



VOTO

PROCESSO: 00058.013593/2020-61

INTERESSADO: PAULO MARCOS GONGORA

RELATOR: RICARDO BISINOTTO CATANANT

1. FUNDAMENTAÇÃO JURÍDICA

1.1. A Lei nº 11.182/2005, em seu art. 8º, incisos X, XXXV e XLIII combinado com a Lei nº 9.784/1999 estabelece a competência da Agência para regular e fiscalizar as atividades de aviação civil, entre elas reprimir infrações à legislação, e decidir, em último grau de recurso, sobre as matérias de sua competência:

Lei nº 11.182/2005

Art. 8º Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:

X – regular e fiscalizar os serviços aéreos, os produtos e processos aeronáuticos, a formação e o treinamento de pessoal especializado, os serviços auxiliares, a segurança da aviação civil, a facilitação do transporte aéreo, a habilitação de tripulantes, as emissões de poluentes e o ruído aeronáutico, os sistemas de reservas, a movimentação de passageiros e carga e as demais atividades de aviação civil;

XXXV – reprimir infrações à legislação, inclusive quanto aos direitos dos usuários, e aplicar as sanções cabíveis;

XLIII – decidir, em último grau, sobre as matérias de sua competência;

Lei nº 9.784/1999

Art. 48. A administração tem o dever de explicitamente emitir decisão nos processos administrativos e sobre solicitações ou reclamações, em matéria de sua competência.

Art. 64. O órgão competente para decidir o recurso poderá confirmar, modificar, anular ou revogar, total ou parcialmente, a decisão recorrida, se a matéria for de sua competência.

1.2. O Regimento Interno desta Agência, Resolução ANAC nº 381/2016, estabelece como competência da Diretoria da ANAC, conforme art. 9º, XXVIII, julgar, em segunda instância administrativa, os recursos interpostos às sanções de suspensão ou cassação, com ou sem cumulação de sanção pecuniária, aplicadas em Primeira Instância administrativa.

1.3. Complementarmente, adotam-se os ritos processuais estabelecidos na Resolução ANAC nº 472/2018, em seu §1º do art. 35, que dita:

Resolução nº 472/2018

Art. 35. (...)

§ 1º 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. Assim, a admissibilidade do recurso verificada pela primeira instância de acordo com o art. 47 da mesma Resolução ANAC nº 472/2018, autoriza o recebimento do pedido de reexame por este Colegiado.

2. DA ANÁLISE

2.1. Introdução

2.1.1. Como exposto no Relatório de Diretoria (SEI 5944970), trata-se de processo administrativo originado da lavratura do Auto de Infração (AI) nº 0911/2020 (SEI 4217393) e Relatório de Fiscalização nº 011076/2020 (SEI 4217482), no qual é exposta conduta imputada ao piloto sr. Paulo Marcos Gongora de operar aeronave civil com o conhecimento de que substâncias entorpecentes estavam sendo transportadas a bordo.

2.1.2. Em sua primeira defesa apresentada nos autos (SEI 4777700) o autuado informa que foi condenado na esfera criminal em primeira e segunda instância. Na sentença criminal de primeira instância (SEI 4777701) o réu confessa que transportava entorpecentes. Alegação que não tentou contestar em seu recurso (SEI 5760118) a esta agência.

2.1.3. Além disso, o interessado não se opôs em pagar a multa de R\$ 7.000,00 (sete mil reais) a ele aplicada na mesma decisão de primeira instância. Conforme exposto no Relatório de Diretoria, ele já fez o pedido de parcelamento conforme processo SEI 00058.026990/2021-83.

2.1.4. Faz-se importante notar que o processo de apuração SEI 00058.045947/2019-01, que originou o presente processo, também gerou o processo SEI 00058.013600/2020-24 com a lavratura do Auto de Infração 0912/2020, por permitir operação em aeródromo não registrado e aprovado para o tipo de aeronave envolvida. Nesse último processo, o mesmo interessado, em sua defesa, requereu o benefício previsto no art. 28 da Resolução ANAC nº 472/2018. Sendo assim, foi aplicada sanção de multa de R\$ 1.750,00 (um mil, setecentos e cinquenta reais), valor já quitado (SEI 5818799).

2.1.5. Por tudo isso, a presente análise de recurso se circunscreve à discussão sobre o cabimento da sanção de cassação da licença de piloto privado no caso concreto em que o piloto confessou e foi punido criminalmente pelo transporte de entorpecentes.

2.2. Da Previsão de Cassação de Licenças

2.2.1. A cassação de licenças está prevista nos art. 164 do Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei 7.565/1986):

Art. 164. Qualquer dos certificados de que tratam os artigos anteriores poderá ser cassado pela autoridade aeronáutica se comprovado, em processo administrativo ou em exame de saúde, que o respectivo titular não possui idoneidade profissional ou não está capacitado para o exercício das funções especificadas em sua licença. (grifos meus)

2.2.2. Ademais, sobre o tema traz o RBAC 61.13:

RBAC 61.13 (...)

(c) O titular de uma licença/certificado expedido em conformidade com este Regulamento, que tenha tido essa licença/certificado cassado, somente pode requerer nova licença/certificado após decorridos pelo menos 2 (dois) anos da data do ato administrativo que determinou a cassação do documento, e desde que fique comprovado que os motivos que levaram à cassação não mais existam ou não produzam mais efeito.

2.3. Da Defesa Apresentada

2.3.1. O interessado, em sua defesa, reconhece o erro, mas argumenta que foi um ato isolado que já resultou em punição criminal e administrativa. Considera, em síntese, que a sanção de cassação é desproporcional dado o fato de não ter outras infrações e de não ter agido com violência. Por fim, alega que a profissão de piloto é seu instrumento de trabalho para sobrevivência além de ser um sonho.

2.3.2. Conforme exposto acima e considerando o art. 164 do CBA, a cassação pode ser aplicada no caso de o titular de uma licença ou certificado não ter idoneidade profissional e é este o foco desta análise de recurso.

2.3.3. O uso de uma aeronave como meio para qualquer prática criminoso, não apenas transporte de entorpecentes, é temerário e indicativo da falta de idoneidade profissional do piloto; as licenças a si outorgadas pelo Estado para atuar na aviação civil não podem acarretar em atividades danosas à sociedade.

2.3.4. 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. É impraticável para a Agência fiscalizar todos os voos do país. 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 e uma das motivações mais relevantes para a imposição contida no art. 164 do CBA.

2.3.5. A conduta praticada pelo Autuado é grave, por si só, e suficiente para impactar a confiança extremamente necessária e indispensável a concessão de licença para piloto e desempenho de atividades no setor aéreo.

2.3.6. Voos praticados para atividades criminosas não descumprem apenas a legislação penal, mas uma série de regulamentos de segurança da aviação civil. Em geral, são voos sem nenhum registro, seja de plano de voo, CIV ou diário de bordo; em aeronaves com documentação de propriedade questionável, quando não é o caso de matrícula falsificada; sem falar da falta de controle de manutenção.

2.3.7. Assim sendo, coaduno com o entendimento da Primeira Instância, no sentido de que a sanção imposta é adequada ao caso em questão.

2.3.8. Quanto ao Termo de Cessação de Conduta (TCC) encaminhado pelo requerente, entendo que não influencia nesta discussão. O TCC, conforme discutido na Resolução ANAC nº 472/2018 é um instrumento usado para outros fins, em geral quando são impostas medidas acautelatórias e não caiba a implementação de medidas corretivas ou mitigadoras suficientes para demonstrar a cessação da conduta ou para restaurar o nível de segurança aceitável.

2.3.9. Por fim, quanto à alegação de que pilotar é necessário para seu sustento, aponta-se que sua licença atual não permite a atuação com remuneração.

3. DO VOTO

3.1. Assim sendo, ante todo o exposto e com base no conteúdo dos autos, **VOTO** pelo conhecimento do Recurso Administrativo apresentado pelo **SR. PAULO MARCOS GONGORA** e no mérito, por **NEGAR-LHE PROVIMENTO**, mantendo-se a decisão de cassação de sua Licença de Piloto Privado PPR n.º 80325.

É como voto.

RICARDO BISINOTTO CATANANT

Diretor - Relator



Documento assinado eletronicamente por **Ricardo Bisinotto Catanant, Diretor-Presidente, Substituto**, em 11/08/2021, às 10:29, 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 **5944971** e o código CRC **E28C5AA0**.