



PARECER N° 375/2018/JULG ASJIN/ASJIN
PROCESSO N° 00066.015821/2014-90
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
00066.015821/2014-90	00186/2014/SPO	658835172	17/11/2013	20/01/2014	10/04/2014	13/01/2017	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 17.4(I) da IAC 3151 c/c item 135.63(c) do RBAC 135.

Aeronave: PT-HYB

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 00186/2014/SPO (fl. 01v do Volume SEI nº 0068195) capitula a infração na alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA e cita no campo "HISTÓRICO" os itens 17.4 (l) e (m) da IAC 3151.

2. O Auto de Infração (AI) nº 00186/2014/SPO apresenta a seguinte descrição:

CÓDIGO ANAC PILOTO: 102413 MARCAS DA AERONAVE: PT-HYB
DATA: 17/11/2013 HORA: 09:30 LOCAL: SBMT-ZZZZ-SDHV-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 4017 do diário de bordo da aeronave PT-HYB, que na data de 17 de novembro do 2013 foi efetuado voo entro os aeródromos SBMT-ZZZZ-SDHV-SBMT. O comandante do voo foi o tripulante Alexandre Cavalheiro Circelli (CANAC 102413). Observa-se que foram transportados 04 passageiros em voo de fretamento (FR), na segunda etapa. O peso adotado por tripulante, na ficha de peso e balanceamento difere do que foi estipulado no item 8.1.3 do MGO aprovado da empresa, de 75kg para passageiro adulto, visto terem sido lançados passageiros com 65kg (diferença total de 30kg) nos assentos 2, 3 e 4 e um passageiro com 75kg no assento 5. Calculado desta forma, o Peso de Decolagem foi de 1912kg, ou 38kg abaixo do máximo permitido. Consta no diário de bordo, que na segunda etapa a aeronave decolou com 45% da capacidade total do tanque de combustível, tendo sido utilizados 06% no primeiro trecho (ZZZZ-SDHW). Na ficha de peso e balanceamento desta etapa, consta que a aeronave estava com 170kg de combustível no momento da decolagem (ZZZZ-SDHW). Valendo-se da tabela constante na parte inferior, calcula-se que os 170kg equivalem a 214,64 litros ou 39,49% da capacidade do tanque, o que difere do informado no Diário do Bordo. Se por outro lado for considerada a informação de que a aeronave estava abastecida com 45% da capacidade máximo do tanque, isto equivaleria a 244,56 litros ou 193,69kg; o que também difere da informação apresentada.

A IAC 3151 preconiza os procedimentos para preenchimento do Diário de Bordo, a saber:
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 42/2014/GTPO-SP/GOAG/SPO (fl. 02v do Volume SEI nº 0068195) são reiteradas as informações apresentadas no AI nº 00186/2014/SPO, sendo acrescentadas as seguintes informações:

(...)

Mesmo se for considerada a informação do diário que a aeronave estava com 45 libras de combustível, isto equivaleria a apenas 20,4kg. Se considerarmos a informação constante na ficha de peso e balanceamento, de 170kg de combustível, isto equivaleria a 375 libras. Ou seja, o valor de combustível usado no cálculo de peso e balanceamento da empresa difere do valor informado no diário da bordo.

Os valores informados na Ficha de Peso e Balanceamento são contraditórios com a informação constante no Diário de Bordo e com o previsto no MGO. A somatória de erros desta natureza levam à extrapolação do centro de gravidade, vindo a por em risco 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.

(...)

4. Página nº 417 do diário de bordo da aeronave PT-HYB (fl. 03 do Volume SEI nº 0068195), referente à data de 17/11/2013, na qual está indicado que na etapa 02 a aeronave estava com combustível total "45".

5. Manifesto de Carga e Balanceamento (fl. 04 do Volume SEI nº 0068195), referente à etapa de voo com origem ZZZZ e destino SDHV, na data de 17/11/2013, em que consta indicado o peso de 65kg nos assentos 2, 3 e 4. Neste documento, consta a informação de que o combustível de decolagem era de 170Kg. Consta, ainda, tabela de carregamento de combustível.

6. Página do Manual Geral de Operações (fl. 05 do Volume SEI nº 0068195), em que consta o item 8.1.3 "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

7. O interessado foi notificado do Auto de Infração em 10/04/2014, conforme demonstrado em AR (Aviso de Recebimento) (fl. 07 do Volume SEI nº 0068195). Não foi apresentada defesa.

8. Termo de decurso de prazo (fl. 08 do Volume SEI nº 0068195), que informa que não apresentou defesa no prazo de 20 dias.

DECISÃO DE PRIMEIRA INSTÂNCIA

9. O setor competente, em decisão motivada (SEI nº 0239802 e SEI nº 0328108) de 13/01/2017, 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

10. O interessado foi notificado da decisão de primeira instância em 27/01/2017, conforme

demonstrado em AR (SEI nº 0443552). O interessado apresentou recurso, que foi recebido em 06/02/2017 (SEI nº 0407110).

11. Junto ao recurso foi encaminhada a Notificação de Decisão, Análise de Primeira Instância, Decisão de Primeira Instância e AI nº 00186/2014/SPO.

12. 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.

13. 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 mandatária 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 vem a 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.

14. 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 4017 do Diário de Bordo da aeronave PT-HYB, 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 00186/2014/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.

15. 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 consta do histórico constante do AI que o autuador literalmente não procedeu a uma análise precisa das suas alegações quanto ao peso dentro do envelope (CG). Neste sentido, cita as seguintes incongruências:

- Informa que o autuador alega que a aeronave decolou "abaixo do máximo permitido". Informa que qualquer aeronave possui um peso máximo de decolagem e de aterrissagem. Questiona que se o próprio autuador reconheceu que a aeronave decolou com peso abaixo do máximo permitido, como argumentar no mesmo AI que os valores são contraditórios?
- Argui que para comprovar as assertivas do autuador, o AI deveria ser instruído com novo gráfico, que realmente confirmasse a sua narrativa, porém, informa que não seguiu nos autos um gráfico e/ou planilha emitida pelo autuador que realmente comprovasse suas infundadas alegações.

16. Argui que nos assentos 2, 3 e 4 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, visto que se tratavam de crianças e, de acordo com o MGO, o valor é bem menor, valor este que sequer foi informado e/ou levado em consideração pelo autuante. Informa que as diferenças são para maior e, portanto, são 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 17/11/2013, na hora 09:30 e no local SBMT-ZZZZ-SDHV-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-ZZZZ-SDHV-SBMT, para voo "realizado entre ZZZZ-SDHW" 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. Nota que a menção inicial é para SDHV, porém aponta, tanto o autuador, como quem ratificou o AI que o local é SDHW, ou seja, localidades totalmente distintas, informando que SDHV se refere ao Heliponto Albert Einstein e que SDHW se refere ao Heliponto Bandeirantes. Afirma que sequer o autuante soube informar em qual localidade ocorreu o voo e se realmente houve a suposta infração.

21. Dispõe que todo o conteúdo foi ratificado em primeira instância o que vem a confirmar que o intuito é meramente arrecadatório, tanto que no julgamento 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 00186/2014/SPO.

OUTROS ATOS PROCESSUAIS

23. Ofício nº 194/2014/GTPO-SP/GOAG/SPO (fl. 06 do Volume SEI nº 0068195) de encaminhamento de Autos de Infração.

24. Despacho nº 131/2014/GTPO-SP/GOAG/SPO (fl. 09 do Volume SEI nº 0068195) de tramitação de processo.

25. Termo de Encerramento de Trâmite Físico (SEI nº 0068197).

26. Extrato do SIGEC (Sistema Integrado de Gestão de Créditos) (SEI nº 0341129).

27. Página do SACI referente ao aeronavegante Alexandre Cavalheiro Circelli (SEI nº 0359774).

28. Extrato do SIGEC (SEI nº 0359783).

29. Notificação de decisão (SEI nº 0359793).

30. Extrato do sistema dos Correios que demonstra que a entrega de objeto ocorreu em 27/01/2017 (SEI nº 0420864).

31. Certidão de aferição de tempestividade (SEI nº 0975585).

32. Despacho de distribuição para deliberação (SEI nº 1926519).

33. É o relatório.

PRELIMINARES

34. Hora e Local da ocorrência

34.1. O AI nº 00186/2014/SPO apresenta as seguintes informações no campo "HORA" e "LOCAL" da ocorrência:

HORA: 09:30 LOCAL: SBMT-ZZZZ-SDHV-SBMT

34.2. Da descrição constante no campo "HISTÓRICO" do AI nº 00186/2014/SPO é possível verificar que a ocorrência está relacionada com a segunda etapa registrada na página nº 4017 do diário de bordo da aeronave PT-HYB, que se refere ao trecho ZZZZ-SDHV. Na Instrução Normativa (IN) ANAC nº 08/2008, em vigor à época da lavratura do AI nº 00186/2014/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 00186/2014/SPO, sendo este ZZZZ, registrado na etapa 02 da página nº 4017 do Diário de Bordo da aeronave PT-HYB. Assim como, considero que a hora da ocorrência é a hora da decolagem do referido voo, sendo esta 11:00, segundo o registrado na página nº 4017 do diário de bordo da aeronave PT-HYB.

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 00186/2014/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 00186/2014/SPO precisam ser convalidados.

34.7. Diante do exposto, sugiro a convalidação do campo "HORA" do AI nº 00186/2014/SPO para que passe a constar a informação "11:00", bem como, sugiro a convalidação do campo "LOCAL" do AI nº 00186/2014/SPO para que passe a constar a informação "ZZZZ", registrado na etapa 02 da página nº 4017 do Diário de Bordo da aeronave PT-HYB".

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 00186/2014/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 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:

(...)

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;

(...)

36.3. 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.

36.4. O ato tido como infracional descrito no AI nº 00186/2014/SPO é referente ao preenchimento do peso para passageiro adulto no manifesto de carga e balanceamento e referente à divergência entre a quantidade de combustível informada no diário de bordo e no manifesto de carga e balanceamento. Assim, não considero aplicável, para o caso em questão, a capitulação da infração no item 17.4(m) do Capítulo 17 da IAC 3151, visto que não foi apontado erro na quantidade de passageiros informada no Diário de Bordo.

36.5. Ainda quanto à capitulação do AI nº 00186/2014/SPO, 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 0068195 está assinado pelo comandante da aeronave, sendo 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 00186/2014/SPO pode ser imputado ao comandante da aeronave. Contudo, entendo 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 17.4(l) da IAC 3151 c/c item 135.63(c) do RBAC 135. Devendo, assim, ser afastada a capitulação apontada no item 17.4(m) da 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 e de divergência entre a quantidade de combustível informada em tal documento e no Diário de Bordo correspondente. No entanto, conforme apontado acima, o enquadramento pode ser alterado e o AI nº 00186/2014/SPO pode ser convalidado.

36.8. Diante do exposto, aponto que no caso em tela, a ocorrência tida como infracional descrita no AI nº 00186/2014/SPO suporta 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 17.4(l) da IAC 3151 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 13/01/2017, 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 00186/2014/SPO para que passe a constar a informação "11:00", bem como, sugiro a convalidação do campo "LOCAL" do AI nº 00186/2014/SPO para que passe a constar a informação "ZZZZ", registrado na etapa 02 da página nº 4017 do Diário de Bordo da aeronave PT-HYB".

37. Pelo exposto, sugiro a CONVALIDAÇÃO DO AUTO DE INFRAÇÃO nº 00186/2014/SPO, complementando o enquadramento para passar a constar a alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA c/c item 17.4(l) da IAC 3151 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 08:16, 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 **2523927** e o código CRC **FBB68A1D**.

Referência: Processo nº 00066.015821/2014-90

SEI nº 2523927



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 373/2018

PROCESSO Nº 00066.015821/2014-90

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 13/01/2017, que aplicou multa no valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais), pelo cometimento da infração identificada no Auto de Infração nº 00186/2014/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 375/2018/JULG ASJIN/ASJIN – SEI nº 2523927], 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 00186/2014/SPO para que passe a constar a informação "11:00", bem como, pela CONVALIDAÇÃO do campo "LOCAL" do AI nº 00186/2014/SPO para que passe a constar a informação "ZZZZ, registrado na etapa 02 da página nº 4017 do Diário de Bordo da aeronave PT-HYB".
- pela CONVALIDAÇÃO DO AUTO DE INFRAÇÃO nº 00186/2014/SPO, complementando o enquadramento para passar a constar a alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA c/c item 17.4(I) da IAC 3151 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 Secretária.

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 13:10, 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 **2526041** e o código CRC **01C1B9A9**.

Referência: Processo nº 00066.015821/2014-90

SEI nº 2526041