



**PARECER Nº** 365/2018/JULG ASJIN/ASJIN  
**PROCESSO Nº** 00066.015817/2014-21  
**INTERESSADO:** ALEXANDRE CAVALHEIRO CIRCELLI, COORDENAÇÃO DE CONTROLE E PROCESSAMENTO DE IRREGULARIDADES

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

**Tabela 1 - Marcos Processuais**

Processo	Auto de Infração	Crédito de Multa	Data da ocorrência	Data da lavratura	Data da Notificação do AI	Data da Decisão de Primeira Instância	Data da Notificação da Decisão de Primeira Instância	Data de protocolo do Recurso
00066.015817/2014-21	00154/2014/SPO	658836170	04/10/2013	20/01/2014	10/04/2014	16/01/2017	27/01/2017	06/02/2017

**Infração:** Infringir as normas e regulamentos que afetam a disciplina a bordo de aeronave ou a segurança de voo.

**Enquadramento:** alínea "n" do inciso II do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA) c/c item 135.63(c) do RBAC 135.

**Aeronave:** PP-MAU

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

### **INTRODUÇÃO**

1. Trata-se de processo administrativo instaurado sob o número em referência, sendo que o Auto de Infração nº 00154/2014/SPO (fl. 01 do Volume SEI nº 0066980) capitula a infração na alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA e cita no campo "HISTÓRICO" o item 4.2 e os itens 17.4 (l) e (m) da IAC 3151.

2. O Auto de Infração (AI) nº 00154/2014/SPO apresenta a seguinte descrição:

CÓDIGO ANAC PILOTO: 102413      MARCAS DA AERONAVE: PP-MAU  
DATA: 04/10/2013      HORA: 10:30      LOCAL: SBMT-SNMY-SJAM-SBMT

Descrição da ocorrência: Infringir as normas e regulamentos que afetam a disciplina a bordo de aeronave ou a segurança de voo.

HISTÓRICO: Verifica-se na folha nº 757 do diário de bordo da aeronave PP-MAU, que na data de 04 de outubro do 2013, foi efetuado voo entro os aeródromos SBMT-SNMY-SJAM-SBMT. O comandante do voo foi o tripulante Alexandre Cavalheiro Circelli (CANAC 102413). Observa-se na segunda linha desta folha que na segunda etapa (SNMY-SJAM) foram transportadas 02 passageiros em voo privado (PV). Observa-se na ficha de peso e balanceamento para esta etapa, que o peso adotado por tripulante foi de 80kg, contrariando o item 8.1.3 do MGO aprovado da empresa, que estipula um peso padrão de 75kg para passageiro adulto. Adicionalmente, consta na folha nº757 do diário de bordo do PP-MAU, que nesta etapa a aeronave decolou com 55% de combustível, tendo sido utilizados 07%. Na ficha de peso e balanceamento desta etapa, consta que a aeronave estava com 280kg de combustível no momento da decolagem.

Valendo-se da tabela constante na parte inferior, calcula-se que isto equivale a 294,64 litros ou 232,76kg; o que difere do informado no Diário do Bordo. Apesar do centro de gravidade (CG) estar dentro do envelope, os valores informados na Ficha de Peso e Balanceamento são contraditórios. Erros no preenchimento da Ficha de Peso e Balanceamento podem levar a aeronave a decolar fora dos parâmetros previstos, expondo a riscos tripulantes e passageiros.

A IAC 3151 preconiza os procedimentos para preenchimento do Diário de Bordo, a saber:

#### 4.2 RESPONSABILIDADE

Conforme estabelecido no CBA, o Diário de Bordo deverá ser assinado pelo comandante da aeronave, que também é o responsável pelas anotações nele constantes, incluindo os totais de tempos de voo e de jornada.

17.4 ANEXOS 4 E 5 - PARTE I REGISTROS DE VÔO - Preencher de acordo com as seguintes orientações:

l) COMBUSTÍVEL (COMB-TOTAL) preencher com o total de combustível existente antes da decolagem;

m) Pax/Carga preencher com a quantidade de passageiros e a carga transportada naquele trecho;

Face ao exposto e diante dos documentos anexados a este Relatório de Fiscalização, o tripulante Alexandre Cavalheiro Circelli (CANAC 102413), preposto da empresa Reali Taxi Aéreo Ltda, cometeu infração capitulada no art. 302, inciso II, alínea (n), do Código Brasileiro de Aeronáutica (LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986).

Capitulação: Artigo 302 Inciso II (n) do Código Brasileiro de Aeronáutica (LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986).

3. No Relatório de Fiscalização (RF) nº 9/2014/GTPO-SP/GOAG/SPO (fl. 02 do Volume SEI nº 0066980) são reiteradas as informações apresentadas no AI nº 00154/2014/SPO.

4. Página nº 757 do diário de bordo nº 16/PP-MAU/13 (fl. 03 do Volume SEI nº 0066980), referente à data de 04/10/2013, em que está indicado que na etapa 02 (SNMY-SJAM) a aeronave estava com combustível total "55".

5. Manifesto de Carga e Balanceamento (fl. 04 do Volume SEI nº 0066980), referente à etapa de voo com origem SNMY e destino SJAM, na data de 04/10/2013, em que consta indicado o peso de 80Kg nos assentos 3 e 4. Neste documento, consta a informação de que o combustível de decolagem era de 280Kg. Consta, ainda, tabela de carregamento de combustível.

6. Página do SACI referente ao aeronavegante Alexandre Cavalheiro Circelli (fl. 05 do Volume SEI nº 0066980).

7. Página do Manual Geral de Operações (fl. 06 do Volume SEI nº 0066980), em que consta o item 8.3 "PESO PADRÃO DE PASSAGEIROS E BAGAGENS", no qual é estabelecido que ao calcular o balanceamento da aeronave o tripulante responsável deverá adotar como peso padrão 75Kg para passageiro adulto.

### **DEFESA**

8. O interessado foi notificado do Auto de Infração em 10/04/2014, conforme demonstrado em AR (Aviso de Recebimento) (fl. 08 do Volume SEI nº 0066980). Não foi apresentada defesa.

9. Termo de decurso de prazo (fl. 09 do Volume SEI nº 0066980), que informa que não apresentou defesa no prazo de 20 dias.

### **DECISÃO DE PRIMEIRA INSTÂNCIA**

10. O setor competente, em decisão motivada (SEI nº 0243146 e SEI nº 0340497) de 16/01/2017, considerou que restou configurada a prática da infração à legislação vigente, em especial ao previsto no art. 302, inciso II, alínea "n" do CBA. Aplicou a multa em seu patamar mínimo, no valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais), haja vista a ausência de circunstâncias agravantes previstas no parágrafo segundo e a existência de circunstância atenuante, prevista no parágrafo primeiro, inciso III do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008.

### **RECURSO**

11. O interessado foi notificado da decisão de primeira instância em 27/01/2017, conforme demonstrado em AR (SEI nº 0443558). O interessado apresentou recurso, que foi recebido em 06/02/2017 (SEI nº 0407178).

12. Junto ao recurso foi encaminhada a Notificação de Decisão, Análise de Primeira Instância, Decisão de Primeira Instância e AI nº 00154/2014/SPO.

13. No recurso alega que a decisão proferida não merece prosperar, encontrando-se, a exemplo de todo ocorrido, maculada por vícios insanáveis, podendo, ante o direito ao devido processo legal e o direito de defesa, garantidos constitucionalmente, ser reanalisado e devidamente alterado, sob pena de patente infração aos preceitos magnas que regem as relações

14. Informa que o AI fora expedido sob alegação de que cometeu infração capitulada na alínea "n" do inciso II do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica e RBAC 135. Em relação ao Auto de infração, alega o cometimento de alguns erros que o torna objeto de revogação ou sumária anulação, visto

que não cumpriram dispositivos da Resolução ANAC nº 13 de 23 de agosto de 2007. Dispõe que o art. 6º estabelece que: "*o AI, ao ser lavrado, deverá ter duas vias, sendo a original destinada à instrução do processo e a segunda para ser entregue ao autuado*". Cita o parágrafo único do art. 7º, informando ser objeto de uma das irregularidades do auto. Informa que não consta em nenhum campo do AI as razões que levaram à ANAC a não entregar pessoalmente o respectivo auto no momento de sua lavratura, sendo mandatória tal informação, até porque, a mesma é necessária haja vista outras irregularidades. Salienta que o AI foi somente encaminhado após o prazo superior a 03 (três) meses da sua suposta emissão. Informa que, pelo até agora exposto, é patente a nulidade do AI em questão, cujo julgamento ratificando-o, apenas em corroborar que a intenção é arrecadar dinheiro e não cumprir a lei. Cita o art. 8º, informando que os incisos II e III devem ser analisados em conjunto, visto que se confundem entre si. Acrescenta que, no caso em tela, a descrição transcreve o disposto na alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA.

15. Alega que o auto de infração possui a natureza jurídica de "ato administrativo", sendo imperativo estar revestido de todos os atributos e elementos constitutivos inerentes a esta espécie de ato jurídico. Acrescenta que para sua validade, o AI fruto da manifestação do poder de polícia da administração pública, deverá ser lavrado com fiel observância da lei e que esta harmonia com os preceitos legais decorre do princípio constitucional da legalidade. Alega que no ato de sua lavratura os dispositivos do CBA devem ser adequadamente interpretados. Informa que o inciso II do art. 302 - "Infrações imputáveis a aeronautas e aeroviários ou operadores de aeronaves" é taxativo quanto à colocação da conjunção excludente "ou". Considera que, assim, a infração deverá ser imputada ou ao aeronauta/aeroviário ou ao operador da aeronave e que a imputabilidade da infração para um exclui o outro. Acrescenta que, neste caso concreto, tenta-se dissimular para um suposto mesmo fato duas infrações, visto que o operador da aeronave (Realí Táxi Aéreo) também recebeu um auto de infração. Salienta que está se falando de suposta irregularidade na folha nº 757 do Diário de Bordo da aeronave PP-MAU, onde, erroneamente, extraiu-se outro AI para o operador. Informa que o princípio constitucional da razoabilidade, cujos preceitos técnicos jurídicos são abundantes na boa doutrina, não foram seguidos. Alega que tanto o AI nº 00154/2014/SPO, como o AI lançado em face da operadora da aeronave, Realí Táxi Aéreo Ltda., são nulos, haja vista a duplicidade dos mesmos quando a autoridade aeronáutica deveria se limitar a emissão de apenas um.

16. Ressalta que a capitulação da suposta infração, a exemplo de todo auto, não prospera. Alega que a descrição da suposta ocorrência não condiz com a realidade dos fatos. Considera que não fora infringida qualquer norma ou regulamento que afetou a disciplina a bordo da aeronave ou a segurança do voo e que tanto verdade que o próprio autuador alega que o peso está dentro do envelope (CG). Argui que o comandante valendo-se da sua experiência e em face ao princípio da segurança de voo, lançou os pesos reais das pessoas que estavam a bordo, ou seja, as diferenças são para maior e, portanto, lançamentos com total credibilidade efetuados pelo comandante. Destaca que a aeronave estava operando dentro de seu envelope, posto que o manifesto de carga e balanceamento, quando da realização do voo acompanhou a aeronave e, posteriormente, encontrava-se, como se encontra, devidamente arquivado com o relatório de voo correspondente no setor competente, devidamente emitido, com indicação de que o mesmo (voo) fora realizado totalmente dentro do envelope.

17. Questiona como outorgar credibilidade ao narrado pelo autuante se, sequer, participou da fiscalização.

18. Considera que ocorre erro de descrição e de capitulação legal. Dispõe que não há qualquer contradição nos lançamentos, havendo, sim, desconhecimento ao analisar as informações.

19. Dispõe que qualquer falha na descrição da origem legal, tanto da legislação infringida, quanto da legislação punitiva, torna anulável o auto, pois prejudica qualquer tentativa de defesa do pretense infrator.

20. Alega que no tocante ao disposto no inciso V do art. 8º da resolução já mencionada, o mesmo não foi cumprido, visto que, fala em assinatura do autuante e indicação do seu cargo ou função. Argui que pelo AI mencionado, vislumbra-se que os mesmos foram meramente rubricados, não podendo aceitar rubricas como assinatura, sob pena de, também, não se cumprir o mandamento legal. Acrescenta que além da devida assinatura, deve haver a completa identificação ao autuante, no sentido de averiguar a real competência do agente, posto que, como é cediço, o auto tem que ser lavrado por autoridade competente e habilitada por lei para exercer a fiscalização que motivou a atuação. Argui que o inciso VII do art. 8º da Resolução ANAC nº 13 de 23 de agosto de 2007 é taxativo ao asseverar que um dos requisitos de validade do auto de infração é constar o LOCAL, DATA E HORA LOCAL. Considera que não pode, mais uma vez, proceder os autos de infração eivados de vícios, posto que são nulos. Aponta outras irregularidades nos autos, uma vez que consta que a ocorrência deu-se na data de 04/10/2013, na hora 10:30 e no local SBMT-SNMY-SJAM-SBMT. Questiona se o horário lançado como sendo o da ocorrência é local ou zulu. Considera que tal questionamento é de suma importância, visto a necessidade de se delimitar eventual infração e em função de serem horas totalmente distintas, o que traz grande consequência no mundo jurídico. Alega que afirma-se que a suposta infração ocorreu no local SBMT-SNMY-SJAM-SBMT, para voo "realizado entre SNMY-SJAM" e que são totalmente contraditórias as assertivas do autuante, posto a divergência apontada, aliado

ao fato que o local jamais pode ser um trecho de voo, mas sim, uma localidade específica, princípio basilar.

21. Dispõe que o órgão que promove a análise do caso tenta de todas as maneiras inverter os erros pelo autuante praticado, impingindo-os ao comandante da aeronave, o que é inadmissível.
22. Requer que seja acolhido o recurso, no sentido de anular o AI nº 00154/2014/SPO.

### **OUTROS ATOS PROCESSUAIS**

23. Ofício nº 194/2014/GTPO-SP/GOAG/SPO (fl. 07 do Volume SEI nº 0066980) de encaminhamento de Autos de Infração.
24. Despacho nº 127/2014/GTPO-SP/GOAG/SPO (fl. 10 do Volume SEI nº 0066980) de tramitação de processo.
25. Termo de Encerramento de Trâmite Físico (SEI nº 0066988).
26. Extrato do SIGEC (Sistema Integrado de Gestão de Créditos) (SEI nº 0342578).
27. Página do SACI referente ao aeronavegante Alexandre Cavalheiro Circelli (SEI nº 0359834).
28. Extrato do SIGEC (SEI nº 0359836).
29. Notificação de decisão (SEI nº 0359840).
30. Extrato do sistema dos Correios que demonstra que a entrega de objeto ocorreu em 27/01/2017 (SEI nº 0420878).
31. Certidão de aferição de tempestividade (SEI nº 0666646).
32. Despacho de distribuição para deliberação (SEI nº 1997384).
  
33. É o relatório.

### **PRELIMINARES**

#### **34. Hora e Local da ocorrência**

34.1. O AI nº 00154/2014/SPO apresenta as seguintes informações no campo "HORA" e "LOCAL" da ocorrência:

HORA: 10:30 LOCAL: SBMT-SNMY-SJAM-SBMT

34.2. Da descrição constante no campo "HISTÓRICO" do AI nº 00154/2014/SPO é possível verificar que a ocorrência está relacionada com a etapa 02 registrada na página nº 757 do diário de bordo nº 16/PP-MAU/13, que se refere ao trecho SNMY-SJAM. Na Instrução Normativa (IN) ANAC nº 08/2008, em vigor à época da lavratura do AI nº 00154/2014/SPO, está estabelecido que o AI conterá os seguintes elementos:

IN ANAC nº 08/2008

Art. 6º O auto de infração conterá os seguintes elementos:

(...)

IV - descrição objetiva do fato ou do ato constitutivo da infração, incluindo data, local e hora da ocorrência, número do voo e identidade do passageiro, quando for o caso;

(...)

34.3. Portanto, o Auto de Infração deve conter, dentre outras, conforme aplicável, as informações de local e hora da ocorrência.

34.4. No caso em questão, como no item 135.63(c) do RBAC 135, em vigor à época, é estabelecido que o manifesto de carga deve ser preparado antes da decolagem, considero que o mais apropriado para a definição do local da ocorrência é o local da decolagem a que se refere o ato descrito no AI nº 00154/2014/SPO, sendo este SNMY. Assim como, considero que a hora da ocorrência é a hora da decolagem do referido voo, sendo esta 18:15, segundo o registrado na página nº 757 do diário de bordo nº 16/PP-MAU/13.

34.5. Segue o que está estabelecido no art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018:

Resolução ANAC nº 472/2018

Art. 19. Os vícios processuais meramente formais ou de competência presentes no auto de infração são passíveis de convalidação em qualquer fase do processo, por ato da autoridade competente para julgamento, com indicação do vício e da respectiva correção.

§ 1º No caso de convalidação dos vícios meramente formais que tenham potencial para prejudicar o direito de defesa, será concedido novo prazo de defesa ou de recurso ao autuado, conforme a fase processual, para a manifestação.

§ 2º No caso de convalidação de vícios processuais que não tenham potencial para prejudicar o direito de defesa do autuado, inclusive os de competência, não será concedido prazo do § 1º deste artigo.

34.6. No caso em questão, avalio que os vícios referentes ao preenchimento dos campos "HORA" e "LOCAL" da ocorrência no AI nº 00154/2014/SPO são vícios processuais que não tem potencial para prejudicar o direito de defesa do autuado, visto que no campo "HISTÓRICO" do referido AI é possível identificar a que ocorrência a fiscalização se refere, não sendo assim necessário que seja concedido o prazo previsto no §1º do art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018. Contudo, entendo que os referidos campos do AI nº 00154/2014/SPO precisam ser convalidados.

34.7. Diante do exposto, sugiro a convalidação do campo "HORA" do AI nº 00154/2014/SPO para que passe a constar a informação "18:15", bem como, sugiro a convalidação do campo "LOCAL" do AI nº 00154/2014/SPO para que passe a constar a informação "SNMY".

### 35. Regularidade Processual

35.1. O interessado foi regularmente notificado quanto à infração em 10/04/2014, não tendo apresentado Defesa. Foi, ainda, notificado da decisão de primeira instância em 27/01/2017, tendo apresentado Recurso, que foi recebido em 06/02/2017.

35.2. 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 por parte desta ASJIN.

## MÉRITO

36. **Fundamentação da Matéria** - infringir as normas e regulamentos que afetam a disciplina a bordo de aeronave ou a segurança de voo.

36.1. Diante da infração do processo administrativo em questão, a autuação foi capitulada na alínea "n" do inciso II do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 - CBA, sendo citados, no campo "HISTÓRICO" do AI nº 00154/2014/SPO os itens 17.4(l) e 17.4(m) do Capítulo 17 da IAC 3151. Segue o que consta na alínea "n" do inciso II do artigo 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:

(...)

n) infringir as normas e regulamentos que afetem a disciplina a bordo de aeronave ou a segurança de voo;

(...)

36.2. Segue o que consta no item 4.2 da IAC 3151.

IAC 3151 - DIÁRIO DE BORDO

CAPÍTULO 4 – NORMAS GERAIS

4.2 RESPONSABILIDADE

Conforme estabelecido no CBA, o Diário de Bordo deverá ser assinado pelo comandante da aeronave, que também é o responsável pelas anotações nele constantes, incluindo os totais de tempos e voo e de jornada.

36.3. Segue o que consta nos itens 17.4(l) e 17.4(m) do Capítulo 17 da IAC 3151.

IAC 3151 - DIÁRIO DE BORDO

CAPÍTULO 17 – INSTRUÇÕES DE PREENCHIMENTO DO DIÁRIO DE BORDO

17.4 ANEXOS 4 E 5 - PARTE I – REGISTROS DE VÔO – Preencher de acordo com as seguintes orientações:

(...)

1) COMBUSTÍVEL (COMB-TOTAL) → preencher com o total de combustível existente antes da decolagem;

m) Pax/Carga → preencher com a quantidade de passageiros e a carga transportada naquele trecho;

(...)

36.4. A IAC 3151 estabelecia os procedimentos e normas para confecção e emissão dos Diários de Bordo. Os itens 17.4(l) e 17.4(m) do Capítulo 17 da IAC 3151 referem-se, respectivamente, às instruções de preenchimento da quantidade de combustível e da quantidade de passageiros e carga transportada no Diário de Bordo. Contudo, o ato tido como infracional descrito no AI nº 00154/2014/SPO é referente ao **preenchimento equivocado da Ficha de Peso e Balanceamento**, em função do peso adotado para passageiro e da quantidade determinada de combustível no momento da decolagem. Portanto, não considero aplicável para o caso em questão a capitulação da infração nos itens 4.2 e 17.4(l) e 17.4(m) do Capítulo 17 da IAC 3151, visto que os mesmos referem-se ao registro de informações no Diário de Bordo.

36.5. Diante do exposto, considero necessário que sejam apontados as normas e regulamentos que afetam a segurança de voo no que se refere ao preenchimento equivocado da Ficha de Peso e Balanceamento. Segue o que dispõe o item 135.63(c) do RBAC 135, em vigor à época.

RBAC 135

135.63 Requisitos de conservação de registros

(...)

(c) Cada detentor de certificado é responsável pela preparação e precisão de um manifesto de carga em duplicata contendo informações concernentes ao carregamento da aeronave. O manifesto deve ser preparado antes de cada decolagem e deve incluir:

(1) o número de passageiros;

(2) o peso total da aeronave carregada;

(3) o peso máximo de decolagem permitido para o voo;

(4) os limites do centro de gravidade;

(5) o centro de gravidade da aeronave carregada, exceto que o centro de gravidade real não precisa ser calculado se a aeronave for carregada de acordo com um planejamento de carregamento ou outro método aprovado que garanta que o centro de gravidade da aeronave carregada está dentro dos limites aprovados. Nesses casos deve ser feita uma anotação no manifesto indicando que o centro de gravidade está dentro dos limites conforme um planejamento de carregamento ou outro método aprovado;

(6) a matrícula de registro da aeronave ou o número do voo;

(7) a origem e o destino; e

(8) identificação dos tripulantes e as suas designações.

36.6. Do exposto no item 135.63(c) do RBAC 135 verifica-se que é exigida a preparação e precisão do manifesto de carga. No caso em questão, o manifesto de carga e balanceamento constante da fl. 04 do Volume SEI nº 0066980 está assinada pelo comandante da aeronave, sendo assim, o mesmo responsável pelas informações constantes em tal documento. O art. 166 do CBA dispõe que o comandante é responsável pela operação e segurança da aeronave. Portanto, considero que, no caso em questão, o ato infracional reportado no AI nº 00154/2014/SPO pode ser imputado ao comandante da aeronave, contudo, considero necessário que a capitulação disposta no AI seja convalidada para o previsto na alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA c/c item 135.63(c) do RBAC 135. Devendo, assim, ser afastada a capitulação apontada nos itens citados na IAC 3151 por não ser pertinente para o caso em questão.

36.7. Verifica-se que há congruência entre a matéria objeto do Auto de Infração e a decisão de primeira instância, diante da irregularidade de permitir a ocorrência de erros no preenchimento da ficha de peso e balanceamento. No entanto, conforme apontado acima, o enquadramento pode ser alterado e o AI nº 00154/2014/SPO pode ser convalidado.

36.8. Diante do exposto, aponto que no caso em tela, a ocorrência tida como infracional descrita no AI nº 00154/2014/SPO suportam ato de convalidação, tendo em vista o disposto no art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018, que dispõe:

Resolução ANAC nº 472/2018

Art. 19. Os vícios processuais meramente formais ou de competência presentes no auto de infração são passíveis de convalidação em qualquer fase do processo, por ato da autoridade competente para julgamento, com indicação do vício e da respectiva correção.

§ 1º No caso de convalidação dos vícios meramente formais que tenham potencial para prejudicar o direito de defesa, será concedido novo prazo de defesa ou de recurso ao autuado, conforme a fase processual, para a manifestação.

§ 2º No caso de convalidação de vícios processuais que não tenham potencial para prejudicar o direito de defesa do autuado, inclusive os de competência, não será concedido prazo do § 1º deste artigo.

36.9. No presente caso entendo que a convalidação que deve ser efetuada se enquadra no previsto no §1º do art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018, devendo ser concedido novo prazo de

recurso ao autuado para manifestação. Observa-se que o instrumento de convalidação deverá identificar a alteração de enquadramento da conduta do autuado, apontando como dispositivo legal infringido a alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA c/c item 135.63(c) do RBAC 135.

36.10. Diante do exposto, verifica-se a necessidade de notificar o interessado e conceder prazo de recurso para a sua manifestação, cumprindo o disposto no §1º do art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018.

36.11. Cabe, ainda, mencionar os valores previstos na Resolução ANAC nº 25/2008, em vigor à época, para infração capitulada na alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA (patamar mínimo R\$2.000,00 / patamar médio R\$3.500,00 / patamar máximo R\$5.000,00).

36.12. Verifica-se, que em decisão de primeira instância, de 16/01/2017, foi confirmado o ato infracional, aplicando a multa, capitulada na alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA, no patamar mínimo no valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais).

## **CONCLUSÃO**

36.13. Diante do exposto, sugiro a convalidação do campo "HORA" do AI nº 00154/2014/SPO para que passe a constar a informação "18:15", bem como, sugiro a convalidação do campo "LOCAL" do AI nº 00154/2014/SPO para que passe a constar a informação "SNMY".

37. Pelo exposto, sugiro a CONVALIDAÇÃO DO AUTO DE INFRAÇÃO nº 00154/2014/SPO, complementando o enquadramento para passar a constar a alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA c/c item 135.63(c) do RBAC 135, com base no art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018, de forma que a a Secretaria da ASJIN venha a notificar o interessado quanto à convalidação dos Auto de Infração 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.

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

39. **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 07/01/2019, às 08:13, 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 <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **2515061** e o código CRC **C4CFB3EB**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL  
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

**DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 360/2018**

PROCESSO Nº 00066.015817/2014-21

INTERESSADO: ALEXANDRE CAVALHEIRO CIRCELLI, Coordenação de Controle e Processamento de Irregularidades

Brasília, 07 de janeiro de 2019.

1. Trata-se de Recurso Administrativo interposto por ALEXANDRE CAVALHEIRO CIRCELLO, CPF 17550875863, contra decisão de 1ª Instância da Superintendência de Padrões Operacionais - SPO, proferida dia 16/01/2017, que aplicou multa no valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais), pelo cometimento da infração identificada no Auto de Infração nº 00154/2014/SPO, pela prática de infringir as normas e regulamentos que afetam a disciplina a bordo de aeronave ou a segurança de voo. A infração foi capitulada na alínea "n" do inciso II do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA).

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 365/2018/JULG ASJIN/ASJIN – SEI nº 2515061], 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:**

- pela CONVALIDAÇÃO do campo "HORA" do AI nº 00154/2014/SPO para que passe a constar a informação "18:15", bem como, pela CONVALIDAÇÃO do campo "LOCAL" do AI nº 00154/2014/SPO para que passe a constar a informação "SNMY".
- pela CONVALIDAÇÃO DO AUTO DE INFRAÇÃO nº 00154/2014/SPO, complementando o enquadramento para passar a constar a alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA c/c item 135.63(c) do RBAC 135, com base no art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018, de forma que a a Secretaria da ASJIN venha a notificar o interessado quanto à convalidação dos Auto de Infração 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.

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 07/02/2019, às 13:09, 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 <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **2523842** e o código CRC **C7D7D1F2**.

---

---

Referência: Processo nº 00066.015817/2014-21

SEI nº 2523842