

ANAC divulga números de suspensão/cassação de certificados, licenças, concessões, com estabilização de suspensão de habilitações entre 2022 e 2023 e recorde de cassação de Licenças em 2023 em penalidades contra pilotos, em 23.01.24

Em nota postada no dia 18, no seu portal, a ANAC divulgou que a atuação irregular e o desrespeito às normas da aviação civil levaram a agência a cassar licenças e habilitações de pilotos, como resultado de apuração de condutas graves, em 46 processos sancionadores somente em 2023. O número é bem superior ao registrado em anos anteriores e representa um esforço planejado e coordenado para apurar com rigor infrações que colocam em risco a segurança da aviação civil.

Atualmente, há 26 mil pilotos, de avião e helicóptero, com registros válidos.

Além dos (46) pilotos, quatro (4) organizações de manutenção de aeronaves foram punidas em 2023 com a proibição do direito de operar (cassação de licença/autorização de atividade) em 2023.

Ao todo, desde 2018 (sem 6 anos), a ANAC aplicou penas de cassação ou de suspensão em um total de 368 processos administrativos sancionadores., sendo 72 cassações (66 cassações contra pilotos).

Nos últimos 4 anos, houve um total de 267 processos sancionadores que resultaram em suspensão temporária da autorização da prática de pilotagem por até 90 dias e outros 66 processos que culminaram em cassações das licenças e habilitações de pilotos (cf. quadro).

No triênio 2021-2023, foram 315 penalidades, sendo 68 cassações – sendo 63 cassações (93%) de pilotos (46 cassações, 73%, em 2023), 4 cassações de organização de manutenção (todas em 2023) e uma cassação de escola/operadora aérea (em 2022).

Cassações e suspensões de pilotos e empresas aéreas no período 2018-2023

		2018	2019	2020	2021	2022	2023	Total
Piloto	Suspensão	1	12	34	104	67	62	280
	Cassação			3	10	7	46	66
Escolas/ Empresas aéreas	Suspensão			2	4	4	4	14
	Cassação			1		1		2
Empresas de manutenção	Suspensão					1	1	2
	Cassação						4	4
Total		1	12	40	118	80	117	368

A penalidade de cassação de certificados, licenças, concessões ou autorização é a sanção administrativa máxima que a agência pode aplicar a seus regulados e o limite de atuação da ANAC. As cassações são aplicadas após o devido processo legal, quando comprovadas infrações gravíssimas por parte do regulado. Durante a fiscalização, quando é verificado indício de crime, a ANAC leva os fatos ao conhecimento da autoridade policial ou do Ministério Público.

A maior parte das penalidades restritivas de direitos aplicadas a pilotos envolve condutas que afrontam a estrutura regulatória do sistema de aviação civil: sejam pelo cometimento de fraudes em requisitos

relacionados à sua formação (instruções teóricas e práticas e experiências em vôos e simuladores), sejam pela exploração de atividades reguladas em que o piloto, a aeronave ou a empresa não estejam devidamente autorizados e em condições adequadas, conforme as normas da Agência. Cassações também são aplicadas pela prática de condutas temerosas que tenham o potencial de causar danos à sociedade ou ao interesse público coletivo.

As punições por ilícitos graves à segurança da aviação civil também atingiram serviços aéreos especializados, escolas de formação de pilotos e empresas aéreas.

Uma das medidas para coibir operações ilegais de transporte de passageiros e a realização de manutenções em aeronaves por pessoas e empresas não autorizadas foi o aumento, em até dez vezes, do valor da multa aplicada para essas condutas infracionais. Assim, a realização de táxi-aéreo clandestino pode resultar em multa de R\$ 200 mil, além de suspensão ou cassação de eventuais certificados que os envolvidos possuam, conforme o caso concreto. Antes, essas multas variavam entre R\$ 1,2 mil e, no máximo, R\$ 20 mil.

O total de multas aplicadas por Transporte Aéreo Clandestino (TACA) entre 2016 e 2023, em primeira instância, foi de R\$ 12,6 milhões, correspondendo a 198 infratores autuados. Desses, R\$ 3 milhões foram relativos a 132 infratores, já com decisão final (transitada em julgado).

Já as multas aplicadas por Manutenção Aeronáutica Clandestina (MACA) em primeira instância atingiram R\$ 1,37 milhão, valor relativo a 88 infratores autuados no mesmo período. Desses, R\$ 543 mil, relativos a 53 infratores, já tiveram decisão final (transitada em julgado).

Os números atuais refletem o resultado de medidas sistematizadas e estruturadas implementadas pela ANAC, especialmente nos últimos cinco anos. Entre as principais medidas estão o fortalecimento da área de inteligência e fiscalização da Agência; a criação de um setor especializado em certificação e fiscalização do pessoal envolvido na aviação civil; a implementação de capacitação continuada dos servidores que atuam em fiscalizações e a abordagem responsiva nos procedimentos regulatórios; e a estruturação de banco de dados com informações de regulados que responderam a processos sancionadores e compartilhamento com outros órgãos públicos.

O aprimoramento das fiscalizações mostra que a maioria dos profissionais da aviação atuam dentro das normas de segurança da aviação. Ou seja, a cultura aeronáutica da prudência, da perícia, da responsabilidade e do zelo com a execução da atividade está presente na aviação brasileira. “Estamos entre os países que com os menores índices de acidentes do mundo na aviação comercial. Eu diria que mais de 99% dos nossos pilotos são proficientes e observam as regras da aviação”, afirmou o diretor-presidente da ANAC, Tiago Pereira.

Complemento: o quadro de penalidades de suspensão/cassação de Licenças/habilitações e autorizações de atividade apresentado pela ANAC numa versão expandida, que destaca a progressão das penalidades, em especial o avanço das cassações.

Penalidades suspensão/cassação pilotos e operadoras aéreas e empresas manutenção - período 2018-2023														
		2018		2019		2020		2021		2022		2023		Total
Piloto	Suspensão	1	-	12	[+11 ; 1.100%]	34	[+22 ; +183%]	104	[+70 ; +206%]	67	[-37 ; -35,6%]	62	[-5 ; -7,5%]	280
	Cassação	-	-	-	-	3	-	10	[+7 ; +233%]	7	[-3 ; -30,0%]	46	[+39 ; +557%]	66
	n. penalidade	1	-	12	[+11 ; 1.100%]	37	[+25 ; +208%]	114	[+77 ; +208%]	74	[-40 ; -35,1%]	108	[+34 ; +45,9%]	346
	Cassação/Tot.	0%	-	0%	-	8,1%	-	8,8%	-	9,5%	-	42,6%	-	19,1%
Escola/operador Aéreo	Suspensão	-	-	-	-	2	-	4	[+2 ; +100%]	4	-	4	-	14
	Cassação	-	-	-	-	1	-	0	-	1	-	0	-	2
	n. penalidade	0	-	0	-	3	-	4	[+1 ; +33,3%]	5	[+1 ; +25,0%]	4	[-1 ; -20,0%]	16
Organização manutenção	Suspensão	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1	-	2
	Cassação	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-	4	-	4
	n. penalidade	0	-	0	-	0	-	0	-	1	-	5	[+4 ; 400%]	6
	n. penalidade	1	-	12	-	40	[+28 ; +233%]	118	[+78 ; +195%]	80	[-38 ; -32,2%]	117	[+37 ; +46,3%]	368
	Suspensão	1	-	12	-	36	[+24 ; +200%]	108	[+72 ; +200%]	72	[-36 ; -33,3%]	67	[-5 ; -6,9%]	296
	Cassação	-	-	-	-	4	-	10	[+8 ; +150%]	8	[-2 ; -20%]	50	[+42 ; +525%]	72
	Cassação/Tot.	0%	-	0%	-	10,0%	-	8,5%	-	10,0%	-	42,7%	-	19,6%
Piloto/Total	Suspensão	100%	-	100%	-	94%	-	96%	-	93%	-	93%	-	
	Cassação	-	-	-	-	75%	-	100%	-	88%	-	92%	-	
	n. penalidade	100%	-	100%	-	93%	-	97%	-	93%	-	92%	-	
	Cassação/Tot.	-	-	-	-	8%	-	8%	-	9%	-	39%	-	

Um quadro parcial, em que destacamos o triênio 2021-2023, além da participação do ano de 2023 sobre o total apurado de seis anos (2018-2023).

Penalidades suspensão/cassação pilotos e operadoras aéreas e empresas manutenção - período 2018-2023

		2020		2021		2022		2023		Total	2023/tot.	Média 2021-23	Soma 2021-23
Piloto	Suspensão	34	[+22 ; +183%]	104	[+70 ; +206%]	67	[-37 ; -35,6%]	62	[-5 ; -7,5%]	280	22,1%	77,67	233
	Cassação	3	-	10	[+7 ; +233%]	7	[-3 ; -30,0%]	46	[+39 ; +557%]	66	69,7%	21,00	63
	n. penalidade	37	[+25 ; +208%]	114	[+77 ; +208%]	74	[-40 ; -35,1%]	108	[+34 ; +45,9%]	346	31,2%	98,67	296
	Cassação/Tot.	8,1%	-	8,8%	-	9,5%	-	42,6%	-	19,1%	-	21,3%	
Escola/operador Aéreo	Suspensão	2	-	4	[+2 ; +100%]	4	-	4	-	14	28,6%	4,00	12
	Cassação	1	-	0	-	1	-	0	-	2	0,0%	0,33	1
	n. penalidade	3	-	4	[+1 ; +33,3%]	5	[+1 ; +25,0%]	4	[-1 ; -20,0%]	16	25,0%	4,33	13
Organização manutenção	Suspensão	-	-	-	-	1	-	1	-	2	50,0%	1,00	2
	Cassação	-	-	-	-	0	-	4	-	4	100,0%	2,00	4
	n. penalidade	0	-	0	-	1	-	5	[+4 ; 400%]	6	83,3%	2,00	6
	n. penalidade	40	[+28 ; +233%]	118	[+78 ; +195%]	80	[-38 ; -32,2%]	117	[+37 ; +46,3%]	368	31,8%	105,00	315
	Suspensão	36	[+24 ; +200%]	108	[+72 ; +200%]	72	[-36 ; -33,3%]	67	[-5 ; -6,9%]	296	22,6%	82,33	247
	Cassação	4	-	10	[+8 ; +150%]	8	[-2 ; -20%]	50	[+42 ; +525%]	72	69,4%	22,67	68
	Cassação/Tot.	10,0%	-	8,5%	-	10,0%	-	42,7%	-	19,6%	-	21,6%	21,6%
Piloto/Total	Suspensão	94%	-	96%	-	93%	-	93%	-				
	Cassação	75%	-	100%	-	88%	-	92%	-				
	n. penalidade	93%	-	97%	-	93%	-	92%	-				
	Cassação/Tot.	8%	-	8%	-	9%	-	39%	-				

Em 2024, a Portaria nº 13546/SPL, de 08/01/2024, publicada no Diário Oficial da União (DOU) de 11/01/2024 (na seção 1, pág. 985), tornou pública a efetivação de decisão administrativa de sanção de cassação de certificados de habilitação técnica e todas as habilitações averbadas neste certificado de mais uma aeronauta, dentro do processo nº 00065.017285/2023-68. A Portaria entrou em vigor na data de sua publicação.

<https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/portarias/2024/portaria-13546>

A Portaria da Gerência de Certificação de Pessoal registra que, em conformidade com o parágrafo 61.13(c) do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 61, o aeronauta sancionado com a cassação 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.

Conforme documentos do processo, o Auto de Infração foi emitido em abril passado. Conforme Despachos e Decisões, o Auto de Infração (AI) instaurou Processo Administrativo Sancionador (PAS) imputando ao aeronauta determinado indício de infração – de “Fornecimento de dados, informações ou estatísticas inexatas ou adulteradas” -, cuja conduta se enquadra na Lei nº 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA), Art. 299, V.

Conforme Despacho e Decisão, a infração de “Fornecimento de dados, informações ou estatísticas inexatas ou adulteradas” consistiu na apresentação à ANAC de dados de experiência de vôo com inserção em CIV Digital de 150 vôos sem que de fato os tivesse realizado. Os supostos vôos envolveriam quatro aviões (monomotor), sendo dois aviões da categoria do transporte privado e dois aviões de escolas (aeroclubes – do PR e SC), e ainda um simulador de vôo do tipo ATD/IFRA (para fins de treinamento/instrução IFR), de escola (aeroclube) de MG: Os supostos vôos referem-se:

- 132 vôos, supostamente realizados entre os dias 31/05/2013 e 19/03/2015 (cerca de 1 ano e 10,5 meses), com avião monomotor EMBRAER/NEIVA EMB-711T “Corisco” Turbo (P28T), hoje da categoria de registro do Transporte Privado, com um total declarado à agência de 03h19m – com a fiscalização no processo, após contagem desses registros presentes no extrato da CIV juntado pela fiscalização), tendo identificado a horagem total destes 132 vôos é de 235h09min. Estes (4) vôos foram constatados de não corresponderem com respectivo Diário de Bordo da aeronave. Após comparação desses vôos apresentados pelo aeronauta com os registros presentes no Diário de Bordo da aeronave, verificou-se que a maioria não possuía correspondência e mais, em vários das datas mencionadas na CIV, a aeronave sequer voara. Também foram identificados 3 registros no Diário de Bordo condizentes com os registros de vôo do dia 10/12/2014, lançados na CIV Digital. Ainda, dois registros de vôos tiveram dados discrepantes entre a CIV e Diário de Bordo, quanto a aeródromo (a CIV anotando apenas um AD, como os vôos sendo locais, e deixando de anotar AD com serviço ATS) e à duração (a CIV lançado 02h05m, enquanto o Diário registrando 50 min.).
- 4 vôos, supostamente entre 05/11/2015 e 08/11/2015, com avião monomotor AeroBoero AB-180 (AB-18), aprovado vôo VFR diurno, da categoria de registro “Privada Instrução”, operado por escola (aeroclube) no PR, totalizando 03h19m, para utilização desta experiência para concessão (irregularmente) de Licença. Estes (4) vôos foram constatados de não corresponderem com respectivo Diário de Bordo da aeronave. O Diário de Bordo juntado pela fiscalização trouxe registros de vôos de 30/08 até 15/12/2015 e não constou nenhum registro de vôo do dia 05/11/2015 e 08/11/2015 tendo o autuado como tripulante da aeronave.
- 11 vôos, supostos entre 19/08 e 26/08/2016, com avião monomotor Beechcraft A36 “Bonanza” (BE36), aprovado para vôo IFR diurno/noturno, hoje da categoria de registro do Transporte Privado, totalizando 22h18m, com parte destes vôos sendo apresentada sob formato de declaração de instrução no âmbito dos processos (separados) de concessão (irregularmente) da licença de PCM e da habilitação IFRA, de 2016. Estes (11) vôos foram constatados de não corresponderem com respectivo Diário de Bordo da aeronave. O Diário de Bordo juntado pela fiscalização trouxe registros de vôos de 06/08/2015 até 29/04/2017 e não constou nenhum registro de vôo entre 19/08/2016 e 26/08/2016 tendo o autuado como tripulante da aeronave – e em vários dos dias mencionados pelo aeronauta, a aeronave sequer voou.
- 1 vôo simulado em dispositivo ATD/IFRA lançado em CIV digital, totalizando 25h00m de vôo, supostamente realizado em escola (aeroclube) de MG, cuja autenticidade foi negada pela suposta entidade emissora. Tais horas de vôo foram apresentadas sob formato de declaração de instrução em seu processo IFRA, de 2016
- 2 vôos de proficiência PCM/IFRA, supostamente realizados em 22/08 e 27/08/2016, com o avião monomotor EMBRAER/NEIVA EMB-712 “Tupi” (P28A), aprovado para vôo IFR diurno/noturno, totalizando 03h00m, apresentados sob formato de Ficha de Avaliação de Piloto (FAP física), no âmbito dos processos que concederam ao aeronauta sua licença de PCM e sua habilitação IFRA, em processos de 2016. Estes (2) vôos foram constatados de não corresponderem com respectivo Diário de Bordo da aeronave. A autenticidade da FAP não foi comprovada.

Não existindo registro do vôo nos Diários de Bordo da Aeronave e não havendo robustos fundamentos que invalidem tais Diários, restou comprovado que os vôos apresentados pelo aeronauta, lançados em CIV Digital, não existiram.

O processo concluiu pela tipificação de 154 condutas infracionais, sendo:

- 150 lançamentos irregulares de vôo (aeronave e simulador), divididos entre [i] 147 vôos em três aviões distintos, perfazendo 260h46 m (com parcial de 235 horas numa aeronave em cerca de 1 ano e 10,5 meses – cerca de 125 horas/ano, ou 10 horas/mês), [ii] 25 horas de vôo simulado IFR (em dispositivo ATD/IFRA, e [iii] 2 vôos de proficiência somando 03 horas; e,
- apresentação de 4 documentos inautênticos (declaração de instrução sob a aeronave, declaração de instrução sob simulador de voo ATD/IFRA e duas FAP.

A fiscalização juntou elementos e evidências robustas para comprovar as condutas infracionais e que o autuado não apresentou quaisquer argumentos ou provas que invalidassem as alegações e evidências presentes nos Autos. Pelo contrário, o autuado reconheceu a prática da conduta antijurídica tratada aqui e requereu desconto de 50% sobre o valor da multa (previsto no Artigo 28 da Resolução 472/2018), renunciando ao direito de litigar administrativamente em relação à infração.

Assim, restou caracterizada a materialidade e autoria da conduta e comprovada a prática infracional com violação ao dever de lealdade e boa fé que rege as relações entre administrado e Administração, pelo fornecimento de dados, informações ou estatísticas inexatas ou adulteradas, prevista no artigo 299, inciso V, da Lei 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), também recepcionada pela Resolução no 25/ANAC/2008 e Resolução no 472/ANAC/2018, conforme consta da Tabela "Código Brasileiro de Aeronáutica Art. 299" do Anexo I.

Na Decisão (de Primeira instância, de novembro de 2023), registra-se que utilização de meios escusos, fartamente documentados no presente caso, para solicitar/obter indevidamente prerrogativas da licença/habilitação, macula a integridade do sistema de aviação civil brasileiro, requereu da Agência a adoção da medida punitiva mais gravosa possível, qual seja, a cassação de todas as licenças do aeronauta e habilitações a elas averbadas. E ressaltou-se que a gravidade dos fatos apurados necessitando de medidas adicionais por parte da ANAC tanto para impor efeito pedagógico quanto para desestimular tais práticas por outros aeronautas.

Assim restou à ANAC a aplicação de sanção pecuniária (multa), além da sanção de cassação de todas as licenças do aeronauta e habilitações a elas averbadas.

Sabendo que a multa corresponde à linha de código FDI constante no Anexo I da Res. ANAC 472/2018 (também no Anexo I da Res. 25/ANAC/2008), de ementa "Fornecimento de dados, informações ou estatísticas inexatas ou adulteradas", com valor mínimo (R\$ 1.600,00); médio (R\$ 2.800,00) e máximo (R\$ 4.000,00), e tendo em vista a necessidade de aplicação da dosimetria de decaimento exponencial idêntica à prevista pelo Art. 37-B da Resolução 472/2018 – instruindo a aplicação de multa uma vez caracterizada a natureza continuada das condutas infracionais, considerando patamar médio da tabela constante na Resolução específica vigente à época da infração, calculada conforme uma formulação, a Decisão, para os registros em CIV, utilizando-se da fórmula "valor da multa unitária * quantidade de ocorrências $1/f$ ", aplicando ainda o valor médio da multa, a variável "f" igual à 2,15 e "quantidade de ocorrências" igual à 85 (247,46 horas dividido por 3, arredondado para cima - acrescido de 02 ocorrências (02 para os vôos de proficiência), chegou ao valor da multa resultante: R\$ 22.108,65. Tendo em vista o requerimento de 50% de desconto, a Decisão sentenciou valor da multa para pagamento até o vencimento da Guia, considerando esse desconto almejado, de R\$ 11.054,32, cumulada com a sanção restritiva de direitos, na forma de cassação de todas as licenças de piloto do interessado e habilitações a elas averbadas, observando ainda a seção 61.13(c) do RBAC 61 – com a aplicação dessa sanção de cassação se dando após o Trânsito em Julgado do processo administrativo sancionador.