



## VOTO

**PROCESSO: 00065.014517/2022-45**

**INTERESSADO: ÍTALO BRILHANTE LIMA**

**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 8872213), apuram-se infrações imputadas ao tripulante Sr. Ítalo Brilhante Lima pela inserção de 285 lançamentos de voos irregulares em sua Cadeirinha Individual de Voo - CIV, perfazendo um total de 462:28 hh:mm de voos. Tal conduta resultou, em primeira instância, na aplicação da sanção de multa no valor total de R\$ 456.000,00 (quatrocentos e cinquenta e seis mil reais), cumulada com a aplicação da sanção restritiva de direitos na forma de suspensão de todas as habilitações do recorrente pelo período de 40 (quarenta) dias.

2.2. As peças recursais ora em análise (SEI 8629449), em face da decisão de primeira instância, traz, 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 apropria, 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 outubro de 2018, sendo o auto lavrado em 08/04/2022, menos de 4 anos 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 defensor, 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\$ 456.000,00 (quatrocentos e cinquenta e seis 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. Valendo-me do expediente já utilizado por esta Relatoria e pelos demais Diretores desta Agência, proponho a metodologia matemática de decaimento exponencial constante do art. 37-B da Resolução 472 para estabelecer o valor da multa. Proponho, ainda, que o cálculo da quantidade de ocorrências prevista na fórmula já mencionada se baseie no número de horas de voo fraudadas, tomando o número de ocorrências como  $n = h/3$  (número de horas dividido por três), arredondado 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 responsável e da confiabilidade que se espera de todos os regulados da ANAC.

2.10. 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 155 ocorrências. Quanto ao valor de "f", manifesto concordância com a inclusão de uma atenuante (a inexistência de aplicação definitiva de sanções nos 12 (doze) meses anteriores à data do cometimento da infração em julgamento) e a ausência de agravantes consideradas pela decisão de primeira

instância (SEI 7507761), o que torna "f" igual a 2,00. Pelo método de cálculo da sanção pecuniária, verifica-se então o montante de R\$ 34.859,72 (trinta e quatro mil e oitocentos e cinquenta e nove reais e setenta e dois centavos).

### **Da Sanção Restritiva de Direitos**

2.11. Por fim, cabem algumas observações a respeito da aplicabilidade, no caso concreto, da sanção de cassação, conforme notificação de agravamento enviada ao piloto (SEI 8756178). Considero que o caso em questão possui elevado número de horas utilizado indevidamente, o que fez o aeronauta obter uma habilitação para aviões multimotores (MLTE) com menos de metade da instrução de voo requerida para tanto. Cumpre ainda a menção à declaração de experiência de voo falsa, supostamente emitida pelo Aeroclube de Araraquara (SEI 7046671), que atestaria a instrução de voo dada ao piloto. Especialmente para aviões, sabe-se que as qualidades de pilotagem de aeronaves multimotoras é sensivelmente distinta das aeronaves monomotoras, especialmente em procedimentos de emergência, como embandeiramento das hélices, gerenciamento de potência do motor remanescente, compensação da atitude da aeronave, procedimentos de aproximação em emergência, etc. Logo, essencial lembrar que tal habilitação não cumpre mero trâmite burocrático ou exigência excessiva, mas constitui pilar fundamental para a segurança de voo das operações envolvendo aviões multimotores.

2.12. Frente a apresentação de documentação falsa a esta Agência e o uso da prerrogativa de voo em aeronaves multimotoras sem as competências cognitivas e psicomotoras que sustentem tais operações em níveis de segurança aceitáveis, requer-se que esta Agência adote a 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 maculam a integridade do sistema de aviação civil e os padrões de segurança operacional tão caros a esta Agência e à sociedade brasileira.

### **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 7507761), de modo a fixar o valor da sanção pecuniária em **R\$ 34.859,72** (trinta e quatro mil e oitocentos e cinquenta e nove reais e setenta e dois centavos) cumulada com a **cassação de todas as licenças do interessado e habilitações a elas averbadas**, pelas 155 condutas de natureza continuada enquadradas no art. 299, inciso V, do Código Brasileiro de Aeronáutica.

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 **8944346** e o código CRC **E159E951**.

---

SEI nº 8944346