VOTO

PROCESSO: 00058.009286/2020-85

INTERESSADO: CASSIANO TETE TEODORO

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. Dos autos, observa-se que o Sr. Cassiano Tete Teodoro (CANAC 161742) foi regularmente notificado[i] da emissão de Auto de Infração em seu desfavor, ocasião que lhe foi concedido prazo para apresentação de defesa, a qual foi protocolada[ii] tempestivamente e considerada na decisão em primeira instância[iii]. Ato contínuo, o autuado foi notificado do teor da Decisão e disponibilizado prazo para a apresentação de recurso, feito[iv] que está em apreciação na presente deliberação. Não obstante, tendo em vista a possibilidade de agravamento da sanção, o recorrente foi devidamente notificado e apresentou suas alegações[v]. 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, o autuado, em síntese, reapresenta argumentos já analisados pela primeira instância, quais sejam: a) não ter cometido qualquer infração e que não se evadiu da fiscalização; b) o procedimento para abordagem não observou o disposto na IS 00-009; c) a equipe de fiscalização não usava uniforme da ANAC; d) não houve qualquer irregularidade no voo; e, e) não há provas concretas de infrações.

2.3. Inicialmente, cumpre destacar que o presente processo é desdobramento de operação realizada pela Superintendência de Ação Fiscal para apuração de denúncias e com objetivo de realização de rampa de ação fiscal para verificação de possível Táxi Aéreo Clandestino[vi].

2.4. Conforme relatado, é incontroverso que o autuado visualizou a abordagem da equipe de inspeção momentos antes de sua decolagem com a aeronave de marcas e matrículas PT-TOY e, mesmo

com os reiterados pedidos para que fosse realizado o corte do motor, optou por dar prosseguimento ao voo, configurando assim a evasão da inspeção iminente.

2.5. A linha de argumentação da defesa, em síntese, pauta-se na alegação do piloto de não ter identificado a equipe de fiscais da ANAC e que a abordagem se deu em contexto de suposto descumprimento da Instrução Suplementar 00-009B, que disciplina as inspeções de rampa. Ademais, o regulado assegura não existir irregularidades e que a ANAC não garante a ele o devido processo legal.

2.6. As alegações não merecem prosperar.

2.7. A Lei nº. 9.784/99 atribui direitos e deveres específicos tanto para a Administração Pública como para os administrados, equilibrando o binômio da proteção dos direitos dos administrados e do melhor cumprimento dos fins da Administração. Esses princípios são inegociáveis pela ANAC, que zela diuturnamente pelo cumprimento de sua função como agente regulador em garantir a excelência e a segurança da aviação civil brasileira. Para tal, se esmera em realizar inúmeras ações de fiscalização em todo país, inspecionando aeronaves, aeronautas, operadores aéreos, operadores de aeroportos, oficinas de manutenção e outros entes regulados, dessa rede conexa e complexa que integra a aviação civil no Brasil. E é justamente no exercício dessas fiscalizações que a Agência consegue identificar os regulados que atentam contra o sistema e de forma responsiva, aplicar as medidas legais, proporcionais e razoáveis à conduta infracional do regulado, com vistas à alcançar os efeitos reparatório e pedagógico, tanto para o regulado como para o sistema.

2.8. A referida Lei aponta que o administrado tem o dever[vii] perante a Administração de proceder com lealdade, urbanidade e boa-fé, não agir de modo temerário, de prestar as informações que lhe forem solicitadas e colaborar para o esclarecimento dos fatos. Nesse contexto, serão apresentados elementos que apontam o descumprimento, por parte do autuado, desses deveres juntos à Administração.

2.9. De partida, observa-se que a evasão da atividade de fiscalização fere esses preceitos, sendo ato injustificável que afasta qualquer argumento do autuado quanto ao não cometimento de infrações ou de ausência de irregularidade no voo, já que a atitude frustrou qualquer possibilidade de averiguação da pertinência das denúncias recebidas pela Agência.

2.10. A decisão do aeronauta de não atender às solicitações da equipe de fiscalização resultou em interdição da aeronave no dia 23 de julho de 2019 e, durante a apuração realizada no processo 00058.027056/2019-64, tanto o operador da aeronave quanto o aeronauta, apesar de explícito requerimento da ANAC na continuidade da atividade de fiscalização ora iniciada, não apresentaram a lista de passageiros do voo, o que afasta a alegação apresentada em diferentes instâncias processuais de que os passageiros seriam amigos da família. Se assim o fossem, a informação poderia ser facilmente encaminhada à Agência, no curso dos processos autuados para averiguar a existência ou não de irregularidade.

2.11. Sobre a alegação de possível descumprimento dos procedimentos contidos na Instrução Suplementar Nº 00-009B, concordo com os argumentos apresentados pela Coordenadoria de Julgamento e Gestão de Processos Administrativos Sancionadores da Superintendência de Ação Fiscal - COJUG/GTAD/SFI de que a norma orienta ações de fiscalização de natureza vigilância continuada, não de natureza ação fiscal. Ademais, o Código Brasileiro de Aeronáutica prevê[viii] a possibilidade de detenção de aeronave para averiguação de ilícitos, ou seja, não há inobservância, por parte dos fiscais da ANAC, da Lei ou de normas próprias, pelo contrário, a fiscalização foi respaldada pelo o que a Lei garante no exercício de poder de polícia da Agência, em determinar a imediata paralisação da aeronave para averiguação de possível ilícito. Frisa-se, que a aeronave se encontrava em solo e que o piloto se ausentou mais de uma vez do comando, abandonando-a com o motor em funcionamento, portanto, não sustenta qualquer afirmação de impossibilidade de corte do motor por parte de seu comandante, reforçando que sua atitude de se evadir foi uma opção consciente e deliberada.

2.12. Com relação à identificação dos fiscais da ANAC em ações de fiscalização, o artigo 197 do CBA aponta que a fiscalização será exercida pelo pessoal que a autoridade aeronáutica credenciar. Por sua vez, e nos termos da Instrução Normativa ANAC Nº 101/2016 é garantido aos servidores o pleno exercício da fiscalização em atividades externas, a partir da apresentação da identidade funcional, conforme abaixo:

> IN 101/2016
>
> Art. 4º Durante atividade externa de fiscalização, é garantido aos servidores da ANAC, mediante apresentação de sua identidade funcional, o acesso a documentos, áreas restritas de aeródromos, aeronaves civis em território brasileiro, aeronaves civis brasileiras em qualquer parte, bem como a instalações das sociedades empresariais e entidades reguladas pela ANAC.
>
> § 1º Para fins de acesso e permanência nas áreas restritas de aeródromos, os servidores da Agência deverão portar de forma visível

2.13. Logo, a credencial que garantiu aos fiscais da ANAC o ingresso e permanência na área restrita do aeroporto, é a mesma que autorizou a abordagem e determinação de parada da aeronave para fins de apuração da denúncia. Portanto, mesmo que a ocorrência tenha se desenrolado conforme o autuado narra em sua defesa, qual seja, que após o acionamento do motor da aeronave, ele identificou duas pessoas realizando sinais para o corte do motor da aeronave, com credenciais estampadas sobre a camisa[ix], não cabendo outra alternativa ao piloto, senão a de atender à solicitação e se apresentar para a inspeção da aeronave, do aeronauta e da documentação pertinente.

2.14. Cabe aqui ressaltar a extrema reprovabilidade da conduta do recorrente. Como já exposto, a atuação da ANAC nas atividades de fiscalização tem como objetivo a proteção do sistema de aviação como um todo, em alinhamento com a missão institucional desta Agência. Condutas como a que ora se discute, portanto, denotam a pretensão do aeronauta de se manter à margem desse sistema, deixando de cumprir requisitos mínimos previstos na legislação aeronáutica. Nesse sentido, a Agência tem o dever de atuar de maneira assertiva, para restabelecer a integridade e garantir aos demais agentes e à sociedade a necessária segurança para o pleno exercício das atividades de aviação civil no Brasil.

2.15. Isto posto, para fins de determinação da sanção adequada ao presente caso, é necessário considerar ainda as circunstâncias da prática infracional. Assim, concordo com a decisão de primeira instância ao considerar a agravante do risco à integridade física dos fiscais da ANAC. Ademais, conforme o Relatório de Fiscalização elaborado pelos agentes da ANAC, dotados, portanto, de fé pública, verifica-se que o aeronauta se afastou dos comandos da aeronave com o rotor girando, sem a presença de um segundo tripulante durante aquela operação, deixando a aeronave desassistida enquanto o motor estava em funcionamento, situação que expôs pessoas e bens a risco incompatível com os padrões de segurança da aviação civil estabelecidos pela Agência. A negligência operacional demonstrada pelo piloto, jamais deveria fazer parte de sua rotina operacional, tendo em vista os ensinamentos básicos e as boas práticas de pilotagem amplamente divulgadas e publicadas a partir de eventos semelhantes em que ocorreram incidentes/acidentes aeronáuticos.

2.16. A meu ver, tanto a infração cometida como as circunstâncias que envolveram o contexto demonstram uma conduta gravíssima e temerária do autuado ao sistema de aviação, uma vez que ele impediu a regular atividade de fiscalização da apuração de denúncia de Transporte Aéreo Clandestino, colocou em risco a integridade física de agentes públicos no exercício de sua função estatal e ainda se portou de forma negligente e alheio às boas práticas ao abandonar o comando da aeronave com os rotores ligados. Portanto, esse conjunto de ações do autuado requer que a autoridade de aviação civil o afaste como parte integrante do sistema.

2.17. Conforme previsto na Resolução ANAC nº 472/2018, *na aplicação de sanção de suspensão ou cassação será considerada a gravidade dos fatos apurados e observada a existência de práticas ou circunstâncias que evidenciem violação ao dever de lealdade e boa-fé que rege as relações entre administrado e Administração*. Assim, no presente caso, dada a alta gravidade dos fatos e a expressa violação do dever de lealdade e boa-fé pelo regulado, entendo que a medida compatível com a conduta

apurada é a sanção de cassação, de licenças e de todos e quaisquer certificados de habilitação técnica averbados a licença de que o infrator for titular.

2.18. Além de todo o exposto no bojo do processo, é importante ressaltar o histórico negativo do autuado junto à Agência, conforme apresentado no item 1.4 do Voto proferido pelo Diretor Ricardo Catanant (SEI 5130334) na Deliberação do processo 00058.009260/2019-01, que tratava da autorização para explorar serviço aéreo público da sociedade empresária VOE-SP Táxi Aéreo e Serviços Aéreos Especializados Ltda, conforme extrato abaixo:

> 1.4 Em resposta à consulta realizada, a SFI apresentou o Despacho GTFI (SEI 4322189), no qual descreve preocupante quadro de fiscalização em andamento de irregularidades cometidas pelo sócio da empresa, o sr. Cassiano Tete Teodoro, e pela empresa requisitante, entre elas troca na informação de matrícula de aeronaves em plano de voo, recusa de atendimento de pedidos de fiscalização da ANAC, realização de propaganda de serviços aéreos não autorizados, pouso forçado, entre outros fatos que demonstrariam possível falta de comprometimento do sócio da empresa, e da empresa em si, no atendimento às regras de aviação civil, em especial àquelas relacionadas à segurança operacional.

2.19. A tentativa de regularização dessa situação técnico-operacional da empresa VOE-SP demandou um enorme esforço por parte da ANAC com a construção de um Termo de Ajustamento de Conduta que envolveu diversos setores da Agência e dessa Diretoria Colegiada. No entanto, o TAC não fora assinado por falta de manifestação do autuado.

2.20. Não obstante, como já mencionado, mesmo após todos os fatos narrados, o aeronauta permaneceu em postura não colaborativa com atividade fiscalizatória da Agência, especialmente no que tange a apresentação da lista de passageiros, (00058.009290/2020-43), impedindo a apuração de possíveis infrações de Transporte Aéreo Clandestino. Ademais, importa registrar recente acidente aeronáutico, por aeronave comandada pelo autuado, que envolveu exposição indevida de riscos à vida de terceiros.

2.21. Por fim, cumpre repisar que a Agência tem envidado esforços na direção de uma regulação mais responsiva que requer de seu regulado não apenas a capacidade técnica, mas, sobretudo, confiabilidade, pois esses pilares conferem segurança à concessão de certificados para o exercício de atividades reguladas. Violar a boa-fé e a lealdade que regem as relações entre administrado e Administração fere a essência da regulação praticada pela Agência.

3. DO VOTO

3.1. Ante o exposto, **VOTO** por **NEGAR PROVIMENTO AO RECURSO** e pela reforma parcial da decisão em primeira instância (SEI 4511649), no sentido de aplicar a sanção restritiva de direitos, na forma de cassação, de licenças e de todos e quaisquer certificados de habilitação técnica averbados a licença de que o infrator for titular.

3.2. Encaminhem-se os autos à Superintendência de Pessoal da Aviação Civil - SPL para as ações cabíveis.

É como voto.

TIAGO SOUSA PEREIRA
Diretor

---

[i] Certidão de Intimação Cumprida ASJIN (4177884), Auto de Infração GTFI (4104882) e Relatório de Ocorrência (interno) GTFI (4104905)
[ii] Defesa prévia precária de Auto de Infração 240320 (4176680)
[iii] SIS_Decisão COJUG (4511649)
[iv] Requerimento Manifestação 230720 (4570060)

[v] Resposta Memorando 3 Oficio 5618 (5942234)
[vi] “3.6 A regulação para a realização do serviço público de táxi-aéreo é mais exigente em relação à aviação geral e isso significa um nível maior de segurança. Para que um avião ou helicóptero passe a operar como táxi-aéreo, é necessário haver um processo de certificação na Agência pelo qual se verifica se a aeronave tem o nível de segurança necessário para o transporte de passageiros, como previsto pelo RBAC Nº 135 (Requisitos operacionais: operações complementares e por demanda). A aeronave precisa passar por vistoria a fim de que se verifique o cumprimento de uma série de medidas técnicas e de manutenção que atestam o maior nível de segurança da aeronave. As empresas certificadas passam por um processo rigoroso de vigilância da ANAC para garantir um alto nível de segurança adequado para a sociedade.
3.7 As estatísticas de acidentes ilustram como o grau de exigência da regulamentação do setor influencia no nível de segurança das operações. Utilizando dados do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos, um levantamento realizado pela Assessoria de Segurança Operacional da ANAC, apontou que de 1º de janeiro a 26 de junho de 2019, 28 aviões privados (TPP) sofreram acidentes no país, e 2 acidentes com táxi aéreo (TPX), i.e., a maioria envolvendo aeronaves particulares ou privadas; o que representa 93% do total. (...)
3.9 Outro aspecto relacionado ao transporte aéreo de passageiros clandestino e que tem afetado diretamente a segurança de voo diz respeito às manutenções das aeronaves. Pessoas ou organizações de manutenção aeronáutica são provedores de serviço certificados pela Agência regidos pelo RBAC Nº 145 (Organizações de Manutenção de Produto Aeronáutico). Com a crise econômica, a tendência é de que a manutenção de aeronaves se torne cada vez mais precária e reduzida, aumentando-se os riscos. Há casos comprovados em que a manutenção das aeronaves privadas – e que são utilizadas em transporte clandestino de passageiros - é realizada com peças usadas, recondicionadas, retiradas de aeronaves acidentadas e de procedência não comprovada.
3.10 A prática do transporte aéreo clandestino é antiga no Brasil e, apesar dos esforços envidados pela Agência na coibição dessa prática, a sociedade é diretamente impactada, o que causa comoção e preocupação quando ocorre um acidente envolvendo vítimas fatais. Acredita-se que os operadores de aeronaves privadas, diante dos custos de manutenção e operacionais, são por vezes aconselhados pelos próprios pilotos a fretarem a aeronave para a realização de transporte de pessoas que não o proprietário da aeronave.
3.11 Assim, não raras vezes, a pessoa que contrata este tipo de transporte sabe que é ilegal e aceita o risco. E isso torna a fiscalização da irregularidade onerosa e o processo de autuação difícil de ser instruído.” Nota Técnica 1 (3116920) - 00058.021765/2019-36 – Resolução nº 540/2020.
[vii] Lei 9.784/1999
Art. 4º São deveres do administrado perante a Administração, sem prejuízo de outros previstos em ato normativo:
I - expor os fatos conforme a verdade;
II - proceder com lealdade, urbanidade e boa-fé;
III - não agir de modo temerário;
IV - prestar as informações que lhe forem solicitadas e colaborar para o esclarecimento dos fatos.
[viii] Lei 7.565/1986
Art. 303. A aeronave poderá ser detida por autoridades aeronáuticas, fazendárias ou da Polícia Federal, nos seguintes casos:
(...)
V - para averiguação de ilícito.
[ix] Observando-se a foto apresentada pelo autuado é possível notar que, mesmo de costas, os cordões que seguram as credenciais dos fiscais estão passando pelo pescoço dos dois agentes, outrossim, se eles não estivessem portando credenciais visíveis a autoridade aeroportuária seria impelida a retirá-los da área restrita.

Documento assinado eletronicamente por **Tiago Sousa Pereira**, **Diretor**, em 24/08/2021, às 18:49, 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 **6035009** e o código CRC **B16BBC46**.