



VOTO

PROCESSO: 00058.052059/2024-01

RELATOR: ADRIANO PINTO DE MIRANDA

1. DA ANÁLISE E FUNDAMENTAÇÃO

1.1. De partida, **manifesto concordância na íntegra com o Relator no que tange à penalidade aplicada à empresa SAGRES TAXI AEREO LTDA.** Igualmente, **ratifico a análise do Relator, no sentido de que não é plausível a linha argumentativa apresentada pelo piloto MARCOS WENDELL RORIZ CALIXTO em sua defesa.** No entanto, com a devida vênia, passo a expor minhas razões de decidir em relação à sanção a ser aplicada ao piloto.

1.2. Em primeiro lugar, manifesto minha anuência com a necessidade de que todas as informações registradas em um diário de bordo sejam autênticas e retratem fielmente a operação e o estado da aeronave, uma vez que é o registro primário das informações relacionadas a cada voo. Por outro lado, como o Diário de Bordo abrange uma variedade de informações e dados, é comum que alguns sejam mais relevantes para o contexto da segurança operacional, enquanto outros se destinam ao registro administrativo. Ao mesmo tempo, a Anac supervisiona todas as informações do Diário de Bordo, portanto, erros, omissões ou registros impróprios podem resultar em infrações, cuja severidade depende do contexto e da natureza da infração.

1.3. Nesse sentido, a regulamentação específica de Diário de Bordo, estabelecida pela Resolução Anac nº 457, de 20 de dezembro de 2017, em seu artigo 16, prevê três níveis de penalidade para o profissional que deixar de registrar ou registrar de maneira imprópria informações conforme o regulamento. Nos artigos 17 e 18 da referida Resolução, são estabelecidas penalidades de suspensão tanto para o profissional quanto para o Certificado de Aeronavegabilidade da aeronave, em casos em que Diário de Bordo não registra informações ou registra informações de maneira a gerar benefício indevido para si ou para outros.

1.4. Neste ponto, cabe trazer à baila, excerto do Voto do Relator que conduziu a referida Resolução, que justificou a inserção de tal dispositivo:

“Contudo, uma grande mudança foi promovida: além da aceitação de sistemas eletrônicos, houve a proposição de gradações de punições. A proposta em tela sugere que **erros simples sejam punidos com multas pecuniárias**, ao passo que **tentativas de obtenção de vantagens, pela manipulação de dados, serão punidas com suspensões dos pilotos e/ou aeronaves.** Tal proposta gera os incentivos corretos para que a certificação da ANAC seja baseada em dados sólidos e haja maior capacidade de fiscalização, desencorajando ilícitos.” (grifado SEI 1352082).

1.5. Assim, considerando a então inovação regulatória que permitiu a aceitação de Diários de Bordo em sistemas eletrônicos, o Relator ressaltou haver uma maior preocupação com a possibilidade de manipulação de dados fiscalizáveis, haja vista a nova perspectiva de vigilância do setor, por meio de informações registradas em dispositivos eletrônicos. Nesse sentido, ele bem ressaltou como uma grande mudança normativa: **“houve a proposição de gradações de punições. A proposta em tela sugere que erros simples sejam punidos com multas pecuniárias...”**

1.6. No ano seguinte, com o objetivo de aprimorar a regulação de *enforcement*, a Agência publicou a Resolução Anac nº 472, que estabelece providências administrativas decorrentes do exercício

das atividades de fiscalização sob competência da ANAC, e passou a incluir diretrizes a serem consideradas para a aplicação de penalidades restritivas de direitos, como a de suspensão e de cassação.

1.7. Ainda, em busca de uma atuação mais efetiva e de melhores índices de conformidade regulatória, a Anac avançou ainda mais, desta vez para um Projeto de Regulação Responsiva, iniciado em 2020 e que culminou com a recente edição das Resoluções nºs 761 e 762, em dezembro de 2024. Embora essas normas entrem em vigor ainda no dia 23 de junho de 2025, desde o início do Projeto e da disseminação de práticas responsivas, os princípios dessa regulação tem norteado decisões em processos sancionadores no âmbito deste Colegiado, tanto é que com a vigência da Resolução 762, serão revogados os artigos 16, 17 e 18 da Resolução 457/2017, trazendo a aplicação de penalidades em infrações que envolvam o preenchimento de Diários de Bordo para a regulação geral.

1.8. Resta evidente que a Anac, gradualmente, tem trazido sua lógica de comando e controle literal, que previa a punição pecuniária ainda que para “erros simples” (que não é o caso em tela), para análises fáticas de situações concretas, ponderando, dentre outros fatores, o risco real que o comportamento do agente representa para o sistema de aviação civil, como ele se comporta perante a fiscalização e como evidencia seu retorno à conformidade regulatória.

1.9. Se por um lado, o *modus operandi* da empresa, exaustivamente demonstrado nos autos e que revela visivelmente o grau de responsabilidade e de participação da empresa *vis a vis* a de seu preposto, para que os voos fossem registrados como de “natureza privada”, ao invés de “natureza comercial”; bem como, que o autuado esteve envolvido em apenas 13% das operações indevidas da empresa para a qual ele prestava serviços; por outro, assinto que é grave registros indevidos em Diários de Bordo que encobrem operações indevidas, de forma que a aplicação de suspensão punitiva é medida compatível com a conduta infracional a ser combatida.

1.10. Nesse diapasão, com base no caso específico e nas decisões mais recentes deste Colegiado, sejam em processos normativos, sejam em processos sancionadores em que onde o contexto fático foi crucial para a dosagem da penalidade restritiva de direitos, tanto no número de dias de suspensão, no número de licenças a serem alcançadas pela penalidade, ou até mesmo no afastamento da aplicação da sanção, considero razoável e proporcional avaliar a dosimetria da penalidade de suspensão ao piloto à luz do disposto na Resolução nº 472/2018, atualmente vigente.

1.11. É importante destacar que a penalidade de suspensão estabelecida na Resolução 457/2017, de 180 dias (art. 17), corresponde ao período máximo estabelecido na Resolução 472/2018 (art. 36), além de ser o mesmo prazo definido no art. 296 da Lei 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica). Assim, acredito que a intenção punitiva do regulador não é prejudicada se a dosimetria indicar que a infração, seu contexto e a conduta do infrator requerem da Administração a aplicação de penalidade mais gravosa, contudo, ela sempre deve ser proporcional à severidade do caso.

1.12. Dessa forma, passando a análise das circunstâncias fáticas do contexto infracional em deliberação, ratifico a análise em 1ª instância constantes nos itens 3.3.8 e 3.3.9 do SEI 10878191, reconhecendo incidente uma circunstância atenuante e uma circunstância agravante, para nos termos do previsto no artigo 37 da citada Resolução, definir o prazo da suspensão punitiva em 60 (sessenta) dias.

1.13.

2. DO VOTO

2.1. Isto posto, acompanho o Voto do Diretor Relator e divirjo tão somente no prazo de aplicação da penalidade restritiva de direitos para o aeronauta MARCOS WENDELL RORIZ CALIXTO, aplicando sanção de suspensão por 60 (sessenta) dias de suas licenças e habilitações a elas averbadas.

2.2. É como voto.

LUIZ RICARDO DE SOUZA NASCIMENTO
Diretor



Documento assinado eletronicamente por **Luiz Ricardo de Souza Nascimento, Diretor**, em 11/03/2025, às 17:52, 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 **11266901** e o código CRC **38ED77F5**.