidas adicionais por parte da ANAC tanto para impor efeito pedagógico quanto para desestimular tais práticas por outros aeronautas.

3. DO VOTO

3.1. Diante das razões expostas, **VOTO pelo CONHECIMENTO** do recurso interposto pelo interessado e, no mérito, pela **REFORMA** da decisão proferida em primeira instância (SEI 8246661 e 8395648), de modo a fixar o valor da sanção pecuniária em R\$ 9.713,43 (nove mil e setecentos e treze reais e quarenta e três centavos) **cumulada com a cassação de todas as licenças do interessado e habilitações a elas averbadas**, pelas 36 condutas de natureza continuada enquadradas no art. 299, inciso V, do Código Brasileiro de Aeronáutica com complemento no item 61.31(c)(5)(iii) do RBAC 61.

3.2. Encaminhem-se os autos à Superintendência de Pessoal da Aviação Civil - SPL para as providências cabíveis.

É como voto.

TIAGO SOUSA PEREIRA
Diretor-Presidente Substituto



Documento assinado eletronicamente por **Tiago Sousa Pereira, Diretor-Presidente, Substituto**, em 15/08/2023, às 17:08, 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 **8871835** e o código CRC **9986CAFF**.

SEI nº 8871835