



VOTO

PROCESSO: 00065.037135/2019-94

INTERESSADO: GUILHERME KREUZ FERNANDES

RELATOR: TIAGO SOUSA PEREIRA

1. DA COMPETÊNCIA

1.1. A Lei nº. 11.182/2005, em seu art. 8º estabelece a competência da Agência para regular e fiscalizar os serviços aéreos, a segurança da aviação civil e a habilitação de tripulantes; reprimir infrações à legislação e aplicar as sanções cabíveis, bem como, decidir, em último grau de recurso, sobre as matérias de sua competência.

1.2. Adicionalmente, a Resolução nº 472/2018, nos arts. 35 e 46, estabelece competência à Diretoria para deliberar sobre pedidos de recurso no âmbito dos Processos Administrativos Sancionadores que resultaram em sanção de suspensão ou de cassação e cuja admissibilidade foi aferida pela autoridade competente para julgamento em instância anterior.

1.3. Nesse sentido, resta evidente a competência da Diretoria Colegiada da Agência para analisar e julgar o presente recurso administrativo.

2. DA ANÁLISE E FUNDAMENTAÇÃO

2.1. Da análise dos autos em epígrafe, observa-se que o recorrente foi regularmente notificado da emissão do Auto de Infração em seu desfavor, ocasião em que foi oportunizado prazo para apresentação de Defesa. A Decisão em primeira instância foi emitida pela Superintendência de Padrões Operacionais, sobre a qual o autuado interpôs Recurso administrativo tempestivo. Além do mais, foi concedida oportunidade para esclarecer pontos do seu recurso, no entanto, o autuado preferiu não participar. Portanto, o curso dos atos confirma a observância do contraditório e da ampla defesa, bem como a regularidade processual.

2.2. Em sua peça recursal, em síntese, o piloto sustenta que houve um equívoco nos registros dos voos no Diário de Bordo. Para tal, anexou cópias da folha nº 49 do Diário de Bordo nº 03/PP-MOF/2016 e da folha nº 02 do Diário de Bordo nº 04/PP-MOF/2016 e explicou em síntese que por esquecimento, e, preenchimentos incorretos no diário de bordo, precisou cancelar alguns registros e realizar lançamentos os quais chamou de FOC - fora da ordem cronológica que o que segue:

“O fato se dá que após o voo do dia 09/01/2016 de SNKF – SJLY anexado nesta defesa, houve o esquecimento do preenchimento deste referido voo ao seu final. No dia 10/01/2016 por equívoco e distração, a linha 6 foi preenchida incorretamente com a data 10/01/2016 e não 09/01/2016 como deveria ser.

Logo após constatado o erro no dia 10/01/2016 de data na linha 6, a mesma foi cancelada. Com o anseio de corrigir o evento de uma forma mais clara, no dia 11/01/2016 foi lançado FOC – fora de ordem cronológica o dia 09/01/2016 para que não houvesse rasuras no referido diário de bordo. Buscando assim uma melhor compreensão na forma de esclarecer o esquecimento do preenchimento do dia 09/01/2016 e o erro da linha 06.”

2.3. Ao deparar com pontos controversos nas alegações e provas apresentadas no recurso do aeronauta, e por se tratar de uma insurgência contra Decisão que aplicou penalidade restritiva de direitos - a qual, se confirmada, poderá repercutir na vida profissional do autuado, segundo suas manifestações à Diretoria - solicitei, com o apoio da Superintendência de Pessoal da Aviação – SPL, que o autuado fosse ouvido a fim de esclarecer essas questões específicas. No entanto, nas duas oportunidades oferecidas ao aeronauta, este optou por não participar.

2.4. Dessa forma, passo a análise do exposto nos autos.

2.5. Primeiramente, registra-se que a ANAC, em inspeção na escola de aviação *Frison Fly* obteve, diretamente do operador da aeronave, cópias das folhas do Diário de Bordo nº 04/PP-MOF/2016, as quais constam no presente processo no documento SEI nº 3221642.

2.6. De partida, observa-se que a folha nº 02 do Diário de Bordo verificada pela fiscalização é completamente diferente da mesma página apresentada pelo autuado em seu recurso. Nos autos, o recorrente não explica tal divergência, de maneira que a única conclusão possível seria de que o documento apresentado no recurso não condiz com a verdade, fato que compromete também a outra prova apresentada, que seria uma cópia da folha nº 49 do Diário de Bordo nº 03/PP-MOF/2016.

2.7. Para fins de exaurir a análise, será considerado, em tese, que os documentos apresentados poderiam ser válidos.

2.8. Logo no início de sua explicação, o recorrente afirma que a linha 06 do DB nº 03, foi preenchida com a data incorreta, onde deveria ser 09/01/2016 ele registrou com a data de 10/01/2016. Ora, se o erro foi no campo data, é razoável que fosse realizada uma ressalva específica desse campo, ao invés de cancelar o registro completo do voo. Ademais, o registro do voo na linha 06, que foi cancelada, é diametralmente distinto do voo constante da linha 01 da folha 02 do DB nº 04, que seria o registro correspondente.

2.9. Não obstante, o autuado alega que os supostos voos com registros incompatíveis com a CIV e que resultaram na instauração deste processo, foram realizados conforme constam nas linhas 07 e 08 da folha nº 49 do DB nº 03, da seguinte forma: dia 10/01/2016 – voo realizado entre as 18:05 e 18:57, de SJLY para SJLY o SJLY e dia 11/01/2016 – voo realizado entre as 10:05 e 10:57, também na mesma localidade, de SJLY para SJLY.

2.10. No entanto, na linha 03 da folha nº 02 do DB nº 04 que ele apresentou, há um registro de voo realizado, também no dia 11/01/2016, entre 10:35h e 11:09h, ou seja, são registros de voos no mesmo dia, com parte dos voos no mesmo horário e com tripulações diferentes. A explicação para essa divergência foi apresentada nas alegações finais, após a notificação da possibilidade de agravamento, na qual o autuado afirma que este segundo voo do dia 11/01/2016 foi lançado no padrão UTC, portanto, teria se iniciado às 13:30h. Novamente, causa espécie o motivo que levaria os registros de dois voos que ocorreram em um mesmo dia, serem lançamentos de forma não subsequentes e ainda, cada um com uma referência de horário diferente. Além disso, não se observa esse tipo de padrão nos demais registros do Diário de Bordo. Enfim, presumindo-se a veracidade dessa alegação, observa-se mais uma vez a incongruência entre os registros do CIV e as alegações do recurso, visto que há apenas um único voo registrado no CIV para o dia 11/01/2016 e não dois como o autuado assegura que realizou.

2.11. Isto posto e em estrita observância aos documentos, provas e alegações constantes do processo em análise, a conclusão é que o recorrente incorreu em conduta infracional prevista no art. 299 inciso V do CBAer, ao fornecer “*dados, informações ou estatísticas inexatas ou adulteradas*” à ANAC quando da Declaração de Instrução utilizada no processo de concessão da licença de Piloto Privado de Helicóptero (PPH) do Sr. Rafael L. Carrard, bem como, no recurso em deliberação. A infração praticada é punível com a aplicação de multa pecuniária que pode ser cumulada com sanção restritiva de direito, na forma de suspensão punitiva ou cassação de certificados, licenças, concessões ou autorizações.

2.12. Nessa esteira, cumpre reforçar que o propósito da Agência é *garantir a segurança e a excelência da aviação civil*. Assim, apresentar informações inexatas ou adulteradas em processos de formação de pilotos junto à ANAC é uma afronta grave à lógica regulatória construída para garantir uma aviação civil segura e confiável. A penalidade a ser aplicada deve cumprir o papel repressor em evitar a reincidência da prática, bem como a função educativa, ao mostrar ao infrator e aos demais entes regulados que elas não são toleradas pela sociedade.

2.13. Portanto, é razoável e proporcional, e, alinha-se com o interesse público^[1] e com os princípios da regulação responsiva, a aplicação da penalidade de suspensão para os certificados de habilitação técnica averbados à licença do instrutor.

2.14. No tocante à dosimetria, como o autuado não possuía sanção aplicada nos 12 (doze) meses anteriores à data do cometimento da violação verifica-se a incidência de uma circunstância atenuante. Por outro lado, como a infração acarretou obtenção de vantagem, para si ou para outrem, está presente uma circunstância agravante^[2]. Com relação ao prazo, conforme previsto no art. 60 da Instrução Normativa nº 08, de 06/06/2008 (vigente quando do cometimento da infração), a base é definida em 90 dias, acrescentando ou reduzindo períodos de 30 dias segundo a presença de atenuantes ou agravantes. Nesse sentido, considerando-se os elementos presentes nos autos, tem-se devida a suspensão por 90 dias de todos os certificados averbados às licenças de que o piloto for detentor.

3. CONCLUSÃO

3.1. Ante o exposto, **VOTO pelo conhecimento do presente Recurso Administrativo Hierárquico para, no mérito, negar-lhe provimento**, reformando a Decisão recorrida, de modo a aplicar sanção restritiva de direitos, na forma de suspensão, pelo período de 90 (noventa) dias, de todos e quaisquer certificados de habilitação técnica averbados a licença de que o infrator é titular.

3.2. Encaminhem-se os autos à SPL para avaliar possível repercussão nos processos que envolvem o mesmo conjunto probatório, bem como à ASJIN para a adoção das providências cabíveis, incluindo o encaminhamento dos autos ao Ministério Público para apuração de eventuais fraudes na documentação apresentada.

É como voto.

TIAGO SOUSA PEREIRA
Diretor

[1] Art. 2º A Administração Pública obedecerá, dentre outros, aos princípios da legalidade, finalidade, motivação, razoabilidade, proporcionalidade, moralidade, ampla defesa, contraditório, segurança jurídica, interesse público e eficiência.

Parágrafo único. Nos processos administrativos serão observados, entre outros, os critérios de:

VI - adequação entre meios e fins, vedada a imposição de obrigações, restrições e sanções em medida superior àquelas estritamente necessárias ao atendimento do interesse público; (Lei 9.784/1999)

[2] Art. 36. Na dosimetria da aplicação de sanções serão consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes.

§ 1º São circunstâncias atenuantes:

I - o reconhecimento da prática da infração;

II - a adoção voluntária de providências eficazes para evitar ou amenizar as consequências da infração antes de proferida a decisão; e

III - a inexistência de aplicação definitiva de sanções nos 12 (doze) meses anteriores à data do cometimento da infração em julgamento.

§ 2º São circunstâncias agravantes:

I - a reincidência;

II - a recusa em adotar medidas para reparação dos efeitos da infração;

III - a obtenção, para si ou para outrem, de vantagens resultantes da infração;

IV - a exposição ao risco da integridade física de pessoas ou da segurança de voo; e

V - a destruição de bens públicos.

(...)

§ 6º Para fins de aferição da dosimetria deve-se considerar o contexto fático existente quando do arbitramento da sanção em primeira instância. (Resolução nº 472/2018)



conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **5805631** e o código CRC **061BE7DD**.
