

**PARECER Nº** 507/2020/JULG ASJIN/ASJIN  
**PROCESSO Nº** 00065.076802/2013-69  
**INTERESSADO:** JOSÉ CARLOS DO AMARAL MUCCINI, COORDENAÇÃO DE CONTROLE E PROCESSAMENTO DE IRREGULARIDADES

**PROPOSTA DE DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA – ASJIN**

Tabela 01 - Processos analisados

Processo	Auto de Infração	Data da Infração	Data de lavratura do Auto de Infração	Data da notificação do Auto de Infração	Data de protocolo da Defesa	Data da Convalidação dos Autos de Infração pelo setor de primeira instância	Data de protocolo da Defesa após Convalidação	Diligência	Data da Decisão de Primeira Instância	Data da notificação da Decisão de Primeira Instância	Data de protocolo do Recurso	Data da Decisão de Segunda instância para re-notificação e convalidação	Data da notificação da decisão de segunda instância	Data de protocolo da Manifestação do interessado após a decisão de segunda instância	Data da re-notificação a respeito do valor da multa
00065.076802/2013-69	07937/2013/SSO	15/05/2010	03/05/2010	14/06/2013	02/07/2013	24/11/2014	23/01/2015	29/09/2015	30/08/2016	20/02/2017	23/02/2017	14/03/2019	04/04/2019	17/05/2019	10/02/2020
00065.123530/2013-01	10038/2013/SSO	02/04/2010	07/08/2013	01/10/2013	15/10/2013		23/01/2015			-	-				
00065.123538/2013-60	10036/2013/SSO	16/02/2010	07/08/2013		15/10/2013		23/01/2015			-	-				
00065.123586/2013-58	10034/2013/SSO	26/03/2010	07/08/2013		15/10/2013		23/01/2015			-	-				
00065.123559/2013-85	10032/2013/SSO	17/03/2010	07/08/2013		15/10/2013		23/01/2015			-	-				
00065.076808/2013-36	07940/2013/SSO	19/05/2010	03/05/2013	-	02/07/2013		23/01/2015			-	-				
00065.076807/2013-91	07939/2013/SSO	16/05/2010	03/05/2013	14/06/2013	02/07/2013		23/01/2015			-	-				
00065.076840/2013-11	07929/2013/SSO	02/05/2010	03/05/2013	14/06/2013	02/07/2013		23/01/2015			-	-				
00065.076842/2013-19	07928/2013/SSO	01/05/2010	03/05/2013	14/06/2013	02/07/2013		23/01/2015			-	-				
00065.076820/2013-41	07932/2013/SSO	14/05/2010	03/05/2013	14/06/2013	02/07/2013		23/01/2015			-	-				

**Infração:** Realizar voo com Certificado de Capacidade Física suspenso.

**Enquadramento:** alínea "e" do inciso II do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA) c/c item 91.5(a)(3) do RBHA (Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica) 91.

**Crédito de multa:** 657572162

**Proponente:** Daniella da Silva Macedo Guerreiro - Especialista em Regulação de Aviação Civil - SIAPE 1650801

**INTRODUÇÃO**

1. O Auto de Infração (AI) nº 07937/2013/SSO apresenta a seguinte descrição:

CÓDIGO ANAC PILOTO: 308981    MARCAS DA AERONAVE:PT-IDP  
 DATA: 15/05/2010    HORA: 09:25    LOCAL: SBGO-SBSV  
 Descrição da ocorrência: Realizar voo com Certificado de Capacidade Física suspenso.  
 HISTÓRICO: Conforme os dados encaminhados pela Gerência de Fatores Humanos na Aviação e Medicina da Aviação (GFHM/SSO) - histórico de expedição de CCF - verificou-se que o Certificado de Capacidade Física - CCF - do Sr. José Carlos do Amaral Muccini - CANAC 308981 encontrava-se suspenso em 07/01/2010 e somente foi revalidado em 16/06/2010. Dessa forma, no período de 07/01 a 16/06/2010, o Sr. José Carlos do Amaral Muccini esteve impedido de realizar qualquer função a bordo de aeronaves civis conforme a Seção 91.5 (a) (3) do RBHA 91. Entretanto, foi constatado através do registro de movimento de aeronaves, consultado no Sistema SACI a partir do Código ANAC do tripulante, e ainda do registro de voo no Diário de Bordo, que o piloto José Carlos do Amaral Muccini - CANAC 678425 tripulou a aeronave PT-IDP no dia 15/05/2010, no trecho SBGO-SBSV, contrariando assim o disposto no regulamento acima.  
 Capitulação: Art. 302, inciso II, alínea "e" do Código Brasileiro de Aeronáutica.

2. O Auto de Infração (AI) nº 10038/2013/SSO apresenta a seguinte descrição:

CÓDIGO ANAC PILOTO: 308981    MARCAS DA AERONAVE:PT-EZN  
 DATA: 02/04/2010    HORA: 14:15 Z    LOCAL: SBSV-SNPP  
 Descrição da ocorrência: Realizar voo com Certificado de Capacidade Física suspenso.  
 HISTÓRICO: Conforme os dados encaminhados pela Gerência de Fatores Humanos na Aviação e Medicina da Aviação (GFHM/SSO) - histórico de expedição de CCF - verificou-se que o Certificado de Capacidade Física - CCF - do Sr. José Carlos do Amaral Muccini - CANAC 308981 encontrava-se suspenso em 07/01/2010 e somente foi revalidado em 16/06/2010. Dessa forma, no período de 07/01 a 16/06/2010, o Sr. José Carlos do Amaral Muccini esteve impedido de realizar qualquer função a bordo de aeronaves civis conforme a Seção 91.5 (a) (3) do RBHA 91. Entretanto, foi constatado através do registro de movimento de aeronaves, consultado no Sistema SACI a partir do Código ANAC do tripulante, e ainda do registro de voo no Diário de Bordo, que o piloto José Carlos do Amaral Muccini - CANAC 678425 tripulou a aeronave PT-EZN no dia 02/04/2010, no trecho SBSV-SNPP, contrariando assim o disposto no regulamento acima.  
 Capitulação: Art. 302, inciso II, alínea "e" do Código Brasileiro de Aeronáutica.

3. O Auto de Infração (AI) nº 10036/2013/SSO apresenta a seguinte descrição:

CÓDIGO ANAC PILOTO: 308981    MARCAS DA AERONAVE:PT-IDP

DATA: 16/02/2010    HORA: 17:15 Z    LOCAL: SBSV-SNVB

Descrição da ocorrência: Realizar voo com Certificado de Capacidade Física suspenso.

HISTÓRICO: Conforme os dados encaminhados pela Gerência de Fatores Humanos na Aviação e Medicina da Aviação (GFHM/SSO) - histórico de expedição de CCF - verificou-se que o Certificado de Capacidade Física - CCF - do Sr. José Carlos do Amaral Muccini - CANAC 308981 encontrava-se suspenso em 07/01/2010 e somente foi revalidado em 16/06/2010. Dessa forma, no período de 07/01 a 16/06/2010, o Sr. José Carlos do Amaral Muccini esteve impedido de realizar qualquer função a bordo de aeronaves civis conforme a Seção 91.5 (a) (3) do RBHA 91. Entretanto, foi constatado através do registro de movimento de aeronaves, consultado no Sistema SACI a partir do Código ANAC do tripulante, e ainda do registro de voo no Diário de Bordo, que o piloto José Carlos do Amaral Muccini - CANAC 678425 tripulou a aeronave PT-IDP no dia 16/02/2010, no trecho SBSV-SNVB, contrariando assim o disposto no regulamento acima.

Capitulação: Art. 302, inciso II, alínea "e" do Código Brasileiro de Aeronáutica.

4. O Auto de Infração (AI) nº 10034/2013/SSO apresenta a seguinte descrição:

CÓDIGO ANAC PILOTO: 308981    MARCAS DA AERONAVE:PT-EZN

DATA: 26/03/2010    HORA: 10:55 Z    LOCAL: SBSV-SBIL

Descrição da ocorrência: Realizar voo com Certificado de Capacidade Física suspenso.

HISTÓRICO: Conforme os dados encaminhados pela Gerência de Fatores Humanos na Aviação e Medicina da Aviação (GFHM/SSO) - histórico de expedição de CCF - verificou-se que o Certificado de Capacidade Física - CCF - do Sr. José Carlos do Amaral Muccini - CANAC 308981 encontrava-se suspenso em 07/01/2010 e somente foi revalidado em 16/06/2010. Dessa forma, no período de 07/01 a 16/06/2010, o Sr. José Carlos do Amaral Muccini esteve impedido de realizar qualquer função a bordo de aeronaves civis conforme a Seção 91.5 (a) (3) do RBHA 91. Entretanto, foi constatado através do registro de movimento de aeronaves, consultado no Sistema SACI a partir do Código ANAC do tripulante, e ainda do registro de voo no Diário de Bordo, que o piloto José Carlos do Amaral Muccini - CANAC 678425 tripulou a aeronave PT-EZN no dia 26/03/2010, no trecho SBSV-SBIL, contrariando assim o disposto no regulamento acima.

Capitulação: Art. 302, inciso II, alínea "e" do Código Brasileiro de Aeronáutica.

5. O Auto de Infração (AI) nº 10032/2013/SSO apresenta a seguinte descrição:

CÓDIGO ANAC PILOTO: 308981    MARCAS DA AERONAVE:PT-EZN

DATA: 17/03/2010    HORA: 11:00 Z    LOCAL: SBSV-SBQV

Descrição da ocorrência: Realizar voo com Certificado de Capacidade Física suspenso.

HISTÓRICO: Conforme os dados encaminhados pela Gerência de Fatores Humanos na Aviação e Medicina da Aviação (GFHM/SSO) - histórico de expedição de CCF - verificou-se que o Certificado de Capacidade Física - CCF - do Sr. José Carlos do Amaral Muccini - CANAC 308981 encontrava-se suspenso em 07/01/2010 e somente foi revalidado em 16/06/2010. Dessa forma, no período de 07/01 a 16/06/2010, o Sr. José Carlos do Amaral Muccini esteve impedido de realizar qualquer função a bordo de aeronaves civis conforme a Seção 91.5 (a) (3) do RBHA 91. Entretanto, foi constatado através do registro de movimento de aeronaves, consultado no Sistema SACI a partir do Código ANAC do tripulante, e ainda do registro de voo no Diário de Bordo, que o piloto José Carlos do Amaral Muccini - CANAC 678425 tripulou a aeronave PT-EZN no dia 17/03/2010, no trecho SBSV-SBQV, contrariando assim o disposto no regulamento acima.

Capitulação: Art. 302, inciso II, alínea "e" do Código Brasileiro de Aeronáutica.

6. O Auto de Infração (AI) nº 07940/2013/SSO apresenta a seguinte descrição:

CÓDIGO ANAC PILOTO: 308981    MARCAS DA AERONAVE:PT-IDP

DATA: 19/05/2010    HORA: 10:15    LOCAL: SBSV-SBSV

Descrição da ocorrência: Realizar voo com Certificado de Capacidade Física suspenso.

HISTÓRICO: Conforme os dados encaminhados pela Gerência de Fatores Humanos na Aviação e Medicina da Aviação (GFHM/SSO) - histórico de expedição de CCF - verificou-se que o Certificado de Capacidade Física - CCF - do Sr. José Carlos do Amaral Muccini - CANAC 308981 encontrava-se suspenso em 07/01/2010 e somente foi revalidado em 16/06/2010. Dessa forma, no período de 07/01 a 16/06/2010, o Sr. José Carlos do Amaral Muccini esteve impedido de realizar qualquer função a bordo de aeronaves civis conforme a Seção 91.5 (a) (3) do RBHA 91. Entretanto, foi constatado através do registro de movimento de aeronaves, consultado no Sistema SACI a partir do Código ANAC do tripulante, e ainda do registro de voo no Diário de Bordo, que o piloto José Carlos do Amaral Muccini - CANAC 678425 tripulou a aeronave PT-IDP no dia 19/05/2010, no trecho SBSV-SBSV, contrariando assim o disposto no regulamento acima.

Capitulação: Art. 302, inciso II, alínea "e" do Código Brasileiro de Aeronáutica.

7. O Auto de Infração (AI) nº 07939/2013/SSO apresenta a seguinte descrição:

CÓDIGO ANAC PILOTO: 308981    MARCAS DA AERONAVE:PT-IDP

DATA: 16/05/2010    HORA: 10:05    LOCAL: SBUF-SBSV

Descrição da ocorrência: Realizar voo com Certificado de Capacidade Física suspenso.

HISTÓRICO: Conforme os dados encaminhados pela Gerência de Fatores Humanos na Aviação e Medicina da Aviação (GFHM/SSO) - histórico de expedição de CCF - verificou-se que o Certificado de Capacidade Física - CCF - do Sr. José Carlos do Amaral Muccini - CANAC 308981 encontrava-se suspenso em 07/01/2010 e somente foi revalidado em 16/06/2010. Dessa forma, no período de 07/01 a 16/06/2010, o Sr. José Carlos do Amaral Muccini esteve impedido de realizar qualquer função a bordo de aeronaves civis conforme a Seção 91.5 (a) (3) do RBHA 91. Entretanto, foi constatado através do registro de movimento de aeronaves, consultado no Sistema SACI a partir do Código ANAC do tripulante, e ainda do registro de voo no Diário de Bordo, que o piloto José Carlos do Amaral Muccini - CANAC 678425 tripulou a aeronave PT-IDP no dia 16/05/2010, no trecho SBUF-SBSV, contrariando assim o disposto no regulamento acima.

Capitulação: Art. 302, inciso II, alínea "e" do Código Brasileiro de Aeronáutica.

8. O Auto de Infração (AI) nº 07929/2013/SSO apresenta a seguinte descrição:

CÓDIGO ANAC PILOTO: 308981    MARCAS DA AERONAVE:PT-IMA

DATA: 02/05/2010    HORA: 08:20    LOCAL: SNTF-SNVB

Descrição da ocorrência: Realizar voo com Certificado de Capacidade Física suspenso.

HISTÓRICO: Conforme os dados encaminhados pela Gerência de Fatores Humanos na Aviação e Medicina da Aviação (GFHM/SSO) - histórico de expedição de CCF - verificou-se que o Certificado de Capacidade Física - CCF - do Sr. José Carlos do Amaral Muccini - CANAC 308981 encontrava-se suspenso em 07/01/2010 e somente foi revalidado em 16/06/2010. Dessa forma, no período de 07/01 a 16/06/2010, o Sr. José Carlos do Amaral Muccini esteve impedido

de realizar qualquer função a bordo de aeronaves civis conforme a Seção 91.5 (a) (3) do RBHA 91. Entretanto, foi constatado através do registro de movimento de aeronaves, consultado no Sistema SACI a partir do Código ANAC do tripulante, e ainda do registro de voo no Diário de Bordo, que o piloto José Carlos do Amaral Muccini - CANAC 678425 tripulou a aeronave PT-IMA no dia 02/05/2010, no trecho SNTF-SNVB, contrariando assim o disposto no regulamento acima.

Capitulação: Art. 302, inciso II, alínea "e" do Código Brasileiro de Aeronáutica.

9. O Auto de Infração (AI) nº 07928/2013/SSO apresenta a seguinte descrição:

CÓDIGO ANAC PILOTO: 308981 MARCAS DA AERONAVE:PT-IMA

DATA: 01/05/2010 HORA: 10:15 LOCAL: SBSV-SNTF

Descrição da ocorrência: Realizar voo com Certificado de Capacidade Física suspenso.

HISTÓRICO: Conforme os dados encaminhados pela Gerência de Fatores Humanos na Aviação e Medicina da Aviação (GFHM/SSO) - histórico de expedição de CCF - verificou-se que o Certificado de Capacidade Física - CCF - do Sr. José Carlos do Amaral Muccini - CANAC 308981 encontrava-se suspenso em 07/01/2010 e somente foi revalidado em 16/06/2010. Dessa forma, no período de 07/01 a 16/06/2010, o Sr. José Carlos do Amaral Muccini esteve impedido de realizar qualquer função a bordo de aeronaves civis conforme a Seção 91.5 (a) (3) do RBHA 91. Entretanto, foi constatado através do registro de movimento de aeronaves, consultado no Sistema SACI a partir do Código ANAC do tripulante, e ainda do registro de voo no Diário de Bordo, que o piloto José Carlos do Amaral Muccini - CANAC 678425 tripulou a aeronave PT-IMA no dia 01/05/2010, no trecho SBSV-SNTF, contrariando assim o disposto no regulamento acima.

Capitulação: Art. 302, inciso II, alínea "e" do Código Brasileiro de Aeronáutica.

10. O Auto de Infração (AI) nº 07932/2013/SSO apresenta a seguinte descrição:

CÓDIGO ANAC PILOTO: 308981 MARCAS DA AERONAVE:PT-NYM

DATA: 14/05/2010 HORA: 07:42 LOCAL: SNGI-SBLP

Descrição da ocorrência: Realizar voo com Certificado de Capacidade Física suspenso.

HISTÓRICO: Conforme os dados encaminhados pela Gerência de Fatores Humanos na Aviação e Medicina da Aviação (GFHM/SSO) - histórico de expedição de CCF - verificou-se que o Certificado de Capacidade Física - CCF - do Sr. José Carlos do Amaral Muccini - CANAC 308981 encontrava-se suspenso em 07/01/2010 e somente foi revalidado em 16/06/2010. Dessa forma, no período de 07/01 a 16/06/2010, o Sr. José Carlos do Amaral Muccini esteve impedido de realizar qualquer função a bordo de aeronaves civis conforme a Seção 91.5 (a) (3) do RBHA 91. Entretanto, foi constatado através do registro de movimento de aeronaves, consultado no Sistema SACI a partir do Código ANAC do tripulante, e ainda do registro de voo no Diário de Bordo, que o piloto José Carlos do Amaral Muccini - CANAC 678425 tripulou a aeronave PT-NYM no dia 14/05/2010, no trecho SNGI-SBLP, contrariando assim o disposto no regulamento acima.

Capitulação: Art. 302, inciso II, alínea "e" do Código Brasileiro de Aeronáutica.

11. Consta o AI nº 06215/2010 que apresenta a seguinte descrição:

CÓDIGO ANAC PILOTO: 308981 MARCAS DA AERONAVE:PT-IMA/PT-NYM e PT-IDP

DATA: 05/2010 HORA: Diversas LOCAL: Diversos

DESCRIÇÃO DA EMENTA: Realização de voos com CCF suspenso.

HISTÓRICO: Conforme os dados encaminhados pela Gerência de Fatores Humanos na Aviação e Medicina da Aviação (GFHM/SSO) - histórico de expedição de CCF - verifica-se que o certificado do Sr. José Carlos do Amaral Muccini - CANAC 308981 - teve seu Certificado de Capacidade Física suspenso em 07/01/2010 e somente teve tal certificado revalidado em 16/06/2010.

Dessa forma, no período de 07/01/2010 a 16/06/2010, o Sr. José Carlos do Amaral Muccini encontrava-se impedido de realizar qualquer função a bordo de aeronaves civis, conforme a seção 91.5 (a)(3) do RBHA 91.

Entretanto, de acordo com os registros de movimento, consultados no sistema SACI a partir do Código ANAC do tripulante, no período compreendido entre 01/05/2010 e 31/05/2010, o Sr. José Carlos do Amaral Muccini tripulou diversas aeronaves com o mencionado certificado vencido.

Capitulação: Artigo 302, parágrafo II, alínea "d" do Código Brasileiro de Aeronáutica.

12. No Relatório de Fiscalização (RF) nº 50/2010/GVAG-RS/SSO/UR/RECIFE são reiteradas as informações constantes no AI nº 06215/2010, além de serem citados os anexos do RF, sendo estes: consulta ao sistema SACI (aeronavegantes - dados pessoais) sobre o Sr. José Carlos do Amaral Muccini; Consulta de File de Aeronauta (histórico de expedição/renovação de CCF) do Sr. José Carlos do Amaral Muccini; e Pesquisa de movimento do tripulante José Carlos do Amaral Muccini no sistema SACI (período de 01/05/2010 a 31/05/2010).

13. No Relatório de Fiscalização (RF) nº 49/2010/GVAG-RS/SSO/UR/RECIFE são reiteradas, em linhas gerais, as informações constantes do AI nº 10038/2013/SSO, além de serem citados os anexos do RF, sendo estes: consulta ao sistema SACI (aeronavegantes - dados pessoais) sobre o Sr. José Carlos do Amaral Muccini; Consulta de File de Aeronauta (histórico de expedição/renovação de CCF) do Sr. José Carlos do Amaral Muccini; e Pesquisa de movimento do tripulante José Carlos do Amaral Muccini no sistema SACI (período de 01/04/2010 a 30/04/2010).

14. No Relatório de Fiscalização (RF) nº 47/2010/GVAG-RS/SSO/UR/RECIFE é informado que no período entre 01/02/2010 e 28/02/2010, o interessado tripulou diversas aeronaves com o CCF vencido, além de serem citados os anexos do RF, sendo estes: consulta ao sistema SACI (aeronavegantes - dados pessoais) sobre o Sr. José Carlos do Amaral Muccini; Consulta de File de Aeronauta (histórico de expedição/renovação de CCF) do Sr. José Carlos do Amaral Muccini; e Pesquisa de movimento do tripulante José Carlos do Amaral Muccini no sistema SACI (período de 01/02/2010 a 28/02/2010).

15. No Relatório de Fiscalização (RF) nº 48/2010/GVAG-RS/SSO/UR/RECIFE é informado que no período entre 01/03/2010 e 31/03/2010, o interessado tripulou diversas aeronaves com o CCF vencido, além de serem citados os anexos do RF, sendo estes: consulta ao sistema SACI (aeronavegantes - dados pessoais) sobre o Sr. José Carlos do Amaral Muccini; Consulta de File de Aeronauta (histórico de expedição/renovação de CCF) do Sr. José Carlos do Amaral Muccini; e Pesquisa de movimento do tripulante José Carlos do Amaral Muccini no sistema SACI (período de 01/03/2010 a 31/03/2010).

16. Página do sistema SACI/ANAC referente ao aeronavegante José Carlos do Amaral Muccini.

17. Tabela em que constam listados os movimentos realizados entre os dias 01/05/2010 e 31/05/2010 - período em que o comandante José Carlos do Amaral Muccini teve seu CCF suspenso.

18. Tabela em que constam listados os movimentos realizados entre os dias 01/04/2010 e

30/04/2010 - período em que o comandante José Carlos do Amaral Muccini teve seu CCF suspenso.

19. Tabela em que constam listados os movimentos realizados entre os dias 01/02/2010 e 28/02/2010 - período em que o comandante José Carlos do Amaral Muccini teve seu CCF suspenso.

20. Tabela em que constam listados os movimentos realizados entre os dias 01/03/2010 e 30/03/2010 - período em que o comandante José Carlos do Amaral Muccini teve seu CCF suspenso.

21. Memorando nº 189/2010-GFHM/SSO que informa que encaminha o histórico referente à expedição de CCF para o Sr. José Carlos do Amaral Muccini, código ANAC 308981.

22. Tabelas com histórico de renovação de CCF.

## **DEFESA**

23. O Interessado foi devidamente notificado dos AI nº 07937/2013/SSO, nº 7939/2013/SSO, nº 7929/2013/SSO, nº 7928/2013/SSO, em 14/06/2013, conforme demonstrado em Aviso de Recebimento (AR), tendo apresentado suas defesas, que foram recebidas em 02/07/2013.

24. Não consta a evidência de notificação do interessado referente ao AI nº 07940/2013/SSO no processo referente a este AI, ainda assim, consta a apresentação de defesa, que foi recebida em 02/07/2013.

25. O Interessado foi devidamente notificado dos AI nº 10038/2013/SSO, nº 10036/2013/SSO, nº 10034/2013/SSO, nº 10032/2013/SSO, em 01/10/2013, conforme demonstrado em Aviso de Recebimento (AR), tendo apresentado suas defesas, que foram recebidas em 15/10/2013.

26. Nas defesas, preliminarmente, alega que o ato administrativo é vinculado à norma especial, qual seja, a aeronáutica (Resolução nº 25), que dispõe em seu art. 8º, inciso VI, a necessidade de ser reportado o local, a data, a hora com precisão, a fim de que toda a formalística de confecção do documento, nos moldes pela norma fossem efetivamente preenchidos. Contudo, alega que o Auto de Infração em tela, não possui a *forma*, que é um dos elementos do ato administrativo, no padrão estipulado no instrumento legal. Dispõe que comparando-se o preconizado na norma com a redação padrão atribuída pela Autoridade de Aviação Civil, que se refere à suposta infração cometida pelo Interessado - chega-se à conclusão de que há discrepâncias, isto é, a forma de expressão da Administração Pública não está vinculada ao disposto na Resolução nº 25 da ANAC, uma vez que no campo destinado à hora foi atribuída a indicação da mesma, porém no corpo do Auto há também indicação de outra informação de hora, havendo uma indecisão quanto ao horário do documento emanado da Administração Pública, no que tange ao cometimento da suposta infração.

27. Quanto à data, alega que percebe-se que o fato, que em tese aconteceu, foi consignado em um determinado dia, contudo o Auto tem outra data. Pergunta como pode um fato ter sido observado em 2010 e autuado em 2013. Considera que tal procedimento não encontra razoabilidade, ferindo frontalmente aos ditames emanados do Princípio da Oportunidade. Informa que se passaram, aproximadamente, 3 (três) anos do cometimento da suposta infração realizada pelo interessado e a efetiva autuação. Assim sendo, alega que o princípio da Eficiência contido na Constituição da República não foi respeitado. Dispõe que o da Celeridade também não o foi, pois os feitos devem ser processados num prazo razoável, considera que o auto de infração deveria ter sido instaurado de imediato (ano de 2009), com o fito de que houvesse um processamento dentro de um lapso temporal aceitável (razoabilidade). Nesse esteio, dispõe que a Administração Pública não poderá ficar a mercê da eternidade para efetuar a chamada pretensão punitiva em desfavor do interessado, em face à prescrição. Deste modo, alega que foi ferido o princípio da segurança jurídica, o qual está consagrado no art. 2º da Lei nº 9.784/99, tendo em vista que os fatos ainda estão, equivocadamente, repercutindo no presente, sendo então desproporcional.

28. Considera que os elementos constitutivos do ato administrativo (Competência, Finalidade, Forma) são vinculados à lei e se não preencherem os requisitos preconizados na mesma são passíveis de nulidade. Desta feita, afirma que faltaram alguns requisitos capazes de atestar a suposta infração cometida e, deste modo, dar maior credibilidade ao rito, em face à formalística rígida que se instalou. Logo, alega que não ocorreu lavratura do auto na forma prescrita dentro dos requisitos da legalidade, uma vez que o revestimento exterior não contemplou todos os itens, os quais eram imprescindíveis ao seu aperfeiçoamento.

29. No mérito, relata ocorrência aeronáutica relativa à data de 26/12/2009, com a aeronave PT-JCZ. Aborda a definição de acidente aeronáutico e incidente grave. Com relação à ocorrência citada, considera que a mesma poderia ser caracterizada como incidente aeronáutico e que, neste esteio, o CCF do piloto em questão não seria suspenso.

30. Aborda o item 67.3(a)(2) do RBAC 67 que dispõe sobre Certificado Médico Aeronáutico (CMA), alegando que se o profissional de medicina atestou que o piloto estava apto para desenvolver suas funções e, para tanto, expediu Certificado de Capacidade Física ratificando tal condição, em tese, para haver a suspensão da referida capacidade dever-se-ia ter sido também expedido outro documento informando ao interessado, isto é, um expediente ao piloto da real situação de seu certificado de capacidade física não regularizado, qual seja, na condição suspensa, por um outro profissional médico, haja vista, que a restrição é a exceção e esta deveria ter sido devidamente notificada. Razão pela qual o interessado quando foi efetuar a confecção de seu Plano de Voo, por diversas oportunidades, ao informar às autoridades aeronáuticas o número de seu Código ANAC, o próprio sistema informatizado não acusou a restrição e, desta feita, o tripulante imaginara que estava tudo dentro do previsto. Alega que se o sistema fosse eficaz, impediria as inúmeras operações no período de 07/01/2010 a 16/06/2010, com o CCF suspenso. A fim de corroborar tal assertiva, informa que a ANAC, atualmente, faz um alerta, via e-mail acerca do vencimento do Certificado Médico Aeronáutico - CMA, sugerindo a revalidação do mesmo quando estiver prestes a vencer. Contudo, tal procedimento não se faz suficiente, uma vez que considera que nem todas as pessoas são obrigadas a terem acesso às redes sociais, de modo que o meio mais eficiente para se efetuar o alerta seria uma correspondência com o aviso de recebimento - AR, fato esse que efetivamente não aconteceu.

31. Dispõe que na apreciação do capítulo III do título IX da Lei nº 7565/86 - DAS INFRAÇÕES, faz-se necessário uma análise sistêmica do texto normativo, de tal sorte que a denotação das palavras deva ser entendida em sua acepção técnica. Considera que ao tratar das infrações, deve-se interpretar o art. 302 do CBA com muito cuidado, a fim de não se fazer injustiça, uma vez que o mesmo retrata várias condutas tipificadas como infração, sendo taxativo. Informa que nos termos do item 4.3 da IAC 012-1001, de 31/01/2003, a qual regulamentava no passado o processamento de irregularidades no âmbito da aviação civil, e preconizava que o auto de infração "deveria conter, de forma clara, a descrição irregularidade". Sendo assim, pressupõe a perfeita adequação da suposta conduta discrepante do piloto com o preceito emanado no CBA e demais legislações subsidiárias, visto que paira sobre o autuado (tripulante) o princípio da presunção de inocência consagrado na Carta Magna, fazendo uma analogia com o que dispõe a legislação penal brasileira. Alega que a Administração Pública ao afirmar "... De acordo com o presente processo, a partir do Código da ANAC do tripulante, no período compreendido entre 07/01/2010 (suspensão do CCF) e 31/01/2010, o Sr. José Carlos do Amaral

Muccini - CANAC 678425 tripulou a aeronave (...), no dia (...), no trecho (...) com certificado de capacidade física suspenso" cometeu algumas impropriedades, tendo em vista que se, realmente, o piloto participou de composição de tripulação em desacordo com o que estabelece o Código e suas regulamentações, nos termos do art 302, inciso II, alínea "e" o interessado o fez porque o sistema permitiu, pois o mesmo algumas vezes, torna-se ineficaz porque na Consulta Online, que informa estar anexa, consta como data de validade do CCF (08/04/2013) sem qualquer destaque em vermelho que possa denotar vencimento do respectivo documento, de acordo com a consulta feita em 17/06/2013. Desta forma, informa que o sistema no ano de 2010, também teria discrepâncias significativas. Sendo assim, acrescenta que em inúmeras vezes o interessado fez o plano de voo por telefone e a autoridade de aviação civil aprovou o mesmo. Considera que se houve qualquer tipo de restrição por parte da Agência fiscalizadora, esta deveria impedir ou, até mesmo alertar o usuário quanto à possível situação irregular no sistema o que, efetivamente, informa que não aconteceu.

32. Informa que ao redigir o auto de infração referenciado, a autoridade de aviação civil se equivocou ao grafar o Código Anac do piloto em CANAC 678425, o qual não pertence ao Sr. JOSÉ CARLOS DO AMARAL MUCCINI.

33. Na defesa dos AI nº 10038/2013/SSO, nº 10036/2013/SSO, nº 10032/2013/SSO acrescenta que o enquadramento na seção 91.5(a)(3) do RBHA 91 não é o mais apropriado, uma vez que o CCF do tripulante estava válido, isto é, não estava vencido, mas apenas suspenso.

34. Requer que as preliminares contidas na Defesa sejam acolhidas e o auto de infração seja arquivado, sem qualquer tipo de penalidade ou aplicação da sanção mais branda ao tripulante. Se de outro modo entender, ou seja, se não forem acolhidas as preliminares, que as argumentações da defesa em seu mérito sejam consideradas procedentes, em face as irregularidades contidas na peça vestibular do processo administrativo.

35. Junto às Defesas apresenta extrato do sistema de consulta *on line* de licenças e habilitações técnica do Sr. José Carlos do Amaral Muccini.

36. Apresenta análise do extrato de tal sistema, em que consta a informação:

O sistema de consulta *online* não é de todo confiável, uma vez que atualmente possui discrepâncias como, por exemplo, na VALIDADE DO CCF consta como vencido em 08/04/2013 não estando grafado em vermelho para denotar a discrepâncias tal como no campo Habilitação:

(...)

Imaginem no ano de 2010, fato em que foi encontrada suposta discrepância da SUSPENSAO DO CCF do Cmte MUCCINI.

Tanto é verdade que o procedimento foi alterado que a ANAC, a qual informou acerca do término da validade do exame e adotou uma forma via e-mail de informar a suspensão.

37. Consta e-mail que informa sobre o vencimento de Certificação Médica Aeronáutica (CMA).

38. Consta extrato do sistema de consulta *on line* de licenças e habilitações técnica do Sr. José Carlos do Amaral Muccini e análise do extrato de tal sistema.

39. E-mail que informa sobre o vencimento de Certificação Médica Aeronáutica e Procuração (CMA).

40. Documento de identificação .

## **CONVALIDAÇÃO**

41. O setor de primeira instância convalidou os Autos de Infração em tela, em 24/11/2014, alterando a capitulação para o previsto na alínea "d" do inciso II do art. 302 do CBA c/c seção 91.5(a)(3) do RBHA 91.

42. A Notificação de convalidação nº 862/2014/ACPI/SPO/RJ informa sobre a Convalidação dos Autos de Infração.

## **DEFESA APÓS CONVALIDAÇÃO**

43. Apresenta defesas após a convalidação, que foram recebidas em 23/01/2015.

44. Na defesa após a convalidação reitera alegações apresentadas na defesa prévia.

45. No mérito, acrescenta que pode analisar que a Administração Pública cometeu algumas impropriedades ao afirmar "... De acordo com o presente processo, a partir do Código da ANAC do tripulante, no período compreendido entre 07/01/2010 (suspensão do CCF) e 31/01/2010, o Sr. José Carlos do Amaram Muccini - CANAC 678425 tripulou a aeronave (...), no dia (...), no trecho (...) com certificado de capacidade física suspenso", tendo em vista que se, realmente, o piloto participou de composição de tripulação em desacordo com o que estabelece o Código e suas regulamentações, nos termos do art. 302, inciso II, alínea "d" o interessado o fez porque o sistema permitiu.

46. Questiona o enquadramento na seção 91.5(a)(3) do RBHA 91, informando que o mesmo não é o mais apropriado, uma vez que o CCF do tripulante estava válido, isto é, não estava vencido, mas sim suspenso.

47. Acrescenta, ainda, que de acordo com o Auto de Infração o tripulante operou a aeronave em 31/01/2010 e que foi constatado no sistema DCERTA a irregularidade. Todavia, informa que o referido sistema informatizado foi instituído, por intermédio da Resolução nº 151, datada de 07/05/2010, sendo assim, pergunta: como uma ocorrência poderá estar registrada em um sistema sendo que este foi instituído depois do fato acontecido? Alega que o sistema DCERTA não é totalmente confiável, haja vista que aceita decolagem de voos IFR em aeródromos não homologados para esse tipo de voo e aeródromos interditados.

## **DILIGÊNCIA**

48. Em 29/09/2015, o setor de primeira instância efetuou diligência informando que não constam cópias das folhas do Diário de Bordo das aeronaves, para que se possa verificar a infração.

49. Ofício nº 393/2015/NURAC/REC/ANAC que solicita cópia do Diário de Bordo da aeronave PT-NYM.

50. AR referente ao Ofício nº 393/2015/NURAC/REC/ANAC.

51. Ofício nº 392/2015/NURAC/REC/ANAC que solicita cópia do Diário de Bordo da aeronave PT-IMA.

52. AR referente ao Ofício nº 392/2015/NURAC/REC/ANAC.
53. Ofício nº 391/2015/NURAC/REC/ANAC que solicita cópia do Diário de Bordo das aeronaves PT-IMA, PT-NYM, PT-IDP e PT-EZN.
54. AR referente ao Ofício nº 391/2015/NURAC/REC/ANAC.
55. Ofício nº 394/2015/NURAC/REC/ANAC que solicita cópia do Diário de Bordo da aeronave PT-IDP.
56. AR referente ao Ofício nº 394/2015/NURAC/REC/ANAC.
57. Ofício nº 29/2015/CMM que apresenta resposta ao Ofício nº 393/2015/NURAC/REC/ANAC.
58. Carta da empresa Blue Air Aviação S.A. para a CMM Escola de Aviação Civil LTDA.
59. Contrato de arrendamento operacional referente à aeronave PT-NYM.
60. Ofício nº 010/CKF/2015 em resposta ao Ofício nº 391/2015/NURAC/REC/ANAC.
61. Página nº 9410 de diário de bordo.
62. Página nº 9404 de diário de bordo.
63. Página nº 9326 de diário de bordo.
64. Página nº 9877 de diário de bordo.
65. Carta da empresa AGROMON S/A AGRICULTURA E PECUÁRIA, que informa que não foi possível o encaminhamento das folhas de diário de bordo da aeronave PT-IDP dos dias 14, 15, 16 e 19/05/2010.
66. Carta nº 004/AEROTUR/2015 em resposta ao Ofício nº 392/2015/NURAC/REC/ANAC.
67. Certificado de matrícula referente à aeronave PT-IMA.

### **DECISÃO DE PRIMEIRA INSTÂNCIA**

68. O setor competente, em decisão motivada, de 30/08/2016, considerou que restou configurada a prática de infração à legislação vigente, em especial ao previsto no art. 302, inciso II, alínea "d" do CBA.
69. O setor de Primeira Instância informa que conforme Nota Técnica 07/2016/ACPI/SPO, aprovada pelo Superintendente de Padrões Operacionais em 10/06/2016, os processos referentes ao descumprimento da legislação com fundamento no artigo 302, inciso II, alínea "d" da Lei nº 7.565/1.986, deverão ser autuados com base na jornada exercida pelo tripulante e não de acordo com os voos realizados pelo mesmo. Diante disso, informa que devem ser mantidos os Autos de Infração 07928/2013/SSO, 07929/2013/SSO, 07932/2013/SSO, 07937/2013/SSO, 07939/2013/SSO, 07940/2013/SSO, 10032/2013/SSO, 10034/2013/SSO, 10036/2013/SSO e 10038/2013/SSO. Totalizando, assim, 10 (dez) Autos de Infração, correspondentes a cada dia de operação em que o interessado voou, estando com seu CCF suspenso desde 07/01/2010, que foi somente revalidado em 16/06/2010.
70. Foi aplicada a multa no patamar mínimo, haja vista a ausência de circunstâncias agravantes, previstas no parágrafo segundo, e a existência de circunstância atenuante prevista no parágrafo primeiro, inciso III, conforme consulta ao SIGEC, considerado o rol taxativo fixado no art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008, no valor de R\$ 1.200,00 (mil e duzentos reais) para cada um dos 10 (dez) autos de infração, totalizando assim R\$ 12.000,00 (doze mil reais).
71. Foi determinado o arquivamento de outros 10 Autos de Infração, sendo estes 10035/2013/SSO, 10037/2013/SSO, 10039/2013/SSO, 07930/2013/SSO, 07931/2013/SSO, 07933/2013/SSO, 07934/2013/SSO, 07935/2013/SSO, 07936/2013/SSO e 07938/2013/SSO.

### **RECURSO**

72. O interessado foi notificado a respeito da decisão de primeira instância em 20/02/2017, conforme demonstrado em AR (SEI nº 0489242).
73. O interessado apresentou recurso, que foi recebido em 23/02/2017 (SEI nº 0465964).
74. No recurso informa estar inconformado com a decisão que o condenou em primeira instância no Processo Administrativo nº 657572162, oriundo do Auto de Infração nº 07937/2013/SSO. Dispõe que a Notificação de Decisão há que ser motivada, nos termos do art. 50, inciso II da Lei nº 9.784/99, com as argumentações que preconize os parâmetros em que a autoridade de aviação civil embasou-se, a fim de exarar os motivos que levaram à conclusão em atribuir uma punição ao interessado, ora recorrente. Alega que, contudo, no Relatório da Decisão Primeira Instância foram mencionadas as razões da aplicação da penalidade pecuniária R\$ 12.000,00, motivando os argumentos que levaram a adotar a aplicação da multa no patamar mínimo, contudo, na oportunidade não comentou os motivos que fomentaram a Administração Pública (ANAC) a estender a decisão de punição que, em tese, era apenas direcionada ao AI 07937/2013, porém serviu de base para aplicação da pena pecuniária aos Autos: 07928; 07929; 07932; 07939; 07940; 10032; 10034; 10036 e 10038/2013. Acrescenta que o fato ocorreu em 15/05/2010 e que a Nota Técnica 07/2016/ACPI/SPO é datada de 10/06/2016. Logo, não deveria ser aplicada ao caso concreto.
75. Quanto ao item 1.4 da Decisão, Do Conjunto Probatório, que menciona o Relatório de Fiscalização nº 47/2010/GVAG-RF/SSO/UR/RECIFE, que descreve as supostas infrações contidas no auto, que serviu de base probatória à lavratura do Auto nº 07937/2013, alega que o interessado não teve acesso a essas provas, a fim de que pudesse se defender de forma ampla, dentro do chamado devido processo legal. Em consequência da ausência das razões e dos fundamentos que ensejaram a Notificação de Decisão, pode-se afirmar que a defesa, em se tratando de Recurso, foi prejudicada sendo a mesma em parte subtraída em seu direito, tendo em vista a falta dos argumentos que consubstanciam o *decisum*, os quais serviriam de pilar as contra-argumentações da recorrente.
76. Dispõe que tal qual nas decisões do Poder Judiciário, nos termos da Carta Magna, em seu art. 93, inciso IX, as de cunho administrativo não de ser fundamentadas, motivadas e, devidamente, publicada até para privilegiar a ampla defesa e o contraditório - art. 5º, inciso LV da CF e, por conseguinte, o devido processo legal. Alega que o *due process of law* é uma garantia constitucional outorgada ao cidadão, segundo a qual ninguém será privado da liberdade ou de seus bens (no caso concreto o patrimônio - bem material, pecúnia) sem o devido processo legal (art. 5º, LIV, CF). Porém, muito mais do que uma garantia, o devido processo legal é um super princípio norteador do ordenamento jurídico, tendo entre seus objetivos ensejar a qualquer pessoa, litigante ou acusada, em processo judicial ou administrativo, o contraditório e a ampla defesa, bem como os meios e recursos a ela inerentes (art. 5º,

LV, CF). O devido processo legal não está consubstanciado apenas em um princípio constitucional, mas sim, num princípio que rege todo o sistema jurídico pátrio, informando a maneira como realizar-se-ão todos os procedimentos processuais, assim como os administrativos. Como atributos do conceito do devido processo legal, informa que o mesmo assegura que as relações estabelecidas pelo Estado sejam participativas e igualitárias, isto é, haja equilíbrio entre as ações de ambas partes, contudo na prática tal fato não acontece, tendo em vista que a Administração Pública não fornece as razões (omitiu o parecer técnico) que a levaram à livre convicção da aplicação da penalidade de multa, de tal sorte que ensejou o cerceamento de sua defesa, em sede de recurso. Qualquer país que se proclame como democrático, deve assegurar a parte, em litígio judicial ou administrativo, o direito à garantia da ampla defesa, conferindo ao cidadão o direito de alegar e provar o que alega, bem como tem o direito de não se defender. Optando pela defesa, o faz com ampla liberdade, ocupando-se de todos os meios e recursos disponibilizados.

77. Argui que em conformidade com o princípio constitucional da ampla defesa, pode a parte utilizar-se de todos os meios legais pertinentes à busca da verdade real, proibindo-se taxativamente qualquer cerceamento de defesa. Considera que qualquer ofensa a esse princípio acarretará a nulidade do procedimento, o que efetivamente aconteceu no caso em tela. Assim, não se pode falar ou mesmo pensar em Democracia hoje sem que o processo administrativo seja "contaminado" pela ausência de cumprimento dos princípios constitucionais. Não se pode falar ou pensar em Estado Democrático hoje, sem que se pense antes na Constituição e, conseqüentemente, em seus princípios informadores. Portanto, a omissão dos motivos é muito grave e interfere na regularidade processual e, em corolário, no seguimento do feito.

78. Reitera argumentos apresentados na defesa prévia e na defesa após a convalidação.

79. Alega que a Autoridade de Aviação Civil ao efetuar novo enquadramento no art. 302, inciso II, alínea "d" o fez incorretamente. Dispõe que ao redigir o auto de infração referenciado, a autoridade de aviação civil se equivocou ao grafar o Código Anac do piloto em CANAC 678425, o qual não pertence ao tripulante, além disso, o enquadramento na Seção 91.5(a)(3) do RBHA 91 não é o mais apropriado, uma vez que CCF do tripulante estava válido, no dia do voo 21/02/2010, isto é, não estava vencido, mas sim suspenso. E que um documento pode estar com a validade em vigor, todavia suspenso em razão de algum acontecimento que motive sua suspensão. Esclarece que assim é com a Carteira Nacional de Habilitação: o condutor poderá ter sua habilitação suspensa por um período compreendido de 6 a 12 meses, nos termos do CTB. Porém, após o decurso do tempo a CNH estará válida. Trata-se, apenas de um impedimento temporário. Nesse esteio, ao efetuar o enquadramento no art. 302, inciso II, alínea "d" do CBA, a Administração Pública o fez de forma equivocada, na medida em que o critério da tipicidade, o qual há de ocorrer à perfeita justaposição da conduta da suposta infratora ao preceito emanado da legislação, fato esse que efetivamente não aconteceu, pois ao capitular sob a égide do dispositivo do referido Código, Lei nº 7565/86 dever-se-ia analisar minuciosamente o que foi avaliado pela ANAC com o que de fato ocorreu levando-se em consideração a referência legal capitulada.

80. Argumenta que o auto de infração, inapropriadamente convalidado, retrata uma situação em que não há consonância da tipificação capitulada com o histórico, bem como a descrição da ocorrência, porque ao mencionar que tripulou com o CCF vencido não condiz com a realidade dos fatos. Deste modo, o fato é impeditivo para a realização, inclusive de convalidação do mesmo, haja vista que a descrição da ocorrência não está em sintonia com a capitulação, pois ao efetuar o enquadramento, a autoridade de aviação civil o fez de forma equivocada. Dispõe que se houve um erro, no que se refere a expedição do Auto de Infração nº 07937/2013, há que se entender que a correção do equívoco terá que ocorrer em sua totalidade, ou seja, o instrumento de retificação deverá conter uma nova tipificação capitulada, o que efetivamente aconteceu, com novo histórico, bem como nova descrição da ocorrência o que efetivamente não ocorreu nas últimas duas situações. Sendo assim, a peça vestibular foi confeccionada de forma incompleta, uma vez que o Código do Ementa foi omitido, de tal sorte que na sua plenitude prejudicou a defesa e também o recurso.

81. Informa que no Relatório da Decisão é feita alusão à Consulta do sistema SACI (AERONAVEGANTES - DADOS PESSOAIS - fl. 03 e 10) e (PESQUISA DE MOVIMENTO DO TRIPULATE NO SACI - fl. 04) base probatória à lavratura do Auto supra. Entretanto, o interessado não teve acesso a essas provas, a fim de que pudesse se defender de forma ampla, dentro do chamado devido processo legal.

82. Acrescenta que o auto de infração nº 07937/2013 é referente à operação com a aeronave PT-IDP, logo não poderia atingir os voos efetuados com as aeronaves PT-NYM, PT-IMA, PT-EZN.

83. Requer que as preliminares contidas no Recurso sejam acolhidas e o auto de infração seja arquivado e anulado o processo, sem qualquer tipo de penalidade. Se de outro modo entender, ou seja, se não forem acolhidas as preliminares, que as argumentações no mérito sejam consideradas procedentes, em face as irregularidades contidas na peça vestibular do processo administrativo.

84. Consta Notificação de Decisão, Decisão de primeira instância, AI nº 07937/2013/SSO, Procuração, documentos de identificação.

## **DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA PARA RE-NOTIFICAÇÃO E CONVALIDAÇÃO**

85. Em 14/03/2019, o setor de segunda instância decidiu (SEI nº 2682836 e SEI nº 2710992):

- *"Que o interessado seja novamente notificado da Decisão de primeira instância para que seja retificada a informação do valor da multa estabelecida para o Auto de Infração nº 07937/2013/SSO, devendo ser informado que o valor da multa estabelecida pelo setor de primeira instância foi de R\$ 1.200,00 para o referido Auto de infração. Que o interessado seja notificado da Decisão de primeira instância para que sejam informados os valores de multas impostas para os Autos de Infração nº 10038/2013/SSO, 10036/2013/SSO, 10034/2013/SSO, 10032/2013/SSO, 07940/2013/SSO, 07939/2013/SSO, 07929/2013/SSO, 07928/2013/SSO e 07932/2013/SSO, devendo ser informado que foi estabelecido pelo setor de primeira instância o valor de multa de R\$ 1.200,00 para cada um dos Auto de Infração. Assim, o interessado deve ser notificado do valor total de multa imposta pelo setor de primeira instância foi de R\$12.000,00, considerando os 10 Autos de Infração. Desta forma, deve ser informado que será reaberto o prazo recursal para o interessado para que o mesmo, querendo, venha no prazo de 10 (dez) dias, formular suas alegações.*
- *Pela CONVALIDAÇÃO DOS AUTOS DE INFRAÇÃO, modificando o enquadramento para passar a constar a alínea "e" do inciso II do art. 302 do CBA c/c item 91.5(a)(3) do RBHA 91, com base no art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018, de forma que a a Secretária da ASJIN venha a notificar o interessado quanto à convalidação dos Autos de Infração 07937/2013/SSO, 10038/2013/SSO, 10036/2013/SSO, 10034/2013/SSO, 10032/2013/SSO, 07940/2013/SSO, 07939/2013/SSO, 07929/2013/SSO, 07928/2013/SSO e 07932/2013/SSO para que o mesmo, querendo, venha no prazo de 10 (dez) dias, formular suas alegações, com fundamento no §1º do art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018."*

## **MANIFESTAÇÃO APÓS CONVALIDAÇÃO PELO SETOR DE SEGUNDA INSTÂNCIA**

86. O interessado foi notificado da decisão de segunda instância em 04/04/2019, conforme demonstrado em AR (SEI nº 3021362), tendo apresentado manifestação (SEI nº 3034961), que foi recebida em 17/05/2019, e que foi denominada pelo interessado como revisão administrativa.
87. Na manifestação apresentada, o interessado reitera alegações apresentadas no Recurso e nas peças de Defesa.
88. Alega que por ocasião da convalidação do Auto de Infração, não foi concedido ao interessado o benefício previsto no §1º do art. 61 da Instrução Normativa nº 8 da ANAC.
89. Argumenta que ao efetuar o novo enquadramento no Inciso II, alínea "e" foi feito, outra vez, erradamente, pois assim dispõe o CBA; "e) *participar da composição de tripulação em desacordo com o que estabelece este Código e suas regulamentações*", alega que é o mesmo que dizer que havia mais de um tripulante a bordo, fato esse que efetivamente não aconteceu. Além disso, informa que a capitulação corrobora para o aspecto de que o fato gerador do Auto de Infração foi a composição da tripulação. Porém, alega que está equivocado, vez que a discussão gira em torno do Certificado Médico Aeronáutico suspenso ou vencido e não na composição da tripulação, ou seja, dos pilotos. Descreve que uma coisa é o exame médico do tripulante, outra é o Certificado de Habilitação Técnica.
90. Informa que a ocorrência que envolveu a aeronave PT-JCZ, em 26/12/2009, foi similar à ocorrência com a aeronave PT-IDP, em 10/04/2014, inclusive com o mesmo tripulante, a qual o CENIPA a caracterizou como incidente.
91. Requer que as preliminares sejam acolhidas e, por conseguinte, o Auto de Infração seja arquivado e anulado o processo, sem qualquer tipo de penalidade. Se não forem acolhidas as preliminares, que as argumentações em seu mérito sejam consideradas procedentes.
92. Consta documento de identidade e envelope de encaminhamento de documentação.

## **RE-NOTIFICAÇÃO DA DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA**

93. Em 18/12/2019, o setor de segunda instância determinou (SEI nº 3826721 e SEI nº 3831888) o retorno do processo para a Secretaria da ASJIN para que fosse cumprido o que foi determinado na DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 290/2019 (SEI nº 2710992), em virtude do Ofício nº 2917/2019/ASJIN-ANAC não atender ao que foi requerido.
94. O Ofício nº 923/2020/ASJIN-ANAC (SEI nº 3988640) informa sobre a convalidação dos Autos de Infração e retificação do valor de multa informado.
95. O interessado foi notificado a respeito do Ofício nº 923/2020/ASJIN-ANAC em 10/02/2020, conforme demonstrado em AR (SEI nº 4080822).

## **PEDIDO DE REVISÃO**

96. Foi juntado aos autos manifestação do interessado denominada "REVISÃO ADMINISTRATIVA" (SEI nº 2418744), que foi recebida em 13/11/2018, em que reitera alegações apresentadas anteriormente.
97. Consta Despacho (SEI nº 3748433) sobre o pedido de Revisão e instauração de novos autos.
98. Em Despacho Decisório (SEI nº 3914644), de 13/01/2020, foi decidido por se inadmitir o seguimento à Revisão, vez que atravessado nos autos sem a observância dos requisitos para sua admissibilidade.
99. O Ofício nº 262/2020/ASJIN-ANAC (SEI nº 3920326) informa que o pedido de Revisão foi inadmitido. O interessado foi notificado a respeito de tal Ofício em 20/01/2020, conforme demonstrado em AR (SEI nº 3995542).
100. Consta Despacho (SEI nº 4096062) para juntada por anexação ao processo principal.

## **OUTROS ATOS PROCESSUAIS**

101. AR referente ao AI nº 10038/2013/SSO, nº 10036/2013/SSO, nº 10034/2013/SSO, nº 10032/2013/SSO, que não demonstra o recebimento.
102. TermoS de Encerramento de Trâmite Físico.
103. AR em que não está relacionado o AI nº 07940/2013/SSO.
104. Extrato do SIGEC (Sistema Integrado de Gestão de Créditos) (SEI nº 0040275).
105. NOTIFICAÇÃO DE DECISÃO - PAS Nº 107(SEI)/2016/ACPI/SPO-ANAC (SEI nº 0040281).
106. Despacho de restituição de processo para nova tentativa de notificação (SEI nº 0268448).
107. Consulta ao Cadastro de Pessoa Física (SEI nº 0292476).
108. Extrato do SIGEC (SEI nº 0292494).
109. Extrato do sistema dos Correios referente à entrega de objeto (SEI nº 0354203).
110. NOTIFICAÇÃO DE DECISÃO - PAS Nº 386(SEI)/2017/ACPI/SPO-ANAC (SEI nº 0422667).
111. Extrato do SIGEC (SEI nº 0424730).
112. Extrato do SIGEC (SEI nº 0727347).
113. Certidão de Aferição de tempestividade (SEI nº 0983639).
114. Registro de carta devolvida (SEI nº 1018569).
115. Despacho de distribuição para deliberação (SEI nº 2033434).
116. Consulta de CEP no sistema dos Correios (SEI nº 2957625).
117. Ofício nº 2917/2019/ASJIN-ANAC (SEI nº 2957633) que informa sobre convalidação de Auto de Infração.
118. Despacho de retorno à relatoria (SEI nº 3079214).



**PRELIMINARES****120. Alegações preliminares do interessado**

120.1. Quanto às alegações preliminares do interessado apresentadas em sede de Defesa, que dispõem a respeito da forma dos Autos de Infração, nas quais questiona o preenchimento do campo para informação da hora da ocorrência, assim como das datas de lavratura dos mesmos, por força do que é exposto no §1º do art. 50 da Lei nº 9.784/1999 de que "a *motivação deve ser explícita, clara e congruente, podendo consistir em declaração de concordância com fundamentos de anteriores pareceres, informações, decisões ou propostas, que, neste caso, serão parte integrante do ato*", concordo com os argumentos apresentados na decisão de primeira instância, tornando-os parte integrante deste Parecer, afastando, assim, as alegações do interessado com relação ao exposto. Desta forma, não pode prosperar a alegação do interessado de que faltaram requisitos capazes de atestar as infrações cometidas e de que não ocorreu a lavratura dos Autos de Infração de acordo com a forma prescrita.

120.2. Na manifestação apresentada pelo interessado após a convalidação dos Autos de Infração efetuada pelo setor de segunda instância, o mesmo alega que não foi concedido o benefício previsto no §1º do art. 61 da Instrução Normativa (IN) nº 8 da ANAC. A este respeito deve ser considerado, inicialmente, que a Decisão de Segunda Instância que determinou a convalidação dos Autos de Infração (SEI nº 2710992) foi proferida em 14/03/2019, ocasião em que a referida Instrução Normativa não estava mais em vigor, em função da mesma ter sido revogada pela Resolução ANAC nº 472/2018. Apesar disso, será analisado a que se refere o dispositivo mencionado pelo interessado para verificação se o mesmo poderia ser aplicado ao caso em questão. Neste sentido, segue o que era previsto no §1º do art. 61 da IN ANAC nº 08/2008.

IN ANAC nº 08/2008

Art. 61. Cabe à Superintendência de Administração e Finanças - SAF a cobrança e gestão financeira dos valores referentes ao pagamento de multas devidas em razão das decisões definitivas. (Redação dada pela Instrução Normativa nº 9, de 08.07.2008)

§ 1º Mediante requerimento do interessado e dentro do prazo de defesa, será concedido desconto de 50% (cinquenta por cento) sobre o valor da multa, esta calculada pelo valor médio do enquadramento. (Incluído pela Instrução Normativa nº 9, de 08.07.2008)

(...)

120.3. Observa-se do estabelecido no §1º do art. 61 da IN ANAC nº 08/2008 que a concessão do desconto de 50% sobre o valor médio da multa depende de requerimento do interessado e que o mesmo seja feito dentro do prazo de defesa. Ocorre que o interessado apresenta tal alegação na ocasião em que se insurge contra a convalidação dos Autos de Infração efetuada pelo setor de segunda instância, já em fase recursal, ou seja, o processo não estava mais em fase de defesa, assim a ocasião em que o interessado poderia ter feito tal requerimento já havia sido ultrapassado de acordo com o estabelecido no §1º do art. 61 da IN ANAC nº 08/2008. No entanto, tendo em conta que a IN ANAC nº 08/2008 já havia sido revogada quando da convalidação dos Autos de Infração pelo setor de segunda instância, cabe avaliar o que dispunha a Resolução ANAC nº 472/2018 a este respeito, conforme apresentado a seguir.

Resolução ANAC nº 472/2018

Art. 28. O autuado poderá apresentar, antes da decisão administrativa de primeira instância, requerimento dirigido à autoridade competente solicitando o arbitramento sumário de multa em montante correspondente a 50% (cinquenta por cento) do valor médio da penalidade cominada à infração para imediato pagamento.

§ 1º O requerimento para o arbitramento sumário da multa implicará o reconhecimento da prática da infração e a renúncia do direito de litigar administrativamente em relação à infração.

§ 2º O requerimento deverá ser apresentado em formulário próprio a ser definido pela ANAC.

§ 3º Nos casos de convalidação com reabertura de prazo para manifestação nos termos do art. 19 desta Resolução, o requerimento para o arbitramento sumário não será aproveitado, podendo o autuado apresentar novo requerimento no prazo de 5 (cinco) dias.

§ 4º O autuado deverá optar por apresentar a defesa ou o requerimento de arbitramento sumário de multa para cada uma das infrações apuradas no PAS, caso não discrimine o objeto de seu pedido, presumir-se-á abrangente a todas as infrações discutidas no processo.

§ 5º Na hipótese de apresentação de defesa e requerimento de arbitramento sumário de multa relativa a mesma infração, simultaneamente ou não, prevalecerá a defesa, dando-se continuidade ao PAS, conforme critério ordinário de dosimetria, independentemente de intimação do interessado.

§ 6º Deferido o requerimento de arbitramento, será efetuado lançamento próprio correspondente e o autuado será intimado para proceder ao pagamento da multa até o vencimento indicado na Guia de Recolhimento da União - GRU, que poderá ser emitida na página da ANAC na rede mundial de computadores.

§ 7º Efetuado o pagamento integral no prazo concedido, o PAS será arquivado.

§ 8º Não sendo integralmente adimplida a multa no prazo previsto no § 6º deste artigo, os seguintes efeitos serão produzidos:

I - o autuado deixará de fazer jus ao benefício de arbitramento sumário; e

II - o PAS será encaminhado à autoridade competente para julgamento em primeira instância sobre a aplicação das sanções cabíveis.

120.4. Analisando o *caput* do art. 28 da Resolução ANAC nº 472/2018 constata-se que é prevista a apresentação pelo autuado de requerimento solicitando o arbitramento sumário de multa em montante correspondente a 50% do valor médio da penalidade, no entanto, o dispositivo da norma prevê que tal requerimento seja apresentado antes da Decisão de Primeira Instância. Todavia, considerando que já foi exposto que o processo já estava em fase recursal, já tendo sido proferida a Decisão de Primeira Instância, não havia mais a possibilidade de apresentação de tal requerimento.

**121. Regularidade processual**

121.1. O interessado foi notificado dos Autos de Infração, com exceção ao Auto de Infração nº 07940/2013/SSO, para o qual não se identificou o Aviso de Recebimento correspondente. O interessado apresentou Defesa para todos os Autos de Infração analisados, inclusive para o AI nº 07940/2013/SSO.

121.2. Os Autos de Infração foram convalidados pelo setor de primeira instância, não consta a comprovação da notificação do interessado acerca de tal convalidação, entretanto, consta a apresentação de Defesa com relação à convalidação efetuada.

121.3. O interessado foi notificado da Decisão de Primeira Instância, tendo apresentado Recurso, no entanto, por ter sido identificado vício no documento que promoveu a cientificação do interessado

acerca da Decisão de Primeira Instância quando da análise do Recurso o setor de segunda instância decidiu pela necessidade de re-notificação do interessado a respeito da Decisão de Primeira Instância, de forma que fosse esclarecido o valor de multa aplicado para cada um dos Autos de Infração. Além disso, o setor de segunda instância convalidou os Autos de Infração, em virtude de ter identificado a necessidade de mudança de enquadramento das irregularidades descritas. O interessado foi notificado da Decisão proferida pelo setor de segunda instância, tendo apresentado nova manifestação. Todavia, foi identificado que o documento que informou a respeito da Decisão de Segunda Instância não esclareceu o vício referente à notificação do valor da multa aplicado pelo setor de primeira instância para cada um dos Autos de Infração em análise, assim se procedeu à nova notificação do interessado a este respeito. Após ter sido notificado a respeito do detalhamento do valor de multa aplicado para cada um dos Autos de Infração, o interessado não apresentou nova manifestação.

121.4. Diante do exposto, verifica-se que o Recurso apresentado pelo interessado se refere ao processo 00065.076802/2013-69 e ao Auto de Infração nº 07937/2013/SSO, no entanto, tendo em conta que o interessado teve acesso ao conteúdo da Decisão de Primeira Instância, já que a mesma é encaminhada como anexo à Notificação de Decisão, assim como teve acesso ao conteúdo da Decisão de Segunda Instância que convalidou os Autos de Infração, na qual a questão a respeito da notificação do valor de multa foi abordada no Parecer que fundamenta a Decisão proferida, entende-se que o interessado tem o conhecimento a respeito do valor de multa aplicado para cada um dos Autos de Infração. Ademais, buscando preservar os direitos do interessado, no que tange à ampla defesa e ao contraditório, as manifestações do interessado apresentadas após ter sido proferida a Decisão de Primeira Instância serão analisadas de forma a se estender a todos os processos relacionados na tabela no início deste Parecer, de forma que as alegações serão apreciadas de forma a impactar todos os processos e Autos de Infração em análise.

121.5. Verifica-se, ainda, que consta dos autos pedido de Revisão apresentado pelo interessado, que foi analisado e inadmitido o seu seguimento, tendo sido o interessado notificado a respeito do resultado da análise de tal pedido.

121.6. Desta forma, aponto a regularidade processual do presente processo, a qual preservou todos os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitou, também, aos princípios da Administração Pública, estando, assim, pronto para, agora, receber uma decisão de segunda instância administrativa.

## **MÉRITO**

122. **Fundamentação da matéria** - Realizar voo com Certificado de Capacidade Física suspenso.

122.1. Diante da infração do processo administrativo em questão, a autuação foi capitulada, após convalidação pelo setor de segunda instância, na alínea "e" do inciso II do art. 302 do CBA c/c item 91.5(a)(3) do RBHA 91.

122.2. Segue o que consta na alínea "e" do inciso II do art. 302 do CBA.

CBA

Art. 302. A multa será aplicada pela prática das seguintes infrações:

(...)

II - infrações imputáveis a aeronautas e aeroviários ou operadores de aeronaves:

(...)

e) participar da composição de tripulação em desacordo com o que estabelece este Código e suas regulamentações;

(...)

122.3. Verifica-se que na alínea "e" do inciso II do art. 302 do CBA é prevista a aplicação de multa decorrente da participação de composição de tripulação em desacordo com o que é previsto na regulamentação. No presente caso, foi reportado nos Autos de Infração em análise a realização de voo com Certificado de Capacidade Física (CCF) suspenso, assim deve ser verificado se a legislação permite que o tripulante participe de voo em tal condição. Desta forma, deve ser verificado o que consta do item 91.5(a)(3) do RBHA 91, apresentado a seguir.

RBHA 91

91.5 - REQUISITOS PARA TRIPULAÇÕES

(a) Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave civil registrada no Brasil, a menos que:

(...)

(3) a operação seja conduzida por tripulantes adequadamente qualificados para a aeronave e para a função que exercem a bordo e detentores de certificado de capacidade física válidos.

(...)

122.4. Observa-se que no item 91.5(a)(3) do RBHA 91 é estabelecido que não se pode operar uma aeronave a menos que a operação seja conduzida por tripulante detentor de CCF válido, dentre outros requisitos. Assim, tendo em conta que foi exposto pela fiscalização que o CCF do interessado estava suspenso nas ocasiões descritas nos Autos de Infração em análise, entende-se que o interessado participou da composição de tripulação em desacordo com o que estabelece a regulamentação, na medida em que não foi atendido o estabelecido no item 91.5(a)(3) do RBHA 91.

122.5. Diante do exposto, verifica-se a subsunção dos fatos descritos ao previsto na alínea "e" do inciso II do art. 302 do CBA c/c item 91.5(a)(3) do RBHA 91.

123. **Alegações do interessado e enfrentamento dos argumentos de defesa**

123.1. Com relação às alegações de mérito apresentadas pelo interessado em sede de Defesa, nas quais questiona a classificação da ocorrência com a aeronave PT-JCZ como acidente aeronáutico, assim como de que deveria ter sido expedido documento informando da suspensão do CCF para identificação do interessado, por força do que é exposto no §1º do art. 50 da Lei nº 9.784/1999 de que "*a motivação deve ser explícita, clara e congruente, podendo consistir em declaração de concordância com fundamentos de anteriores pareceres, informações, decisões ou propostas, que, neste caso, serão parte integrante do ato*", concordo com os argumentos apresentados na decisão de primeira instância, tornando-os parte integrante deste Parecer, afastando, assim, as alegações do interessado com relação ao exposto.

123.2. Acrescenta-se que o interessado alega que quando foi efetuar a confecção de seu Plano de Voo, por diversas oportunidades, ao informar às autoridades aeronáuticas o número de seu Código

ANAC, o próprio sistema informatizado não acusou a restrição e, desta feita, o tripulante imaginara que estava tudo dentro do previsto. Alega que se o sistema fosse eficaz, impediria as inúmeras operações no período de 07/01/2010 a 16/06/2010, com o CCF suspenso. A fim de corroborar tal assertiva, informa que a ANAC, atualmente, faz um alerta, via e-mail acerca do vencimento do Certificado Médico Aeronáutico - CMA, sugerindo a revalidação do mesmo quando estiver prestes a vencer. Contudo, tal procedimento não se faz suficiente, uma vez que considera que nem todas as pessoas são obrigadas a terem acesso às redes sociais, de modo que o meio mais eficiente para se efetuar o alerta seria uma correspondência com o aviso de recebimento - AR, fato esse que efetivamente não aconteceu.

123.3. No entanto, com relação a tais alegações do interessado deve ser considerado que no que tange à argumentação de que o sistema não acusou a restrição, o interessado não apresentou qualquer comprovação neste sentido, devendo ser observado o estabelecido no art. 36 da Lei nº 9.784/1999. Ademais, cabe ao interessado o cumprimento da legislação, não podendo o mesmo se escusar de cumprir com o previsto na norma, utilizando como argumento suposta falta de aviso de sistema que poderia estar sendo utilizado pela autoridade como ferramenta de controle das atividades aéreas.

123.4. Quanto à alegação de que atualmente o sistema faz alerta acerca do vencimento do Certificado Médico, cabe esclarecer que a situação descrita pela fiscalização não diz respeito ao vencimento do CCF, mas sim da sua suspensão, portanto a situação fática descrita não se amolda com o que argumenta o interessado.

123.5. Diante do exposto, não cabe a alegação do interessado de que nem todos são obrigados a terem acesso às redes sociais, visto que a suspensão do CCF do autuado não teria nem mesmo que ser apresentada por meio de consulta, já que não se trata de vencimento do CCF, mas sim de suspensão em decorrência de acidente aeronáutico, conforme previsto no item 61.5 (q) do RBHA 61, apresentado a seguir.

RBHA 61

61.5 - Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações.

(...)

(q) O certificado de capacidade física do piloto envolvido em acidente aeronáutico fica suspenso a partir do momento do acidente, devendo o mesmo sofrer inspeção em junta de saúde para receber novo certificado.

(...)

123.6. Portanto, de acordo com o previsto na legislação, o CCF do piloto envolvido em acidente fica suspenso a partir do acidente. Desta feita, não requer a legislação que se tenha que comunicar previamente ao piloto para que a suspensão se efetive. Assim, não podem ser acolhidas as alegações apresentadas pelo interessado.

123.7. Dispõe que na apreciação do capítulo III do título IX da Lei nº 7.565/86 - DAS INFRAÇÕES, faz-se necessário uma análise sistêmica do texto normativo, de tal sorte que a denotação das palavras deva ser entendida em sua acepção técnica. Considera que ao tratar das infrações, deve-se interpretar o art. 302 do CBA com muito cuidado, a fim de não se fazer injustiça, uma vez que o mesmo retrata várias condutas tipificadas como infração, sendo taxativo. Informa que nos termos do item 4.3 da IAC 012-1001, de 31/01/2003, a qual regulamentava no passado o processamento de irregularidades no âmbito da aviação civil, e preconizava que o auto de infração "deveria conter, de forma clara, a descrição irregularidade". Sendo assim, pressupõe a perfeita adequação da suposta conduta discrepante do piloto com o preceito emanado no CBA e demais legislações subsidiárias, visto que paira sobre o autuado (tripulante) o princípio da presunção de inocência consagrado na Carta Magna, fazendo uma analogia com o que dispõe a legislação penal brasileira. Alega que a Administração Pública ao afirmar "... De acordo com o presente processo, a partir do Código da ANAC do tripulante, no período compreendido entre 07/01/2010 (suspensão do CCF) e 31/01/2010, o Sr. José Carlos do Amaral Muccini - CANAC 678425 tripulou a aeronave (...), no dia (...), no trecho (...) com certificado de capacidade física suspenso" cometeu algumas impropriedades, tendo em vista que se, realmente, o piloto participou de composição de tripulação em desacordo com o que estabelece o Código e suas regulamentações, nos termos do art 302, inciso II, alínea "e" o interessado o fez porque o sistema permitiu, pois o mesmo algumas vezes, torna-se ineficaz porque na Consulta Online, que informa estar anexa, consta como data de validade do CCF (08/04/2013) sem qualquer destaque em vermelho que possa denotar vencimento do respectivo documento, de acordo com a consulta feita em 17/06/2013. Desta forma, informa que o sistema no ano de 2010, também teria discrepâncias significativas. Sendo assim, acrescenta que em inúmeras vezes o interessado fez o plano de voo por telefone e a autoridade de aviação civil aprovou o mesmo. Considera que se houve qualquer tipo de restrição por parte da Agência fiscalizadora, esta deveria impedir ou, até mesmo alertar o usuário quanto à possível situação irregular no sistema o que, efetivamente, informa que não aconteceu.

123.8. Quanto à menção do interessado de que se pressupõe a perfeita adequação da suposta conduta discrepante do piloto com o preceito emanado no CBA e demais legislações subsidiárias, considerando o exposto no item referente à fundamentação da matéria do presente Parecer, identifica-se a subsunção dos fatos descritos ao previsto na alínea "e" do inciso II do art. 302 do CBA c/c item 91.5(a)(3) do RBHA 91.

123.9. Com relação ao princípio da presunção de inocência, em que pese o mesmo ser considerado também no Processo Administrativo Sancionador em curso, na medida em que só é possível a aplicação da sanção após o esgotamento dos recursos cabíveis, deve ser considerado que as evidências das condutas tidas como infracionais decorreram de descrição da fiscalização e a autuação é ato administrativo que possui em seu favor presunção de legitimidade e cabe ao interessado a demonstração dos fatos que alega, nos termos do art. 36 da Lei nº 9.784/99, que regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal.

Lei nº 9.784/1999

Art. 36 Cabe ao interessado a prova dos fatos que tenha alegado, sem prejuízo do dever atribuído ao órgão competente para a instrução e o do disposto do art. 37 desta lei.

123.10. Além disso, não se pode concordar com a alegação do interessado de que se cometeu irregularidade na descrição das condutas infracionais contidas nos Autos de Infração em análise, em função de alegar que se o piloto participou de composição de tripulação em desacordo com o que estabelece o Código e suas regulamentações, nos termos do art 302, inciso II, alínea "e", o fez porque o sistema permitiu, posto que não há demonstração de que houve qualquer permissão por sistema da ANAC para que tais operações acontecessem.

123.11. Quanto à argumentação de que o sistema de consulta online da ANAC não apresenta informação referente à data de vencimento do CCF na cor vermelha, deve ser considerado que independentemente da forma ou das cores escolhidas pela ANAC para apresentação dos dados mencionados, isto não isenta o interessado do cumprimento com o previsto na legislação, no que tange à necessidade de estar com o CCF válido para conduzir a operação das aeronaves envolvidas. Além disso, o interessado supõe que no ano de 2010 o sistema da ANAC teria discrepâncias significativas, mas não

apresenta comprovações de que nas datas das irregularidades em apuração o sistema apresentava discrepância no que se refere à condição do CCF do autuado.

123.12. Informa que ao redigir o Auto de Infração a autoridade de aviação civil se equivocou ao grafar o Código Anac do piloto em CANAC 678425, o qual não pertence ao Sr. JOSÉ CARLOS DO AMARAL MUCCINI. Analisando o conteúdo dos Autos de Infração identifica-se que, de fato, o número do Código ANAC foi equivocadamente informado no campo "HISTÓRICO", no entanto, no campo "CÓDIGO ANAC PILOTO" tal informação foi inserida de maneira correta. Desta forma, não se verifica qualquer prejuízo para o interessado quanto ao equívoco descrito pelo mesmo. Além disso, no curso dos processos não se vislumbra que tenha ocorrido erro na identificação do interessado em função do Código ANAC mencionado no campo "HISTÓRICO" dos Autos de Infração.

123.13. O interessado acrescenta que o enquadramento na seção 91.5(a)(3) do RBHA 91 não é o mais apropriado, uma vez que o CCF do tripulante estava válido, isto é, não estava vencido, mas apenas suspenso. No entanto, não merece acolhimento esta alegação do interessado, em função de que o item 91.5(a)(3) do RBHA 91 não dispõe a respeito do CCF vencido, mas sim do CCF válido. Desta forma, como o CCF do interessado estava suspenso, o mesmo não estava válido, cabendo o enquadramento das irregularidades no item 91.5(a)(3) do RBHA 91.

123.14. Requer que as preliminares sejam acolhidas e os Autos de Infração sejam arquivados, sem qualquer tipo de penalidade ou aplicação da sanção mais branda ao tripulante. Contudo, não se pode atender ao requerimento do interessado para arquivamento dos Autos de Infração. Adicionalmente, a sanção aplicada pelo setor de primeira instância já se deu no patamar mínimo para cada um dos Autos de Infração.

123.15. O interessado dispõe que se de outro modo entender, ou seja, se não forem acolhidas as preliminares, que as argumentações da defesa em seu mérito sejam consideradas procedentes, em face as irregularidades contidas na peça vestibular do processo administrativo. No entanto, as alegações de mérito apresentadas pelo interessado não são suficientes para promover o afastamento da sanção aplicada.

123.16. Na Defesa apresentada após a convalidação dos Autos de Infração efetuada pelo setor de primeira instância o interessado acrescenta que pôde analisar que a Administração Pública cometeu algumas impropriedades ao afirmar "... De acordo com o presente processo, a partir do Código da ANAC do tripulante, no período compreendido entre 07/01/2010 (suspensão do CCF) e 31/01/2010, o Sr. José Carlos do Amaram Muccini - CANAC 678425 tripulou a aeronave (...), no dia (...), no trecho (...) com certificado de capacidade física suspenso", tendo em vista que se, realmente, o piloto participou de composição de tripulação em desacordo com o que estabelece o Código e suas regulamentações, nos termos do art. 302, inciso II, alínea "d" o interessado o fez porque o sistema permitiu. No entanto, conforme já abordado não há evidências que demonstrem que havia permissão emitida por meio de sistemas da ANAC para que as operações que foram consideradas irregulares fossem realizadas.

123.17. Acrescenta, ainda, que de acordo com o Auto de Infração o tripulante operou a aeronave em 31/01/2010 e que foi constatado no sistema DCERTA a irregularidade. Todavia, informa que o referido sistema informatizado foi instituído, por intermédio da Resolução nº 151, datada de 07/05/2010, sendo assim, pergunta: como uma ocorrência poderá estar registrada em um sistema sendo que este foi instituído depois do fato acontecido? Alega que o sistema DCERTA não é totalmente confiável, haja vista que aceita decolagem de voos IFR em aeródromos não homologados para esse tipo de voo e aeródromos interditados. Com relação a esta alegação deve ser observado que as datas das irregularidades em apuração, listadas na Tabela contida no início deste Parecer, se referem a operações ocorridas nos meses de fevereiro, março, abril e maio de 2010. Constatou-se, ainda, que a Resolução ANAC nº 151, de 07 de maio de 2010, instituiu o Sistema Decolagem Certa - DCERTA. Ocorre que nos Autos de Infração é informado que foi constatado através dos registros de movimento de aeronaves, consultado no Sistema SACI a partir do Código ANAC do tripulante, e ainda dos registros de voo no Diário de Bordo, a operação das aeronaves no período em que o piloto estava com seu CCF vencido. Assim, observa-se que a fiscalização não informa que as ocorrências foram constatadas a partir do sistema DCERTA. Portanto, as alegações do interessado que buscam demonstrar que tal sistema não é confiável devem ser afastadas, na medida em que não se coadunam com os casos em análise, visto que a descrição dos fatos não demonstra que se tenham sido obtidas informações a partir de tal sistema.

123.18. No Recurso informa estar inconformado com a decisão que o condenou em primeira instância no Processo Administrativo nº 657572162, oriundo do Auto de Infração nº 07937/2013/SSO. Dispõe que a Notificação de Decisão há que ser motivada, nos termos do art. 50, inciso II da Lei nº 9.784/99, com as argumentações que precomize os parâmetros em que a autoridade de aviação civil embasou-se, a fim de exarar os motivos que levaram à conclusão em atribuir uma punição ao interessado, ora recorrente. Alega que, contudo, no Relatório da Decisão Primeira Instância foram mencionadas as razões da aplicação da penalidade pecuniária R\$ 12.000,00, motivando os argumentos que levaram a adotar a aplicação da multa no patamar mínimo, contudo, na oportunidade não comentou os motivos que fomentaram a Administração Pública (ANAC) a estender a decisão de punição que, em tese, era apenas direcionada ao AI 07937/2013, porém serviu de base para aplicação da pena pecuniária aos Autos: 07928; 07929; 07932; 07939; 07940; 10032; 10034; 10036 e 10038/2013. Acrescenta que o fato ocorreu em 15/05/2010 e que a Nota Técnica 07/2016/ACPI/SPO é datada de 10/06/2016. Logo, não deveria ser aplicada ao caso concreto.

123.19. No entanto, entende-se que a Notificação de Decisão foi devidamente motivada, tendo em conta que a mesma teve como base o disposto na Decisão de Primeira Instância, que foi encaminhada juntamente com a mesma. Assim, analisando o conteúdo da Decisão de Primeira Instância verifica-se que a mesma apresenta a explanação dos motivos que levaram à aplicação da sanção.

123.20. Com relação relação à alegação de que não foram expostos os motivos que fomentaram a aplicação da punição que era direcionada apenas ao AI 07937/2013, porém serviu de base para aplicação da pena pecuniária aos Autos de Infração 07928; 07929; 07932; 07939; 07940; 10032; 10034; 10036 e 10038/2013, analisando a Decisão de Primeira Instância verifica-se que a mesma também é relativa a estes outros Autos de Infração, no entanto, de fato, se constatou vício na notificação da decisão de primeira instância emitida inicialmente, na medida em que a mesma mencionava apenas o processo relativo ao Auto de Infração nº 07937/2013. Conforme, exposto no item referente à análise da Regularidade Processual, contido neste Parecer, após a identificação de tal equívoco na Notificação de Decisão o setor de Segunda Instância solicitou em duas ocasiões diferentes o saneamento do processo no que tange à regular notificação do interessado quanto ao valor de multa aplicado para cada um dos Autos de Infração. Assim, após o saneamento do processo com a regular notificação do interessado não mais pode prosperar alegação do interessado quanto a eventual vício na Notificação de Decisão.

123.21. Quanto à menção aplicação do disposto na Nota Técnica 07/2016/ACPI/SPO e de que a mesma não deveria ser aplicada ao caso concreto, deve ser considerado que tal questão já foi abordada por esta analista conforme pode ser verificado no Parecer nº 164/2019/JULG ASJIN/ASJIN (SEI nº 2682836), conforme trecho transcrito a seguir:

Parecer nº 164/2019/JULG ASJIN/ASJIN

(...)

#### 101. Autos de infração arquivados

101.1. Na decisão de primeira instância é informado que na Nota Técnica nº 07/20116/ACPI/SPO, aprovada pelo Superintendente de Padrões Operacionais, em 10/06/2016, os processos referentes ao descumprimento da legislação com fundamento no artigo 302, inciso II, alínea "d" da Lei nº 7.565/1.986 deverão ser autuados com base na jornada exercida pelo tripulante e não de acordo com os voos realizados pelo mesmo, em função disso foi determinado o arquivamento de dez autos de infração na decisão de primeira instância. Entretanto, nos casos em questão, em função de ter sido realizado voo com certificado de capacidade física suspenso, não cabe o enquadramento na alínea "d" do inciso II do art. 302 da Lei nº 7.565/1.986, visto que em tal dispositivo é prevista a ação de tripular aeronave com certificado de capacidade física vencido. Desta forma, não cabe também a aplicação do entendimento exposto na Nota Técnica nº 07/20116/ACPI/SPO para os casos tratados na decisão de primeira instância. Ressalta-se, ainda, que o entendimento exposto na Nota Técnica nº 07/20116/ACPI/SPO não é corroborado pela ASJIN.

(...)

123.22. Quanto ao item 1.4 da Decisão, Do Conjunto Probatório, que menciona o Relatório de Fiscalização nº 47/2010/GVAG-RF/SSO/UR/RECIFE, que descreve as supostas infrações contidas no auto, que serviu de base probatória à lavratura do Auto nº 07937/2013, alega que não teve acesso a essas provas, a fim de que pudesse se defender de forma ampla, dentro do chamado devido processo legal. Em consequência da ausência das razões e dos fundamentos que ensejaram a Notificação de Decisão, afirma que a defesa, em se tratando de Recurso, foi prejudicada sendo a mesma em parte subtraída em seu direito, tendo em vista a falta dos argumentos que consubstanciam o *decisum*, os quais serviriam de pilar as contra argumentações da recorrente. No entanto, devem ser afastadas tais alegações do interessado, pois não vislumbro que tenha ocorrido prejuízo para a defesa do interessado. No que se refere à base probatória citada na Decisão de Primeira Instância, o interessado não demonstra que lhe tenha sido negado acesso aos autos no curso dos processos em análise, assim como não demonstra que tenha solicitado vistas dos processos, ocasião em que lhe poderiam ser concedido pleno acesso aos documentos constantes dos processos.

123.23. Dispõe que tal qual nas decisões do Poder Judiciário, nos termos da Carta Magna, em seu art. 93, inciso IX, as de cunho administrativo não de ser fundamentadas, motivadas e, devidamente, publicada até para privilegiar a ampla defesa e o contraditório - art. 5º, inciso LV da CF e, por conseguinte, o devido processo legal. Alega que o *due process of law* é uma garantia constitucional outorgada ao cidadão, segundo a qual ninguém será privado da liberdade ou de seus bens (no caso concreto o patrimônio - bem material, pecúnia) sem o devido processo legal (art. 5º, LIV, CF). Porém, muito mais do que uma garantia, o devido processo legal é um super princípio norteador do ordenamento jurídico, tendo entre seus objetivos ensinar a qualquer pessoa, litigante ou acusada, em processo judicial ou administrativo, o contraditório e a ampla defesa, bem como os meios e recursos a ela inerentes (art. 5º, LV, CF). O devido processo legal não está consubstanciado apenas em um princípio constitucional, mas sim, num princípio que rege todo o sistema jurídico pátrio, informando a maneira como realizar-se-ão todos os procedimentos processuais, assim como os administrativos. Como atributos do conceito do devido processo legal, informa que o mesmo assegura que as relações estabelecidas pelo Estado sejam participativas e igualitárias, isto é, haja equilíbrio entre as ações de ambas partes, contudo na prática tal fato não acontece, tendo em vista que a Administração Pública não fornece as razões (omitiu o parecer técnico) que a levaram à livre convicção da aplicação da penalidade de multa, de tal sorte que ensinou o cerceamento de sua defesa, em sede de recurso.

123.24. Contudo, em análise à Decisão proferida pelo setor de primeira instância identifica-se que a mesma foi devidamente fundamentada de acordo com o previsto no art. 50 da Lei nº 9.784/1999. Além disso, o interessado foi notificado da Decisão de Primeira Instância podendo se manifestar livremente no curso dos processos em análise. Assim, não se identifica que se tenha descumprido o devido processo legal nos processos, não podendo prosperar a alegação do interessado de que a Administração Pública não fornece as razões que a levaram à livre convicção da aplicação da penalidade de multa. No presente caso, o interessado recebeu a Decisão de Primeira Instância, da qual constam os motivos para aplicação da multa, não havendo que se falar em cerceamento de defesa do mesmo.

123.25. Argui que em conformidade com o princípio constitucional da ampla defesa, pode a parte utilizar-se de todos os meios legais pertinentes à busca da verdade real, proibindo-se taxativamente qualquer cerceamento de defesa. Considera que qualquer ofensa a esse princípio acarretará a nulidade do procedimento, o que considera que efetivamente aconteceu no caso em tela. Assim, não se pode falar ou mesmo pensar em Democracia hoje sem que o processo administrativo seja "contaminado" pela ausência de cumprimento dos princípios constitucionais. Dispõe que não se pode falar ou pensar em Estado Democrático hoje, sem que se pense antes na Constituição e, consequentemente, em seus princípios informadores. Portanto, a omissão dos motivos é muito grave e interfere na regularidade processual e, em corolário, no seguimento do feito.

123.26. Neste caso, observa-se que o interessado afirma que ocorreu ofensa ao princípio da ampla defesa, porém não aponta de maneira concreta qual foi o ato da administração que teria causado tal ofensa e teria gerado prejuízo para o interessado, de forma que o mesmo apresenta alegação de caráter genérico sem que a mesma seja fundamentada de maneira adequada. Além disso, conforme já exposto, não ocorreu omissão dos motivos que levaram à aplicação da sanção.

123.27. Alega que a Autoridade de Aviação Civil ao efetuar novo enquadramento no art. 302, inciso II, alínea "d" o fez incorretamente. O interessado dispõe, ainda, que um documento pode estar com a validade em vigor, todavia suspenso em razão de algum acontecimento que motive sua suspensão. Esclarece que assim é com a Carteira Nacional de Habilitação: o condutor poderá ter sua habilitação suspensa por um período compreendido de 6 a 12 meses, nos termos do CTB. Porém, após o decurso do tempo a CNH estará válida. Trata-se, apenas de um impedimento temporário. Nesse esteio, ao efetuar o enquadramento no art. 302, inciso II, alínea "d" do CBA, a Administração Pública o fez de forma equivocada, na medida em que o critério da tipicidade, o qual há de ocorrer à perfeita justaposição da conduta da suposta infratora ao preceito emanado da legislação, fato esse que afirma que efetivamente não aconteceu, pois ao capitular sob a égide do dispositivo do referido Código, Lei nº 7565/86 dever-se-ia analisar minuciosamente o que foi avaliado pela ANAC com o que de fato ocorreu levando-se em consideração a referência legal capitulada. Quanto a estas alegações, esclarece-se que em sede de segunda instância os Autos de Infração em análise foram novamente convalidados, de forma que o enquadramento foi alterado, afastado-se o previsto na alínea "d" do inciso II do art. 302 do CBA, sendo superada tal alegação.

123.28. Argumenta que o auto de infração, inapropriadamente convalidado, retrata uma situação em que não há consonância da tipificação capitulada com o histórico, bem como a descrição da ocorrência, porque ao mencionar que tripulou com o CCF vencido não condiz com a realidade dos fatos. Deste modo, considera que o fato é impeditivo para a realização, inclusive de convalidação do mesmo, haja vista que a descrição da ocorrência não está em sintonia com a capitulação, pois ao efetuar o enquadramento, a autoridade de aviação civil o fez de forma equivocada. Dispõe que se houve um erro, no que se refere a expedição do Auto de Infração nº 07937/2013, há que se entender que a correção do

equivoco terá que ocorrer em sua totalidade, ou seja, o instrumento de retificação deverá conter uma nova tipificação capitulada, o que efetivamente aconteceu, com novo histórico, bem como nova descrição da ocorrência o que efetivamente não ocorreu nas últimas duas situações. Sendo assim, alega que a peça vestibular foi confeccionada de forma incompleta, uma vez que o Código do Ementa foi omitido, de tal sorte que na sua plenitude prejudicou a defesa e também o recurso. No entanto, esclarece-se que a convalidação efetuada em sede de segunda instância, em que foi afastado o enquadramento previsto na alínea "d" do inciso II do art. 302 do CBA, faz com que tais alegações também tenham sido superadas. Além disso, não se vislumbra que os Autos de Infração tenham sido confeccionados de forma incompleta. Destaca-se que não se pode alegar a ocorrência de prejuízo para o interessado em função de que foi reaberto prazo para manifestação do interessado tanto na ocasião de convalidação dos Autos de Infração pelo setor de primeira instância, assim como pelo setor de segunda instância.

123.29. Informa que no Relatório da Decisão é feita alusão à Consulta do sistema SACI (AERONAVEGANTES - DADOS PESSOAIS - fl. 03 e 10) e (PESQUISA DE MOVIMENTO DO TRIPULATE NO SACI - fl. 04) base probatória à lavratura dos Autos. Entretanto, o interessado não teve acesso a essas provas, a fim de que pudesse se defender de forma ampla, dentro do chamado devido processo legal. No entanto, bastaria que o interessado tivesse solicitado vistas ou cópias dos autos que o mesmo poderia ter obtido acesso a tais documentos.

123.30. Acrescenta que o auto de infração nº 07937/2013 é referente à operação com a aeronave PT-IDP, logo não poderia atingir os voos efetuados com as aeronaves PT-NYM, PT-IMA, PT-EZN. Todavia, cabe esclarecer que em análise à Decisão de Primeira Instância verifica-se que a mesma não tem aplicabilidade restrita ao processo inaugurado pelo Auto de Infração nº 07937/2013, sendo listados na Decisão os processos e os Autos de Infração aos quais a Decisão se aplica. Adicionalmente, o mesmo se aplica ao presente Parecer, já que este não é exclusivo para análise do processo do qual consta o Auto de Infração nº 07937/2013, mas sim para todos aqueles listados na tabela contida no início deste Parecer. Assim, as irregularidades descritas não se limitam apenas ao que foi descrito no Auto de Infração nº 07937/2013 para a aeronave PT-IDP, visto que nos outros Autos de Infração analisados são informadas irregularidades decorrentes da operação de outras aeronaves.

123.31. Argumenta que ao efetuar o novo enquadramento no inciso II, alínea "e" foi feito, outra vez, erradamente, pois assim dispõe o CBA; "e) *participar da composição de tripulação em desacordo com o que estabelece este Código e suas regulamentações*", alega que é o mesmo que dizer que havia mais de um tripulante a bordo, fato esse que efetivamente não aconteceu. Além disso, informa que a capitulação corrobora para o aspecto de que o fato gerador do Auto de Infração foi a composição da tripulação. Porém, alega que está equivocado, vez que a discussão gira em torno do Certificado Médico Aeronáutico suspenso ou vencido e não na composição da tripulação, ou seja, dos pilotos. Descreve que uma coisa é o exame médico do tripulante, outra é o Certificado de Habilitação Técnica. No entanto, entendendo que no presente caso cabe a capitulação dos atos tidos como infracionais no previsto na alínea "e" do inciso II do art. 302 do CBA, uma vez que foi descrito que o interessado operou aeronaves com o CCF suspenso, situação que está em desacordo com a legislação, acarretando na operação da aeronave de maneira irregular, no que se refere à composição da tripulação.

123.32. Informa que a ocorrência que envolveu a aeronave PT-JCZ, em 26/12/2009, foi similar à ocorrência com a aeronave PT-IDP, em 10/04/2014, inclusive com o mesmo tripulante, a qual o CENIPA a caracterizou como incidente. Contudo, não cabe a esta analista avaliar a classificação de ocorrência aeronáutica feita pelo CENIPA, em virtude de ser este o órgão responsável pelo normativo que estabelece os parâmetros para classificação. Caso o interessado venha a discordar de eventual classificação definida pelo CENIPA, o mesmo deve se manifestar junto ao referido órgão de maneira a esclarecer a situação.

123.33. As manifestações do interessado não foram suficientes para afastar a aplicação da sanção administrativa quanto ao ato infracional praticado.

## **DO ENQUADRAMENTO E DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO**

124. Pelo exposto, houve, de fato, violações à legislação, com a prática de infrações cujas autuações estão fundamentadas na alínea "e" do inciso II do art. 302 do CBA c/c item 91.5(a)(3) do RBHA 91, restando analisar a adequação do valor da multa aplicada, que, segundo o que dispõe o CBA, deve refletir a gravidade da infração (Lei nº 7.565/86, art. 295).

125. Nesse contexto, é válido observar que o valor da multa imposta pela autoridade competente – R\$ 1.200,00 (mil e duzentos reais) para cada um dos 10 (dez) autos de infração, totalizando assim R\$ 12.000,00 (doze mil reais), foi fixado dentro dos limites previstos na Resolução nº 25/2008, em vigor à época, para a capitulação da infração na alínea "d" do inciso II do art. 302 do CBA, Lei nº 7.565, de 19/12/1986.

126. Observa-se que o art. 22 da Resolução ANAC nº 25 e o art. 58 da Instrução Normativa (IN) ANAC nº 08 definiam que, para efeito de aplicação de penalidades, seriam consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes, sendo estas situações dispostas nos §1º e §2º destes mesmos artigos.

127. Destaca-se que, com base na tabela de infrações da Resolução ANAC nº 25/2008, Anexo I, Tabela II - INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS A AERONAUTAS E AEROVIÁRIOS OU OPERADORES DE AERONAVES, COD "PCT", em vigor à época, o valor da multa poderia ser imputado em R\$ 800,00 (grau mínimo), R\$ 1.400,00 (grau médio) ou R\$ 2.000,00 (grau máximo).

### **128. Circunstâncias Atenuantes**

128.1. Não considero possível aplicar as circunstâncias atenuantes previstas nos incisos I e II do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018.

128.2. Quanto à circunstância atenuante prevista no inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018, relativa à inexistência de aplicação definitiva de sanções nos 12 (doze) meses anteriores à data do cometimento da infração em julgamento, do extrato do SIGEC, constante do documento SEI nº 4479028, observa-se que a mesma deve ser aplicada.

### **129. Circunstâncias Agravantes**

129.1. Não considero possível aplicar quaisquer das circunstâncias agravantes dispostas nos incisos do §2º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018.

130. **Sanção a Ser Aplicada em Definitivo**

130.1. A Resolução ANAC nº 566/2020, alterou a Resolução ANAC nº 472/2018, de maneira que esta última passou a vigorar com a seguinte redação para os artigos 37-A e 37-B:

Resolução ANAC nº 472/2018

Da Infração Administrativa de Natureza Continuada

Art. 37-A. Poderá ser caracterizada infração administrativa de natureza continuada a prática, pelo mesmo regulado, de mais de uma ação ou omissão que configurem infração administrativa de natureza idêntica, apuradas em uma mesma oportunidade fiscalizatória.

Parágrafo único. Será afastada a caracterização da infração continuada quando constatada a existência de prática ou circunstância que evidencie violação, pelo agente infrator, ao dever de lealdade e boa-fé que rege as relações entre administrado e Administração.

Art. 37-B. Caracterizada a natureza continuada das condutas infracionais, nos termos do art. 37-A desta Resolução, será aplicada multa, considerando-se o patamar médio da tabela constante na Resolução específica vigente à época da infração, calculada de acordo com a seguinte fórmula:

Valor total da multa = valor da multa unitária \* quantidade de ocorrências<sup>1/f</sup>

Em que a variável "f" assume um dos seguintes valores:

f1 = 1,85 quando não verificada qualquer circunstância descrita nos incisos I a V do § 2º do art. 36 desta Resolução.

f2 = 1,5 quando verificada ao menos uma das circunstâncias descrita nos incisos I a V do § 2º do art. 36 desta Resolução.

f3 = 1,15 quando verificadas, cumulativamente, as circunstâncias descritas no inciso III e no inciso IV do § 2º do art. 36 desta Resolução.

§ 1º A verificação de cada circunstância descrita nos incisos I a III do § 1º do art. 36 desta Resolução ensejará o acréscimo de 0,15 ao valor da variável "f" a ser aplicada.

§ 2º Valores diferentes de f1, f2 e f3 poderão ser definidos em Resolução específica que disciplina a matéria objeto da autuação." (NR)

130.2. Analisando o exposto acima, verifica-se que no art. 37-A da Resolução ANAC nº 472 é estabelecido que pode ser caracterizada como infração continuada a prática de ação de natureza idêntica, apuradas em uma mesma oportunidade fiscalizatória. Nos casos em análise, observa-se que as práticas tem a mesma natureza, sendo esta referente à realização de voo com Certificado de Capacidade Física suspenso. Além disso, pode ser considerado que as práticas foram apuradas em uma mesma oportunidade fiscalizatória, na medida em que decorreram de apuração de informações advindas do Memorando nº 189/2010-GFHM/SSO, que encaminhava o histórico referente à expedição de CCF para o Sr. José Carlos do Amaral Muccini.

130.3. Desta forma, consideram-se configuradas as condições necessárias para a caracterização da infração administrativa de natureza continuada, cabendo a aplicação dos parâmetros estabelecidos no art. 37-B da Resolução ANAC nº 472/2018 para a aplicação do valor da multa. Sendo assim, identifica-se que o valor de f a ser aplicado na fórmula é igual a "2", em virtude de não se identificar presente qualquer das circunstâncias agravantes previstas no §2º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018, o que acarreta, inicialmente, na utilização de f<sub>1</sub> = 1,85. Além disso, por se identificar presente a circunstância atenuante prevista no inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018, tendo em conta o estabelecido no §1º do art. 37-B, deve-se acrescentar 0,15 ao valor de "f" a ser aplicado. Assim, o valor de "f" a ser aplicado é "f = 1,85 + 0,15". Portanto, se aplica o valor "f = 2".

130.4. Assim, o valor da multa a ser aplicada será de acordo com a seguinte fórmula, "Valor total da multa = valor da multa unitária x quantidade de ocorrências<sup>1/2</sup>". Observa-se que no *caput* do art. 37-B da Resolução ANAC nº 472/2018 é estabelecido que para a aplicação da multa considera-se o patamar médio. Assim, no presente caso deve ser considerado o valor de R\$ 1.400,00, por ser este o patamar médio previsto na Resolução ANAC nº 25/2008, Anexo I, Tabela II - INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS A AERONAUTAS E AEROVIÁRIOS OU OPERADORES DE AERONAVES, COD "PCT", em vigor à época para o enquadramento na alínea "e" do inciso II do art. 302 do CBA.

130.5. Portanto, a multa deve ser aplicada de acordo com a seguinte fórmula:

Valor total da multa = valor da multa unitária \* quantidade de ocorrências<sup>1/f</sup>

Valor total da multa = R\$ 1.400,00 \* 10<sup>1/2</sup>

Valor total da multa = R\$ 4.427,19 (quatro mil e quatrocentos e vinte e sete reais e dezenove centavos)

130.6. Importante, ainda, informar o que consta do art. 2º da Resolução ANAC nº 566/2020, exposto a seguir:

Resolução ANAC nº 566/2020

Art. 2º Esta Resolução entra em vigor em 1º de julho de 2020 e terá aplicabilidade imediata a todos os processos administrativos sancionadores em que não tenha ocorrido o trânsito em julgado administrativo, na forma do art. 49 da Resolução nº 472, de 6 de junho de 2018.

130.7. Portanto, considera-se o estabelecido na Resolução ANAC nº 566/2020 aplicável ao presente caso.

**CONCLUSÃO**

131. Pelo exposto, sugiro conceder PROVIMENTO PARCIAL ao recurso, REDUZINDO-SE a multa aplicada em primeira instância administrativa para o valor de R\$ 4.427,19 (quatro mil e quatrocentos e vinte e sete reais e dezenove centavos), considerando a totalidade das 10 infrações analisadas.

132. **É o Parecer e Proposta de Decisão.**

133. **Submete-se ao crivo do decisor.**

**DANIELLA DA SILVA MACEDO GUERREIRO**  
**ESPECIALISTA EM REGULAÇÃO DE AVIAÇÃO CIVIL**  
**SIAPE 1650801**



Documento assinado eletronicamente por **Daniella da Silva Macedo Guerreiro, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 02/07/2020, às 09:46, 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 **4469709** e o código CRC **D7D1A570**.





AD3 - RECURSO ADMITIDO EM 3ª INSTÂNCIA  
 AD3N - RECURSO ADMITIDO EM 3ª INSTÂNCIA SEM EFEITO SUSPENSIVO  
 CA - CANCELADO  
 CAN - CANCELADO  
 CAN-P - CANCELADO POR PRESCRIÇÃO  
 CD - CADIN  
 CP - CRÉDITO À PROCURADORIA  
 DA - DÍVIDA ATIVA  
 DC1 - DECIDIDO EM 1ª INSTÂNCIA, MAS AINDA AGUARDANDO CIÊNCIA  
 DC2 - DECIDIDO EM 2ª INSTÂNCIA, MAS AGUARDANDO CIÊNCIA  
 DC3 - DECIDIDO EM 3ª INSTÂNCIA, MAS AGUARDANDO CIÊNCIA  
 DG2 - DILIGÊNCIAS POR INICIATIVA DA 2ª INSTÂNCIA  
 DG3 - DILIGÊNCIAS POR INICIATIVA DA 3ª INSTÂNCIA  
 EF - EXECUÇÃO FISCAL  
 GDE - GARANTIA DA EXECUÇÃO POR DEPÓSITO JUDICIAL  
 GPE - GARANTIA DA EXECUÇÃO POR PENHORA REGULAR E SUFICIENTE  
 IN3 - RECURSO NÃO FOI ADMITIDO A 3ª INSTÂNCIA  
 INR - REVISÃO A PEDIDO OU POR INICIATIVA DA ANAC NÃO FOI ADMITIDA  
 IT2 - PUNIDO PQ RECURSO EM 2ª FOI INTEMPESTIVO  
 IT3 - PUNIDO PQ RECURSO EM 3ª INSTÂNCIA FOI INTEMPESTIVO  
 ITD - RECURSO EM 2ª INSTÂNCIA INTEMPESTIVO, MAS AINDA AGUARDANDO CIÊNCIA DO INFRATOR  
 ITDN - RECURSO EM 2ª INSTÂNCIA INTEMPESTIVO, MAS AINDA AGUARDANDO CIÊNCIA DO INFRATOR, SEM EFEITO SUSPENSIVO  
 ITT - RECURSO EM 3ª INSTÂNCIA INTEMPESTIVO, MAS AINDA AGUARDANDO CIÊNCIA DO INFRATOR  
 PC - PARCELADO

PG - QUITADO  
 PGDJ - QUITADO DEPÓSITO JUDICIAL CONVERTIDO EM REI  
 PP - PARCELADO PELA PROCURADORIA  
 PU - PUNIDO  
 PU1 - PUNIDO 1ª INSTÂNCIA  
 PU2 - PUNIDO 2ª INSTÂNCIA  
 PU3 - PUNIDO 3ª INSTÂNCIA  
 RAN - PROCESSO EM REVISÃO POR INICIATIVA DA ANAC  
 RANS - PROCESSO EM REVISÃO POR INICIATIVA DA ANAC  
 RE - RECURSO  
 RE2 - RECURSO DE 2ª INSTÂNCIA  
 RE2N - RECURSO DE 2ª INSTÂNCIA SEM EFEITO SUSPENSIVO  
 RE3 - RECURSO DE 3ª INSTÂNCIA  
 RE3N - RECURSO DE 3ª INSTÂNCIA SEM EFEITO SUSPENSIVO  
 REN - RECURSO SEM EFEITO SUSPENSIVO  
 RS - RECURSO SUPERIOR  
 RSN - RECURSO SUPERIOR SEM EFEITO SUSPENSIVO  
 RVS - PROCESSO EM REVISÃO POR INICIATIVA DO INTERESSADO  
 RVSN - PROCESSO EM REVISÃO POR INICIATIVA DO INTERESSADO  
 RVT - REVISTO  
 SDE - SUSPENSÃO DA EXIGIBILIDADE POR DEPÓSITO JUDICIAL  
 SDJ - SUSPENSÃO DA EXIGIBILIDADE POR DECISÃO JUDICIAL  
 SUS-P - SUSPENSO POR PRESCRIÇÃO  
 SUS-PEX - SUSPENSO POR PRESCRIÇÃO - PARCELAMENTO

Registro 1 até 56 de 56 registros

Página: [1] [Ir]  [Reg]

Tela Inicial	Imprimir	Exportar Excel
--------------	----------	----------------

**DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 493/2020**

PROCESSO Nº 00065.076802/2013-69

INTERESSADO: JOSÉ CARLOS DO AMARAL MUCCINI, Coordenação de Controle e Processamento de Irregularidades

Brasília, 02 de julho de 2020.

1. Trata-se de Recurso Administrativo interposto por JOSÉ CARLOS DO AMARAL MUCCINI, CPF 08237115520, contra decisão de 1ª Instância da Superintendência de Padrões Operacionais - SPO, proferida dia 30/08/2016, que aplicou multa no valor de R\$ 1.200,00 (mil e duzentos reais) para cada um dos 10 (dez) autos de infração, totalizando assim R\$ 12.000,00 (doze mil reais), pelo cometimento da infração identificada nos Autos de Infração nº 07937/2013/SSO, 10038/2013/SSO, 10036/2013/SSO, 10034/2013/SSO, 10032/2013/SSO, 07940/2013/SSO, 07939/2013/SSO, 07929/2013/SSO, 07928/2013/SSO e 07932/2013/SSO pela prática de realizar voo com Certificado de Capacidade Física suspenso. As infrações ficaram capituladas na alínea "e" do inciso II do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA) c/c item 91.5(a)(3) do RBHA (Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica) 91

2. Por celeridade processual e, com fundamento no artigo 50, §1º, da Lei nº 9.784/1999, ratifico os argumentos trazidos na proposta de decisão [Parecer 507/2020/JULG ASJIN/ASJIN – SEI nº 4469709], ressaltando que embora a Resolução nº 472/2018 tenha revogado a Resolução ANAC nº 25/2008 e a IN ANAC nº 8, de 2008, também estabeleceu em seu artigo 82 que suas disposições não prejudicam atos já praticados e a aplicação das normas vigentes à época dos fatos, inclusive no que concerne às sanções aplicáveis.

3. Desta forma, importa esclarecer que as alterações normativas citadas não influenciaram o teor da presente Decisão que apenas passa a ter fundamento em novo normativo no que tange às questões procedimentais.

4. Dito isto, com base nas atribuições a mim conferidas pelas designações que constam nas Portarias ANAC nº 751, de 07/03/2017, e nº 1.518, de 14/05/2018, e com fundamento no art. 42 da Resolução ANAC nº 472, de 2018, e competências conferidas pelo artigo 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381, de 2016, **DECIDO:**

- por conceder **PROVIMENTO PARCIAL** ao recurso interposto por JOSÉ CARLOS DO AMARAL MUCCINI, CPF 08237115520, ao entendimento de que restou configurada a prática de infrações descritas nos Autos de Infração nº 07937/2013/SSO, 10038/2013/SSO, 10036/2013/SSO, 10034/2013/SSO, 10032/2013/SSO, 07940/2013/SSO, 07939/2013/SSO, 07929/2013/SSO, 07928/2013/SSO e 07932/2013/SSO, capituladas alínea "e" do inciso II do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (CBA) c/c item 91.5(a)(3) do RBHA 91, **REDUZINDO-SE** a multa aplicada em primeira instância administrativa para o valor de **R\$ 4.427,19 (quatro mil e quatrocentos e vinte e sete reais e dezenove centavos)**, referente aos Processos Administrativos Sancionadores nº 00065.076802/2013-69, 00065.123530/2013-01, 00065.123538/2013-60, 00065.123586/2013-58, 00065.123559/2013-85, 00065.076808/2013-36, 00065.076807/2013-91, 00065.076840/2013-11, 00065.076842/2013-19 e 00065.076820/2013-41 e ao crédito de multa 657572162.

À Secretaria.

Notifique-se.

Publique-se

*Cássio Castro Dias da Silva*

SIAPE 1467237

Presidente da Turma Recursal do Rio de Janeiro



Documento assinado eletronicamente por **Cássio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 03/07/2020, às 09:28, 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 **4481010** e o código CRC **0E0AD44F**.