



PARECER N° 749/2020/CJIN/ASJIN
PROCESSO N° 00065.096509/2013-18
INTERESSADO: JOSE CARLOS DO AMARAL MUCCINI

PROPOSTA DE DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA – ASJIN

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.

Auto de Infração: 07993/2013/SSO

Data da Infração: 27/02/2010

Aeronave: PT-IMA

Crédito de multa: 662050177

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

INTRODUÇÃO

1. O Auto de Infração (AI) nº 07993/2013/SSO (fl. 01 do arquivo SEI nº 1135276) apresenta a seguinte descrição:

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

DATA: 27/02/2010 HORA: 13:49 LOCAL: SBSV - SNVD

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 27/02/2010, no trecho SBSV-SNVD, contrariando assim o disposto no regulamento acima.

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

2. No Relatório de Fiscalização (RF) nº 47/2010/GVAG-RS/SSO/UR/RECIFE (fl. 02 do arquivo SEI nº 1135276) são reiteradas informações constantes do AI nº 07993/2013/SSO e é informado que no período entre 01/02/2010 e 28/02/2010, o interessado tripulou diversas aeronaves com o CCF vencido, sendo informado que a infração era capitulada na alínea "d" do parágrafo II do art. 302 do CBA. Foram citados como anexos ao RF os seguintes documentos: 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).

3. Consta página do sistema SACI da ANAC referente ao aeronavegante José Carlos do Amaral Muccini (fl. 03 e 10 do arquivo SEI nº 1135276).

4. Consta tabela em que foram 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 (fl. 04 do arquivo SEI nº 1135276).

5. O Memorando nº 189/2010-GFHM/SSO encaminha o histórico referente à expedição de CCF para o Sr. José Carlos do Amaral Muccini, código ANAC 308981 (fl. 05 do arquivo SEI nº 1135276). Constam tabelas com histórico de renovação de CCF (fls. 06/07 do arquivo SEI nº 1135276).

6. Na página nº 9203 do Diário de Bordo nº 015/PT-IMA/10 (fl. 09 do arquivo SEI nº 1135276), referente à data de 27/02/2010, foi registrado voo com origem em SBSV e destino SNVD.

DEFESA

7. O Interessado foi devidamente notificado do AI nº 07993/2013/SSO em 19/09/2013, conforme demonstrado em Aviso de Recebimento (AR) (fl. 12 do arquivo SEI nº 1135276), tendo apresentado sua defesa (fls. 13/17 do arquivo SEI nº 1135276), que foi recebida em 11/10/2013.

8. Na defesa, 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 17h40min, porém no corpo do Auto há também a indicação de 13h49min, havendo uma indecisão quanto ao horário do documento emanado da Administração Pública, no que tange ao cometimento da suposta infração.

9. Quanto à data, alega que percebe-se que o fato, que em tese aconteceu, foi consignado no dia 27/02/2010, contudo o Auto é datado de 07/05/2013. Pergunta como pode um fato ter sido observado em fevereiro de 2010 e autuado em maio de 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.

10. 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, conforme conteúdo contido no Auto de Infração 07993/2013. 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.

11. 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.

12. 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 deveria 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 informa que 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, alega que 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.

13. 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 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 PT-IMA, no dia 27/02/2010, no trecho SBSV-SNVD 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 a 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.

14. 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. Além disso, alega 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.

15. 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, requer que as argumentações da defesa em seu mérito sejam consideradas procedentes, em face as irregularidades contidas na peça vestibular do processo administrativo.

16. Consta extrato do sistema de consulta *on line* de licenças e habilitações técnica do Sr. José Carlos do Amaral Muccini (fl. 18 do arquivo SEI nº 1135286) e análise do extrato de tal sistema (fl. 19 do Volume SEI nº 1135286), 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 discrepância, tal como no campo Habilitação:

(...)

Imagem 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.

17. Consta e-mail que informa sobre o vencimento de Certificação Médica Aeronáutica (CMA) (fl. 20 do arquivo SEI nº 1135286).

18. 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 (fl. 21 do arquivo SEI nº 1135286).

19. Consta e-mail que informa sobre o vencimento de Certificação Médica Aeronáutica (CMA) e Procuração (fl. 21v do arquivo SEI nº 1135286).

20. Consta documento de identificação (fl. 22 do arquivo SEI nº 1135286).

CONVALIDAÇÃO

21. O setor de primeira instância convalidou o Auto 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 (fls. 27/29v do arquivo SEI nº 1135286).

22. A Notificação de convalidação nº 862/2014/ACPI/SPO/RJ (fls. 30/31 do Volume SEI nº 1135286) informa da convalidação do Auto de Infração.

DEFESA APÓS CONVALIDAÇÃO

23. Apresenta defesa após a convalidação, que foi recebida em 23/01/2015 (fls. 23/26 do arquivo SEI nº 1135286).

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

25. 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 PT-IMA, no dia 27/02/2010, no trecho SBSV-SNVD 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.

26. 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.

DECISÃO DE PRIMEIRA INSTÂNCIA

27. O setor competente, em decisão motivada (SEI nº 1247452 e SEI nº 1259689), de 04/12/2017, considerou que restou comprovada a infração cometida pelo autuado, conforme cópias dos Diários Bordo em anexo, em que o piloto efetuou operações com seu Certificado de Capacidade Física - CCF suspenso, configurando a prática de infração à legislação vigente, em especial ao previsto no **artigo 302, inciso II, alínea “d” do Código Brasileiro de Aeronáutica**. Foi aplicada a multa no patamar médio, no valor de **R\$ 2.100 (Dois mil e cem reais reais)**, com espeque no Anexo I, da Resolução n.º 25 da ANAC, de 25 de abril de 2008, haja vista a ausência de circunstâncias agravantes previstas no parágrafo segundo, e a ausência de circunstância atenuante prevista no parágrafo primeiro, inciso III, conforme consulta ao SIGEC, considerado o rol taxativo fincado no art. 22 da referida Resolução.

RECURSO

28. O interessado foi notificado a respeito da decisão de primeira instância em 13/12/2017, conforme demonstrado em AR (SEI nº 1440494), tendo apresentado recurso (SEI nº 1392861), que foi recebido em 28/12/2017.

29. No recurso informa estar inconformado com a decisão que o condenou em primeira instância no Processo Administrativo nº 662050177, oriundo do Auto de Infração nº 07993/2013/SSO. Dispõe que a Notificação de Decisão há que ser motivada, a fim de exarar os motivos que levaram a conclusão em atribuir uma punição ao interessado. Alega que, contudo, no Relatório da Decisão Primeira Instância foram mencionadas as razões da aplicação da penalidade pecuniária de R\$ 2.100,00, motivando os argumentos que levaram a adotar a aplicação da multa no patamar médio, 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 07993/2013, 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/ACP1/SPO é datada de 10/06/2016. Logo, não deveria ser aplicada ao caso concreto.

30. Quanto 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 07993/2013, 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, 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.

31. 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 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 e a 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.

32. 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 alega 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. Portanto, a omissão dos motivos é muito grave e interfere na regularidade processual e, em corolário, no seguimento do feito.

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

34. Alega 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.

35. 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 à expedição do Auto de Infração nº 07993/2013, 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, considera 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.

36. 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.

37. Acrescenta que o Auto de Infração nº 07993/2013 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.

38. Requer que se não forem acolhidas as preliminares, que as argumentações no mérito sejam

consideradas procedentes, em face às irregularidades contidas na peça vestibular do processo administrativo.

39. Junto ao recurso consta Ficha de Notificação e Confirmação de Ocorrência, extraída do sistema do CENIPA, referente incidente com a aeronave PT-IDP, na data de 10/04/2014, e-mail que encaminha a referida ficha, documento do Segundo Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos que informa sobre procedimentos pós autenticação e documento de identidade.

40. Consta envelope que encaminha o recurso (SEI nº 1392862).

CONVALIDAÇÃO DO AUTO DE INFRAÇÃO

41. Em 11/12/2019, o setor de segunda instância decidiu (SEI nº 3821120 e SEI nº 3825677):

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 Secretaria da ASJIN venha a notificar o interessado quanto à convalidação do Auto de Infração 07993/2013/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 DO INTERESSADO

42. O interessado foi notificado da convalidação do Auto de Infração em 06/01/2020, conforme demonstrado em AR (SEI nº 3939061), tendo apresentado nova manifestação (SEI nº 3953154), que foi recebida em 23/01/2020.

43. Na manifestação apresentada, o interessado reitera alegações apresentadas no Recurso e nas peças de Defesa.

44. 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.

45. Informa sobre o item 4.3, o qual faz alusão ao TAC- Termo de Ajustamento de Conduta, apontando que a Agência foi silente quanto ao mesmo. Além disso, o interessado menciona a Notificação de Arquivamento nº 41/2015/ACPI/SPO/RJ, sob a alegação de fundamento contido no art. 15, inciso I, da Resolução nº 25 de 25/04/2008, a qual estava em vigor, à época.

46. Afirma que o item 4.6 da Análise, menciona o Parecer ACPI/SPO - medidas sugeridas, todavia, a defesa não obteve acesso ao documento, a fim dar equilíbrio à ampla defesa

47. Acrescenta que no dia 26/01/2015, foi expedida a Notificação de Arquivamento nº 41/2015/ACPI/SPO/RJ que determinava o arquivamento de 42 (quarenta e dois) Autos de Infração, em virtude da documentação que estava ilegível, sendo assim, o que cogita é a real existência de provas regulares para documentar e comprovar a infração apontada no aludido Auto de Infração.

48. Argumenta que ao efetuar o novo enquadramento no inciso II, alínea "e" este 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 afirma 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.

49. Acrescenta que o Auto de Infração nº 07982/2013 é referente à operação com a aeronave PT-KQS, logo não poderia atingir os voos efetuados com as aeronaves PT-NYM, PT-IMA, PT-EZN.

50. 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.

51. 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, em face às irregularidades contidas na peça vestibular do processo administrativo.

52. Junto à manifestação do interessado consta envelope de encaminhamento de documentação.

OUTROS ATOS PROCESSUAIS

53. AR referente ao AI nº 06211/2010, 06212/2010 e 06213/2010 (fl. 08 do arquivo SEI nº 1135276).

54. Envelope referente ao encaminhamento de Autos de Infração, dentre eles o AI 07993/2013/SSO (fl. 11 do arquivo SEI nº 1135276). AR em que consta o carimbo dos Correios em que está assinalada a opção "RECUSADO" (fl. 11v do arquivo SEI nº 1135276).

55. Despacho (fls. 32/33 do arquivo SEI nº 1135286) que solicita ao SPO (Superintendente de Padrões Operacionais) a elaboração de entendimento sobre a autuação.

56. Despacho nº 181/2015/SPO/ANAC (fl. 34 do arquivo SEI nº 1135286) que encaminha o processo.

57. Termo de Encerramento de Trâmite Físico (SEI nº 1259756).

58. Nota Técnica nº 7/2016/ACOI/SPO (SEI nº 1258904).

59. Página do sistema SACI da ANAC referente ao aeronavegante José Carlos do Amaral Muccini (SEI nº 1314601).

60. Extrato do SIGEC (Sistema Integrado de Gestão de Créditos) (SEI nº 1314607).

61. NOTIFICAÇÃO DE DECISÃO - PAS Nº 2359(SEI)/2017/CCPI/SPO-ANAC (SEI nº 1314614).

62. Despacho de encaminhamento de processo administrativo (SEI nº 1399497).

63. Certidão de aferição de tempestividade (SEI nº 1441874).

64. Despacho de aferição de tempestividade (SEI nº 2011130).

65. Ofício nº 11383/2019/ASJIN-ANAC (SEI nº 3879554) que comunica a abertura de prazo para manifestação em virtude da convalidação do Auto de Infração nº. 07993/2013/SSO.

66. Despacho de retorno à relatoria (SEI nº 3963259).

67. É o relatório.

PRELIMINARES

68. Alegações preliminares do interessado

68.1. Quanto às alegações preliminares do interessado apresentadas em sede de Defesa, que dispõem a respeito da forma do Auto de Infração, nas quais questiona o preenchimento do campo para informação da hora da ocorrência, assim como da data de lavratura do mesmo, 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 a infração cometida e de que não ocorreu a lavratura dos Autos de Infração de acordo com a forma prescrita.

68.2. Na manifestação apresentada pelo interessado após a convalidação do Auto 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 do Auto de Infração (SEI nº 3825677) foi proferida em 18/12/2019, 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)

(...)

68.3. 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 do Auto 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 ultrapassada 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 do Auto 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 atuado 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 atuado apresentar novo requerimento no prazo de 5 (cinco) dias.

§ 4º O atuado 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 atuado 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.

68.4. 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 o que foi exposto, o processo já estava em fase recursal, já tendo sido proferida a Decisão de Primeira Instância, assim, não havia mais a possibilidade de apresentação de tal requerimento.

69. Regularidade processual

69.1. O interessado foi notificado do Auto de Infração, tendo apresentado defesa. Apesar de não constar a comprovação da notificação do interessado a respeito da convalidação do Auto de Infração efetuada pelo setor de primeira instância, o interessado apresenta defesa após a convalidação.

69.2. Posteriormente, o interessado foi notificado da decisão de primeira instância, tendo apresentado recurso.

69.3. Na sequência, o interessado foi notificado da convalidação do Auto de Infração efetuada pelo setor de segunda instância, tendo apresentado nova manifestação.

69.4. 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

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

70.1. 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.

70.2. 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;

(...)

70.3. Verifica-se que na alínea "e" do inciso II do art. 302 do CBA é prevista a aplicação de multa decorrente da participação da composição de tripulação em desacordo com o que é previsto na regulamentação. No presente caso, foi reportada, no Auto 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:

70.4. Segue o que consta no item 91.5(a)(3) do RBHA 91.

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.

(...)

70.5. 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, de que o CCF do interessado estava suspenso na ocasião descrita no Auto 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.

70.6. Diante do exposto, verifica-se a subsunção do fato descrito no AI nº 07993/2013/SSO, referente a ter realizado voo com CCF suspenso, ao previsto na alínea "e" do inciso II do art. 302 do CBA c/c item 91.5(a)(3) do RBHA 91.

71. **Enfrentamento das alegações do interessado**

71.1. 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 cientificação 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.

71.2. Com relação à defesa do interessado, acrescenta-se que o mesmo 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. Considera que tal procedimento não se faz suficiente, uma vez que afirma que nem todas as pessoas são obrigadas a ter acesso às redes sociais, de modo que dispõe que o meio mais eficiente para se efetuar o alerta seria uma correspondência com o Aviso de Recebimento - AR, fato esse que informa que efetivamente não aconteceu.

71.3. 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, conforme previsto 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.

71.4. 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.

71.5. Diante do exposto, não cabe a alegação do interessado de que nem todos são obrigados a

ter acesso às redes sociais, visto que a suspensão do CCF do autuado não teria nem mesmo que ser demonstrada por meio de consulta ao sistema, 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.

(...)

71.6. 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.

71.7. 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 afirma 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 PT-IMA, no dia 27/02/2010, no trecho SBSV-SNVD 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 argumenta que 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.

71.8. 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, deve ser considerado que, tendo em conta 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.

71.9. Com relação à alegação que remete ao princípio da presunção de inocência, em que pese o mesmo também ser considerado 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.

71.10. Além disso, não se pode concordar com a alegação do interessado de que se cometeu irregularidade na descrição da conduta infracional contida no Auto 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.

71.11. Quanto à argumentação de que o sistema de consulta *on line* 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 da aeronave. Além disso, o interessado supõe que no ano de 2010 o sistema da ANAC teria discrepâncias significativas, mas não apresenta comprovações de que na data da irregularidade em apuração o sistema apresentava discrepância no que se refere à condição do CCF do autuado.

71.12. O interessado 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 do Auto de Infração nº 07993/2013/SSO 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 do processo não se vislumbra que tenha ocorrido erro na identificação do interessado em função do equívoco descrito, relativo ao Código ANAC mencionado no campo "HISTÓRICO" do Auto de Infração.

71.13. 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 da irregularidade no item 91.5(a)(3) do RBHA 91.

71.14. Requer que as preliminares sejam acolhidas e o Auto de Infração seja arquivado, sem qualquer tipo de penalidade ou aplicação da sanção mais branda ao tripulante. Contudo, não se pode atender ao requerimento do interessado para arquivamento do Auto de Infração. Adicionalmente, caso seja confirmada a sanção, quando da análise de sua dosimetria será avaliado o patamar em que a mesma deve ser aplicada.

71.15. O interessado dispõe que se de outro modo entender, ou seja, se não forem acolhidas as preliminares, requer que as argumentações da defesa em seu mérito sejam consideradas procedentes, em face às 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.

71.16. Na Defesa apresentada após a convalidação do Auto 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 PT-IMA, no dia 27/02/2010, no trecho SBSV-SNVD 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, devem ser afastadas tais alegações, na medida em que, conforme já abordado, não há evidências que demonstrem que havia permissão emitida por meio de sistemas da ANAC para que a operação que foi considerada irregular fosse realizada.

71.17. 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 a data da irregularidade em apuração é de 27/02/2010 e que a Resolução ANAC nº 151, de 07 de maio de 2010, institui o Sistema Decolagem Certa - DCERTA. Ocorre que no Auto de Infração nº 07993/2013/SSO é informado que 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, a operação da aeronave 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 o caso em análise, visto que a descrição dos fatos não demonstra que se tenham sido obtidas informações a partir de tal sistema.

71.18. No Recurso informa estar inconformado com a decisão que o condenou em primeira instância no Processo Administrativo nº 662050177, oriundo do Auto de Infração nº 07993/2013/SSO. Dispõe que a Notificação de Decisão há que ser motivada, a fim de exarar os motivos que levaram à conclusão em atribuir uma punição ao interessado. Alega que, contudo, no Relatório da Decisão Primeira Instância foram mencionadas as razões da aplicação da penalidade pecuniária R\$ 2.100,00, motivando os argumentos que levaram a adotar a aplicação da multa no patamar médio, 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 07993/2013, 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/ACP1/SPO é datada de 10/06/2016. Logo, não deveria ser aplicada ao caso concreto.

71.19. No entanto, quanto a estas alegações 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.

71.20. Com relação à alegação de que não foram expostos os motivos que fomentaram a aplicação da punição que era direcionada apenas ao AI 07993/2013, porém serviu de base para aplicação da pena pecuniária aos Autos de Infração 07928; 07929; 07932; 07939; 07940; 10032; 10034; 10036 e 10038/2013, esta não se coaduna com o que consta dos autos, posto que se pode verificar através da análise dos documentos SEI nº 1247452 e SEI nº 1259689 que a Decisão de Primeira Instância se aplica apenas ao AI nº 07993/2013.

71.21. Quanto à menção à aplicação do disposto na Nota Técnica 07/2016/ACP1/SPO e de que a mesma não deveria ser aplicada ao caso concreto, deve ser considerado que no documento da Análise de Primeira Instância é informado que na Nota Técnica nº 07/2016/ACP1/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. Entretanto, no caso 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. Ressalta-se, ainda, que o entendimento exposto na Nota Técnica nº 07/20116/ACPI/SPO não é corroborado pela ASJIN. Ademais, entende-se que não se encontra respaldo na legislação vigente para aplicação da sanção por jornada, uma vez que a irregularidade descrita no Auto de Infração se refere à realização de voo com o CCF suspenso.

71.22. O interessado dispõe que 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 07993/2013, 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 às contra argumentações da recorrente. No entanto, devem ser afastadas tais alegações do interessado, pois não vislumbra-se 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. Cabe destacar que o interessado poderia ter diligenciado nesta ANAC e ter tido ciência de todo teor do processo, retirando, se necessário, as cópias do mesmo, contudo, optou por não realizar este procedimento. Importante, ainda, reforçar que o presente processamento oportunizou ao interessado a defesa e o recurso, assim como oportunidade de manifestação nas ocasiões de convalidação de enquadramento do Auto de Infração, em atenção ao princípio do contraditório e da ampla defesa, caracterizando a regularidade do processo.

71.23. 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, publicadas 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, argumenta que 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). Afirma que 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, alega que na prática tal fato não acontece, tendo em vista que afirma 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.

71.24. Contudo, entende-se que tais alegações devem ser afastadas, pois 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 do processo em análise. Assim, não se identifica que se tenha descumprido o devido processo legal no processo, 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.

71.25. 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, afirma que não se pode falar ou mesmo pensar em Democracia hoje sem que o processo administrativo seja "contaminado"

pela ausência de cumprimento dos princípios constitucionais. Afirma que a omissão dos motivos é muito grave e interfere na regularidade processual e, em corolário, no seguimento do feito.

71.26. 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.

71.27. O interessado alega 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. Afirma que trata-se, apenas de um impedimento temporário. Nesse esteio, alega que 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 o Auto de Infração em análise foi novamente convalidado, de forma que o enquadramento foi alterado, afastando-se o previsto na alínea "d" do inciso II do art. 302 do CBA, sendo superada tal alegação.

71.28. 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 alega 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 à expedição do Auto de Infração nº 07993/2013, 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 alega que 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.

71.29. No entanto, quanto a estas alegações, esclarece-se que a convalidação efetuada em sede de segunda instância, por meio da qual 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 o Auto de Infração tenham sido confeccionado de forma incompleta. Destaca-se que não se pode alegar a ocorrência de prejuízo para o interessado quanto às convalidações efetuadas, tendo em conta que foi reaberto prazo para sua manifestação tanto na ocasião de convalidação do Auto de Infração pelo setor de primeira instância, assim como pelo setor de segunda instância.

71.30. 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, 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. No entanto, bastaria que o interessado tivesse solicitado para que tivesse vistas ou cópias dos autos, porém assim não o fez.

71.31. Acrescenta que o Auto de Infração nº 07993/2013 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, tal alegação não se coaduna com o processo em análise, tendo em conta que o AI nº 07993/2013/SSO é referente à operação efetuada com a aeronave PT-IMA. Ademais, no curso do presente processo não são abordados voos realizados com as aeronaves PT-IDP, PT-NYM e PT-EZN.

71.32. No recurso, o interessado requer que se não forem acolhidas as preliminares, que as argumentações no mérito sejam consideradas procedentes, em face às irregularidades contidas na peça vestibular do processo administrativo. No entanto, não é possível atender ao requerimento de acolhimento das alegações do interessado.

71.33. Na manifestação apresentada pelo interessado após a convalidação do Auto de Infração pelo setor de segunda instância, o mesmo informa que no item 4.3, o qual faz alusão ao TAC- Termo de Ajustamento de Conduta, a Agência foi silente quanto ao mesmo. No entanto, não foi possível identificar a qual suposto item 4.3 o interessado se refere. Ademais, não se identifica alusão a Termo de Ajustamento de Conduta no curso do presente processo.

71.34. O interessado afirma que o item 4.6 da Análise menciona o Parecer ACPI/SPO - medidas sugeridas, todavia, argumenta que a defesa não obteve acesso ao documento, a fim dar equilíbrio à ampla defesa. Contudo, também quanto a esta colocação do interessado, não é possível identificar a qual documento o mesmo se refere, visto que o mesmo não o especifica.

71.35. Acrescenta que no dia 26/01/2015, foi expedida a Notificação de Arquivamento nº 41/2015/ACPI/SPO/RJ que determinava o arquivamento de 42 (quarenta e dois) Autos de Infração, em virtude da documentação que estava ilegível, sendo assim, o que cogita é a real existência de provas regulares para documentar e comprovar a infração apontada no aludido Auto de Infração. Contudo, a referida notificação de arquivamento não consta do autos do processo em análise, não demonstrando o interessado que a mesma tenha relação com a infração em apuração.

71.36. 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 afirma 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, entende-se que, no presente caso, cabe a capitulação do ato tido como infracional no previsto na alínea "e" do inciso II do art. 302 do CBA, uma vez que foi descrito que o interessado operou aeronave 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.

71.37. Acrescenta que o Auto de Infração nº 07982/2013 é referente à operação com a aeronave PT-KQS, logo não poderia atingir os voos efetuados com as aeronaves PT-NYM, PT-IMA, PT-EZN. No entanto, o processo em análise não é decorrente do AI nº 07982/2013, mas sim do AI nº 07993/2013/SSO.

71.38. 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 Agência 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.

71.39. 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, em face às irregularidades contidas na peça vestibular do processo administrativo. Todavia, considerando todo o exposto, não é possível atender ao requerimento do interessado.

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

ENQUADRAMENTO E DOSIMETRIA DA SANÇÃO

72. Pelo exposto, houve, de fato, violação à legislação, com a prática de infração cuja autuação está fundamentada 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).

73. Nesse contexto, é válido observar que o valor da multa imposta pela autoridade competente – R\$ 2.100 (dois mil e cem reais 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.

74. 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.

75. 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).

76. Circunstâncias Atenuantes

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

76.2. 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 4850510, observa-se que a mesma deve ser aplicada.

77. Circunstâncias Agravantes

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

78. Sanção a Ser Aplicada em Definitivo

78.1. Dessa forma, considerando nos autos a existência de uma circunstância atenuante e inexistência de circunstâncias agravantes, a multa deve ser aplicada em seu grau mínimo, no valor de R\$ 800,00 (oitocentos reais).

CONCLUSÃO

79. Pelo exposto, sugiro conceder PROVIMENTO PARCIAL ao recurso, REDUZINDO-SE a multa aplicada pela autoridade competente de primeira instância administrativa para o valor de R\$ 800,00 (oitocentos reais).

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

81. **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 05/10/2020, às 10:51, 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 **4846442** e o código CRC **7561D15C**.

Referência: Processo nº 00065.096509/2013-18

SEI nº 4846442

 SIGEC :: SISTEMA INTEGRADO DE GESTÃO DE CRÉDITOS Atalhos do Sistema: Menu Principal		Usuário: daniella.silva
Dados da consulta	Consulta	

Extrato de Lançamentos

Nome da Entidade: JOSE CARLOS DO AMARAL MUCCINI Nº ANAC: 30002513919
 CNPJ/CPF: 08237115520 CADIN: Sim
 Div. Ativa: Sim Tipo Usuário: Integral UF: BA
 End. Sede: RUA ALMEIDA GARRET Nº 54 CASA - ITAIGARA - Bairro: Município: SALVADOR
 CEP: 41815320

Créditos Inscritos no CADIN

Existem Créditos inscritos no CADIN para este Número ANAC

Receita	Nº Processo	Nº Auto Infração	Processo SEI	Data Vencimento	Data Infração	Valor Original	Data do Pagamento	Valor Pago	Valor Utilizado	Chave	Situação	Valor Débito (R\$)
2081	645810156	07982/2013/SSO	00065096637201361	13/03/2015	14/02/2010	R\$ 1 200,00		0,00	0,00		CAN	0,00
2081	645811154	07977/2013/SSO	00065096630201340	13/03/2015	13/02/2010	R\$ 1 200,00		0,00	0,00		CAN	0,00
2081	645812152	07978/2013/SSO	00065096633201383	13/03/2015	13/02/2010	R\$ 1 200,00		0,00	0,00		CAN	0,00
2081	645813150	07979/2013/SSO	00065096634201328	13/03/2015	13/02/2010	R\$ 1 200,00		0,00	0,00		CAN	0,00
2081	645814159	07980/2013/SSO	00065096635201372	13/03/2015	13/02/2010	R\$ 1 200,00		0,00	0,00		CAN	0,00
2081	645815157	07981/2013/SSO	00065096636201317	13/03/2015	14/02/2010	R\$ 1 200,00		0,00	0,00		CAN	0,00
2081	645816155	08016/2013/SSO	00065096538201380	13/03/2015	10/02/2010	R\$ 1 200,00		0,00	0,00		CAN	0,00
2081	645817153	08017/2013/SSO	00065096539201324	13/03/2015	10/02/2010	R\$ 1 200,00		0,00	0,00		CAN	0,00
2081	645818151	08018/2013/SSO	00065096540201359	13/03/2015	10/02/2010	R\$ 1 200,00		0,00	0,00		CAN	0,00
2081	645819150	08019/2013/SSO	00065096542201348	13/03/2015	10/02/2010	R\$ 1 200,00		0,00	0,00		CAN	0,00
2081	645820153	08020/2013/SSO	00065096546201326	13/03/2015	10/02/2010	R\$ 1 200,00		0,00	0,00		CAN	0,00
2081	645821151	08021/2013/SSO	00065096548201315	13/03/2015	10/02/2010	R\$ 1 200,00		0,00	0,00		CAN	0,00
2081	645822150	08022/2013/SSO	00065096859201384	13/03/2015	16/02/2010	R\$ 1 200,00		0,00	0,00		CAN	0,00
2081	645823158	08023/2013/SSO	00065096861201353	13/03/2015	16/02/2010	R\$ 1 200,00		0,00	0,00		CAN	0,00
2081	645824156	08024/2013/SSO	00065096862201306	13/03/2015	16/02/2010	R\$ 1 200,00		0,00	0,00		CAN	0,00
2081	645825154	08025/2013/SSO	00065096866201386	13/03/2015	16/02/2010	R\$ 1 200,00		0,00	0,00		CAN	0,00
2081	645826152	08026/2013/SSO	00065096869201310	13/03/2015	17/02/2010	R\$ 1 200,00		0,00	0,00		CAN	0,00
2081	645827150	08027/2013/SSO	00065096870201344	13/03/2015	17/02/2010	R\$ 1 200,00		0,00	0,00		CAN	0,00
2081	645828159	08028/2013/SSO	00065096758201311	13/03/2015	17/02/2010	R\$ 1 200,00		0,00	0,00		CAN	0,00
2081	645829157	08029/2013/SSO	00065096759201358	13/03/2015	17/02/2010	R\$ 1 200,00		0,00	0,00		CAN	0,00
2081	645830150	08030/2013/SSO	00065096760201382	13/03/2015	17/02/2010	R\$ 1 200,00		0,00	0,00		CAN	0,00
2081	645831159	08031/2013/SSO	00065096763201316	13/03/2015	17/02/2010	R\$ 1 200,00		0,00	0,00		CAN	0,00
2081	645832157	08032/2013/SSO	00065096609201344	13/03/2015	17/02/2010	R\$ 1 200,00		0,00	0,00		CAN	0,00
2081	645833155	08033/2013/SSO	00065096610201379	13/03/2015	17/02/2010	R\$ 1 200,00		0,00	0,00		CAN	0,00
2081	645834153	08034/2013/SSO	00065096611201313	13/03/2015	19/02/2010	R\$ 1 200,00		0,00	0,00		CAN	0,00
2081	645835151	08035/2013/SSO	00065096612201368	13/03/2015	19/02/2010	R\$ 1 200,00		0,00	0,00		CAN	0,00
2081	645836150	08036/2013/SSO	00065096614201357	13/03/2015	19/02/2010	R\$ 1 200,00		0,00	0,00		CAN	0,00
2081	645837158	08037/2013/SSO	00065096617201391	13/03/2015	19/02/2010	R\$ 1 200,00		0,00	0,00		CAN	0,00
2081	645838156	08038/2013/SSO	00065096618201335	13/03/2015	20/02/2010	R\$ 1 200,00		0,00	0,00		CAN	0,00
2081	645839154	08039/2013/SSO	00065096738201332	13/03/2015	20/02/2010	R\$ 1 200,00		0,00	0,00		CAN	0,00
2081	645840158	08040/2013/SSO	00065096740201310	13/03/2015	20/02/2010	R\$ 1 200,00		0,00	0,00		CAN	0,00
2081	645842154	08044/2013/SSO	00065096742201309	13/03/2015	20/02/2010	R\$ 1 200,00		0,00	0,00		CAN	0,00
2081	645843152	08085/2013/SSO	00065096743201345	13/03/2015	20/02/2010	R\$ 1 200,00		0,00	0,00		CAN	0,00
2081	645844150	08086/2013/SSO	00065096745201334	13/03/2015	20/02/2010	R\$ 1 200,00		0,00	0,00		CAN	0,00
2081	645845159	08087/2013/SSO	00065096747201323	13/03/2015	20/02/2010	R\$ 1 200,00		0,00	0,00		CAN	0,00
2081	645846157	08088/2013/SSO	00065096576201307	13/03/2015	20/02/2010	R\$ 1 200,00		0,00	0,00		CAN	0,00
2081	645847155	08089/2013/SSO	00065096575201398	13/03/2015	20/02/2010	R\$ 1 200,00		0,00	0,00		CAN	0,00
2081	645848153	08092/2013/SSO	00065096580201309	13/03/2015	21/02/2010	R\$ 1 200,00		0,00	0,00		CAN	0,00
2081	645849151	08094/2013/SSO	00065096583201334	13/03/2015	21/02/2010	R\$ 1 200,00		0,00	0,00		CAN	0,00
2081	645850155	08095/2013/SSO	00065096555201317	13/03/2015	21/02/2010	R\$ 1 200,00		0,00	0,00		CAN	0,00
2081	645851153	08096/2013/SSO	00065096556201361	13/03/2015	21/02/2010	R\$ 1 200,00		0,00	0,00		CAN	0,00
2081	645852151	08097/2013/SSO	00065096557201314	13/03/2015	21/02/2010	R\$ 1 200,00		0,00	0,00		CAN	0,00
2081	645853150	08137/2013/SSO	00065096676201369	13/03/2015	11/02/2010	R\$ 1 200,00		0,00	0,00		CAN	0,00
2081	645854158	09138/2013/SSO	00065096677201311	13/03/2015	11/02/2010	R\$ 1 200,00		0,00	0,00		CAN	0,00
2081	645855156	08141/2013/SSO	00065096681201371	13/03/2015	12/02/2010	R\$ 1 200,00		0,00	0,00		CAN	0,00
2081	645856154	08142/2011/SSO	00065096660201356	13/03/2015	12/02/2010	R\$ 1 200,00		0,00	0,00		CAN	0,00
2081	645857152	08143/2013/SSO	00065096661201309	13/03/2015	12/02/2010	R\$ 1 200,00		0,00	0,00		CAN	0,00
2081	645858150	08144/2013/SSO	00065096662201345	13/03/2015	12/02/2010	R\$ 1 200,00		0,00	0,00		CAN	0,00
2081	645859159	08145/2013/SSO	00065096664201334	13/03/2015	12/02/2010	R\$ 1 200,00		0,00	0,00		CAN	0,00
2081	645860152	08146/2013/SSO	00065096665201389	13/03/2015	12/02/2010	R\$ 1 200,00		0,00	0,00		CAN	0,00
2081	645861150	08149/2013/SSO	00065096640201385	13/03/2015	21/02/2010	R\$ 1 200,00		0,00	0,00		CAN	0,00
2081	645862159	08154/2013/SSO	00065096691201315	13/03/2015	21/02/2010	R\$ 1 200,00		0,00	0,00		CAN	0,00
2081	645863157	08719/2013/SSO	00065130595201303	13/03/2015	10/01/2010	R\$ 1 200,00		0,00	0,00		CAN	0,00
2081	657444160	08010/2013/SSO	00065096529201399	31/10/2016	24/04/2010	R\$ 27 600,00		0,00	0,00		DA	40 570,99
2081	657572162	07937/2013/SSO	00065076802201369	24/08/2020	15/05/2010	R\$ 4 427,19		0,00	0,00		DC2	5 048,18
2081	662050177	07993/2013/SSO	00065096509201318	18/01/2018	27/02/2010	R\$ 2 100,00		0,00	0,00		RE2	2 829,25
2081	670794207	08145/2013	00065096664201334	06/11/2020	12/02/2010	R\$ 10 192,15		0,00	0,00		DC2	10 192,15
Totais em 02/10/2020 (em reais):						107 919,34		0,00	0,00			58 640,57

Legenda do Campo Situação

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 57 de 57 registros

Página: [1] [Ir] [Reg] []

Tela Inicial

Imprimir

Exportar Excel

DESPACHO

Assunto: Sobrestamento da análise. Resolução n. 583/2020

1. A Resolução nº 583, de 1º de setembro de 2020, tem como escopo sobrestar a fase de julgamento dos processos administrativos sancionadores previstos na Resolução nº 472, de 6 de junho de 2018, em decorrência dos efeitos da pandemia da COVID-19.

2. Conforme motivações constantes do processo 00058.012708/2020-08, a Diretoria Colegiada da ANAC, no exercício da competência que lhe foi outorgada pelo art. 11, inciso V, da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, tendo em vista o disposto no art. 8º, inciso XLVI, da mencionada Lei, e considerando a situação de emergência em saúde pública advinda da pandemia da COVID-19, determinou sobrestar por 180 (cento e oitenta) dias o julgamento dos processos administrativos sancionadores em curso na Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC.

Art. 1º Sobrestar por 180 (cento e oitenta) dias o julgamento dos processos administrativos sancionadores em curso na Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC.

Parágrafo único. Não está interrompida a análise do processo sancionador quando houver:

I - decisão, proferida por qualquer instância julgadora, que implique, ou recomende à Diretoria Colegiada, a aplicação de medida restritiva de direitos, cumulada ou não com sanção pecuniária, ou o arquivamento do processo;

II - risco de prescrição, com prazo igual ou inferior a 2 (dois) anos para prescrição da ação punitiva ou executória da Administração; ou

III - apresentação ou prática voluntária de atos pelos administrados após a publicação desta Resolução para continuidade do processo.

3. Em cumprimento da determinação normativa emitida pelo órgão, fica, portanto, sobrestado o presente caso, por não se enquadrar em nenhuma das hipóteses excepcionais do parágrafo único do dispositivo.

Cássio Castro Dias da Silva

SIAPE 1467237

Presidente da Turma Recursal do Rio de Janeiro



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 05/10/2020, às 17:50, 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 **4853926** e o código CRC **97AC9490**.



DESPACHO

Assunto: Remoção de Sobrestamento

1. Considerando o decurso do prazo de 180 dias estabelecido pela Resolução nº 583, de 1º de setembro de 2020, contados a partir da data de sua publicação, que se deu em 03/09/2020, Seção 1, pág.58 do DOU, e, ainda, as instruções contidas no Memorando-circular nº 1/2021/ASJIN que autoriza a retomada do julgamento dos processos afetados pela citada Resolução, determino a remoção do sobrestamento do presente feito e a retomada de sua regular tramitação.



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 09/03/2021, às 10:40, 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 **5450987** e o código CRC **87A98492**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
CJIN - CJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 689/2020

PROCESSO Nº 00065.096509/2013-18

INTERESSADO: JOSE CARLOS DO AMARAL MUCCINI

Brasília, 09 de março de 2021.

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 04/12/2017, que aplicou multa no valor de R\$ 2.100 (Dois mil e cem reais reais), pelo cometimento da infração identificada no Auto de Infração nº 07993/2013/SSO pela prática de realizar voo com Certificado de Capacidade Física suspenso. A infração foi capitulada 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 749/2020/JULG ASJIN/ASJIN – SEI nº 4846442], 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:**

- conceder **PROVIMENTO PARCIAL** ao recurso interposto por JOSÉ CARLOS DO AMARAL MUCCINI, CPF 08237115520, ao entendimento de que restou configurada a prática de infração descrita no Auto de Infração nº 07993/2013/SSO, capitulada 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, **REDUZINDO-SE** a multa aplicada em primeira instância administrativa para o valor de **R\$ 800,00 (oitocentos reais)**, pela prática de realizar voo com Certificado de Capacidade Física suspenso, referente ao Processo Administrativo Sancionador nº 00065.096509/2013-18 e ao crédito de multa 662050177.

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 **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de**



Turma, em 09/03/2021, às 10:40, 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 **4853832** e o código CRC **60B2CA04**.

Referência: Processo nº 00065.096509/2013-18

SEI nº 4853832