



VOTO

PROCESSO: 00065.001658/2023-89

RELATOR: RICARDO BISINOTTO CATANANT

1. FUNDAMENTAÇÃO LEGAL

1.1. 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).

1.2. Por sua vez, a Resolução ANAC nº 472, de 2018, art. 46, estabelece os casos em que cabem recurso à Diretoria, em última instância administrativa:

Resolução ANAC nº 472, de 2018

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).

1.3. Para tanto, estabelece a referida Resolução, em seu art. 47, que a admissibilidade do recurso à Diretoria Colegiada será aferida pela própria autoridade recorrida, que encaminhará o recurso admitido à Diretoria.

1.4. 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.

1.5. Constatou-se, portanto, que a matéria em discussão é de alçada da Diretoria Colegiada da ANAC, estando o encaminhamento feito pela Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância - ASJIN (SEI 8725472) revestido de amparo legal, podendo concluir que estão atendidos os requisitos de competência para a deliberação sobre o recurso apresentado pelo interessado.

2. ANÁLISE

2.1. Introdução

2.1.1. Conforme exposto no Relatório de Diretoria (SEI 9435171), trata-se de processo administrativo originado da lavratura do Auto de Infração nº 000091.I/2023 (SEI 8136875), em desfavor do senhor Pottos Nunes Antunes.

2.1.2. A Superintendência de Pessoal da Aviação Civil (SPL) lavrou o referido auto de infração, em 13/1/2023, ao identificar lançamentos irregulares realizados pelo interessado em sua Caderneta Individual de Voo (CIV) Digital.

2.1.3. Da leitura do Relatório de Ocorrência elaborado pela unidade de fiscalização (SEI 8136877), verifica-se que o interessado efetuou um total de 5 (cinco) lançamentos com dados inexatos, totalizando 11:36 hh:mm (onze horas e trinta e seis minutos) de voo, que foram posteriormente utilizadas perante a ANAC, parcialmente, com a finalidade de obter licença de piloto comercial avião (PCM).

2.1.4. Na análise em primeira instância realizada pela SPL (SEI 8375901), a unidade concluiu pela comprovação da prática infracional e decidiu pela aplicação de multa no valor de R\$ 8.000,00 (oito mil

reais) e pela suspensão das habilitações do interessado pelo período de 40 (quarenta) dias.

2.1.5. Diante da decisão aplicada pela SPL, o interessado apresentou, em 28/4/2023, recurso à segunda instância (SEI 8552294) no qual traz alegações relativas à nulidade processual e à desproporcionalidade do valor aplicado como sanção.

2.1.6. As alegações apresentadas no recurso já foram adequadamente avaliadas e refutadas na análise de admissibilidade realizada pela SPL (SEI 8685075), não sendo necessárias considerações adicionais por parte desta Diretoria.

2.1.7. Quanto às alegações finais apresentadas (SEI 8850462) após a notificação de possibilidade de agravamento de sanção restritiva de direitos (SEI 8777198), o único novo argumento trazido aos autos é sobre a eventual ocorrência de *bis in idem*, caso a Diretoria, além da sanção pecuniária já prevista na decisão em primeira instância, aplique cumulativamente a sanção restritiva de direito na forma de cassação.

2.1.8. Em relação a esse argumento, cabe ressaltar que a Lei nº 11.182, de 2005, dá competência à ANAC para "*tipificar as infrações à legislação de aviação civil, bem como definir as respectivas sanções e providências administrativas aplicáveis a cada conduta infracional*" (Art. 8º, inciso LIII). Adicionalmente, salienta-se que a Resolução nº 472, de 2018, desta Agência prevê no caput do art. 35 a possibilidade de cumulação da sanção de cassação com sanção pecuniária. Dessa forma, conclui-se que a argumentação apresentada nas alegações finais pelo interessado não merece prosperar.

2.2. Da existência da infração

2.2.1. Não há dúvidas de que a conduta verificada pela fiscalização da ANAC consiste em infração para a qual deve ser aplicada sanção administrativa.

2.2.2. No processo 00065.035765/2021-49, que trata da apuração de irregularidade de obtenção de licença aeronáutica pelo senhor Pottos Antunes, a SPL, em um primeiro momento, comprovou a inserção em CIV digital de horas falsas referentes às aeronaves de matrícula PP-ABP e PP-GTI. Naquela ocasião, também concluiu pela potencial ilegitimidade dos voos cadastrados na CIV digital do aeronauta sob a aeronave PT-LSC.

2.2.3. Quando notificado pela SPL (SEI 6893908), o aeronauta, prontamente, excluiu todos os registros fraudulentos apontados (SEI 7169292). Com a exclusão das horas referentes à aeronave PT-LSC, o aeronauta detinha 4 (quatro) horas de experiência em voo noturno declarada na CIV digital até a data do exame de proficiência, enquanto o requisito 61.101(a)(1)(i)(D) exige experiência mínima de 5 (cinco) horas.

2.2.4. Dessa forma, a SPL concluiu que as horas fraudadas referentes às aeronaves de matrícula PP-ABP e PP-GTI não foram utilizadas para a obtenção de licença, contudo as horas relativas à aeronave PT-LSC foram parcialmente utilizadas para o cumprimento do requisito de horas de voo noturno para a concessão de licença PCM.

2.2.5. Diante desse quadro, a SPL lavrou o auto de infração que deu origem ao presente processo e tornou nula a licença PCM do aeronauta (SEI 7169648).

2.3. Da aplicabilidade de sanção restritiva de direitos

2.3.1. Quanto ao cabimento de sanção restritiva de direitos pela irregularidade descrita neste processo, entende-se relevante considerar, primeiramente, o desfecho do processo 00065.041141/2023-22, que se destinou à aplicação de sanções pelas inserções irregulares relativas às aeronaves PP-ABP e PP-GTI. Relembro a concordância da Diretoria Colegiada, na 16ª Reunião Deliberativa, realizada em 17 de outubro de 2023, em sobrestar este processo enquanto aquele não fosse julgado, conforme registrado em despacho da Assessoria Técnica (ASTEC) desta Agência (SEI 9258312).

2.3.2. No processo 00065.041141/2023-22, a SPL já adotou dosimetria compatível com as decisões mais recentes da Diretoria Colegiada para casos decorrentes de irregularidades na inserção de dados em CIV, resultando em sanção pecuniária no valor de **R\$ 17.708,75 (dezessete mil setecentos e oito reais e setenta e cinco centavos)**, para um total de 119:46 hh:mm de voos inexistentes registrados na CIV do autuado. Adicionalmente, foi aplicada a sanção restritiva de direito na forma de **suspensão pelo prazo**

de 40 (dias). Destaca-se que a escolha pela suspensão, em vez de cassação, deve-se em grande parte ao fato de que as horas fraudadas associadas às aeronaves PP-ABP e PP-GTI não foram utilizadas para a obtenção de certificação de pessoal perante a ANAC. O interessado não recorreu dessa decisão e o processo transitou em julgado na data de 28 de novembro de 2023, conforme registrado em certidão emitida pela ASJIN (SEI 9393949).

2.3.3. Já neste processo, que trata das irregularidades relativas à aeronave PT-LSC, verifica-se um total de 11:36 hh:mm de voos inexistentes registrados na CIV do autuado. Desse total, uma hora foi utilizada para a obtenção da licença PCM pelo aeronauta.

2.3.4. Desta forma, é relevante considerar, para a aplicação da sanção neste processo, a gravidade da infração. Conforme repisado em diversas deliberações da Diretoria nos últimos meses, a Agência vem se deparando com um grande número de casos de infração por lançamentos em CIV digital de piloto de informações de voos que na verdade não foram realizados. Em especial, essas horas, na maioria das vezes, são lançadas para comprovação de experiência mínima exigida pelos regulamentos de aviação civil para obtenção de licenças e/ou habilitações de pilotos.

2.3.5. Além do risco para aviação pela possibilidade de serem conferidas licenças/habilitações a pilotos sem a devida experiência, há ainda o risco de manter-se em operação profissional desprovido da necessária idoneidade profissional.

2.3.6. Conforme já me pronunciei em diversos outros processos que relatei (SEI 5944971), 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. (...) 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. Sendo assim, a idoneidade profissional é um aspecto fundamental para a segurança da aviação civil (...)”*.

2.3.7. Considerando a análise formulada pela SPL no processo 00065.035765/2021-49, em que pese a identificação de horas de voo lançadas sem a devida comprovação, a experiência declarada na CIV Digital até a data do exame de proficiência, desconsiderando-se as horas de voo supostamente irregulares, demonstrou que, das 200 horas totais necessárias para obtenção da licença de piloto comercial, o referido piloto apenas não comprovou o cumprimento de uma hora, referente ao requisito 61.101(a)(1)(i)(D).

2.3.8. Frise-se, não se está aqui descaracterizando a necessidade de cumprimento dos requisitos exigidos pelos regulamentos de aviação civil para obtenção de licenças/habilitações. A necessidade aqui é de ponderar a sanção gradual à infração cometida, bem como seu efeito educativo.

2.3.9. Em busca de uma atuação mais efetiva e de melhores índices de conformidade regulatória, esta Autarquia Especial lançou o Projeto Regulação Responsiva, que propõe, entre outras quebras de paradigma, a adoção de modelo com foco no estabelecimento de incentivos, na prevenção e na conformidade regulatória, e não apenas no puro e simples processo administrativo sancionatório.

2.3.10. Replicando aqui fala do Diretor Luiz Ricardo (SEI 7871273), ressalta-se que: *Ser responsivo implica também estudar o perfil do regulado, como o histórico de providências administrativas, o grau de responsabilidade no contexto infracional, os indicadores de risco e de desempenho, o porte e a representatividade no sistema de aviação e a natureza jurídica.*

2.3.11. Ainda, com amparo no art. 20, da Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro, cumpre apontar que a decisão administrativa aqui em discussão não deve ser feita unicamente com base em valores jurídicos abstratos, mas deve considerar também as suas consequências práticas.

2.3.12. Assim sendo, diante dos aspectos pontuais identificados no presente caso concreto e considerando que já foi aplicada a pena de suspensão no processo 00065.041141/2023-22, que decorre do mesmo contexto infracional aqui analisado, entendo pela desnecessidade de aplicação de sanção restritiva de direitos adicional ao autuado no presente processo.

2.4. **Da sanção pecuniária**

2.4.1. A decisão em primeira instância recorrida também aplicou multa no valor de R\$ 8.000,00 (oito mil reais), resultante da multiplicação do valor mínimo de cada infração – R\$ 1.600,00 (mil e seiscentos reais) pelo total de registros irregulares (5 voos).

2.4.2. Considerando as recentes decisões deste Colegiado, proponho que o quantitativo de ocorrências a ser utilizado no cálculo da sanção não tenha como base o número de lançamentos na CIV, mas que a incidência da infração seja calculada com base no quantitativo de horas fraudadas, dado que é nessa dimensão da infração que reside a reprovabilidade da conduta.

2.4.3. Assim, também com base no atual entendimento do Colegiado, julgo pertinente também adotar como parâmetro de dosimetria a fórmula exponencial já presente na Resolução nº 472, em seu art. 37-B. Aplicando o critério de número de ocorrências como um terço da quantidade de horas fraudadas ($n=h/3$, arredondado para cima), tem-se um total de 4 ocorrências (11,6h/3, arredondado para cima).

2.4.4. Adota-se então como valor da multa única R\$ 2.800,00 (dois mil e oitocentos reais), equivalentes ao patamar médio da penalidade associada à infração. Adicionalmente, considera-se o fator f no valor de 2, em decorrência da verificação de uma circunstância atenuante pela SPL na decisão em primeira instância. Dessa forma, calcula-se a multa a ser aplicada em R\$ 5.600,00 (cinco mil e seiscentos reais).

3. VOTO

3.1. Assim sendo, ante a todo o exposto e com base no conteúdo dos autos, **VOTO PELO CONHECIMENTO DO RECURSO** interposto pelo Sr. Pottos Nunes Antunes e, no mérito, **PELA REFORMA DA DECISÃO** proferida em primeira instância (SEI 8375901) para aplicar multa no valor de R\$ 5.600,00 (cinco mil e seiscentos reais), afastando-se a aplicação de sanção restritiva de direitos.

É como voto.

RICARDO BISINOTTO CATANANT

Diretor



Documento assinado eletronicamente por **Ricardo Bisinotto Catanant, Diretor**, em 20/12/2023, às 15:41, 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 **9435385** e o código CRC **799FD03D**.