



PARECER Nº 642/2020/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	Data da Convalidação do Auto de Infração em Segunda Instância	Data da notificação do interessado acerca da convalidação
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	07/02/2019	28/08/2019

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. O Auto de Infração (AI) nº 00154/2014/SPO (fl. 01 do arquivo SEI nº 0066980) 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 entre 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 uma 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 Real 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).

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

3. Página nº 757 do diário de bordo nº 16/PP-MAU/13 (fl. 03 do arquivo 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".

4. Manifesto de Carga e Balanceamento (fl. 04 do arquivo 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.

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

6. Página do Manual Geral de Operações (fl. 06 do arquivo 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 o valor de 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. 08 do arquivo SEI nº 0066980).

8. Consta termo de decurso de prazo (fl. 09 do arquivo SEI nº 0066980), que informa que não foi apresentada defesa no prazo de 20 dias.

DECISÃO DE PRIMEIRA INSTÂNCIA

9. 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

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

11. Junto ao Recurso foi encaminhada a Notificação de Decisão, Análise de Primeira Instância, Decisão de Primeira Instância e AI nº 00154/2014/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 corrobora 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 (Reali 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, Reali 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 tanto é 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.

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

17. 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.

18. 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 pretenso infrator.

19. 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 autuação. 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.

20. 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.

21. Requer que seja acolhido o recurso, no sentido de anular o AI nº 00154/2014/SPO.

CONVALIDAÇÃO DO AUTO DE INFRAÇÃO

22. O setor de segunda instância decidiu (SEI nº 2515061 e SEI nº 2523842), em 07/02/2019:

- 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.

23. O interessado foi notificado acerca da convalidação do Auto de Infração em 28/08/2019, conforme demonstrado em AR (SEI nº 3457249). Não consta dos autos nova manifestação do interessado.

OUTROS ATOS PROCESSUAIS

24. Ofício nº 194/2014/GTPO-SP/GOAG/SPO (fl. 07 do arquivo SEI nº 0066980) de encaminhamento de Autos de Infração.

25. Despacho nº 127/2014/GTPO-SP/GOAG/SPO (fl. 10 do arquivo SEI nº 0066980) de tramitação de processo.

26. Termo de Encerramento de Trâmite Físico (SEI nº 0066988).

27. Extrato do SIGEC (Sistema Integrado de Gestão de Créditos) (SEI nº 0342578).

28. Página do SACI referente ao aeronavegante Alexandre Cavalheiro Circelli (SEI nº 0359834).

29. Extrato do SIGEC (SEI nº 0359836).

30. NOTIFICAÇÃO DE DECISÃO - PAS Nº 188(SEI)/2017/ACPI/SPO-ANAC (SEI nº 0359840).

31. Extrato do sistema dos Correios que demonstra que a entrega de objeto ocorreu em 27/01/2017 (SEI nº 0420878).

32. Certidão de aferição de tempestividade (SEI nº 0666646).

33. Despacho de distribuição para deliberação (SEI nº 1997384).

34. Ofício nº 1785/2019/ASJIN-ANAC (SEI nº 2817120) que informa sobre a convalidação do Auto de Infração.

35. Aviso de Não Recebimento (SEI nº 2956024).

36. Despacho para nova tentativa de intimação (SEI nº 2987997).

37. Ofício nº 3343/2019/ASJIN-ANAC (SEI nº 2988025) que informa sobre a convalidação do Auto de Infração.

38. Despacho para nova tentativa de intimação (SEI nº 3252678).

39. Ofício nº 6447/2019/ASJIN-ANAC (SEI nº 3252700) que informa sobre a convalidação do Auto de Infração.

40. Página do SACI referente ao aeronavegante Alexandre Cavalheiro Circelli (SEI nº 3380355).
41. Despacho para nova tentativa de intimação (SEI nº 3380753).
42. Ofício nº 7713/2019/ASJIN-ANAC (SEI nº 3381116) que informa sobre a convalidação do Auto de Infração.
43. Despacho de retorno à relatoria (SEI nº 3631131).

44. É o relatório.

DILIGÊNCIA

45. Em seu Recurso o interessado alega que no tocante ao disposto no inciso V do art. 8º da Resolução ANAC nº 13/2007, o mesmo não foi cumprido, visto que fala em assinatura do autuante e indicação do seu cargo ou função. Argui que o AI foi meramente rubricado, argumentando que não se pode 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 o Auto tem que ser lavrado por autoridade competente e habilitada por lei para exercer a fiscalização que motivou a autuação.

46. Quanto às alegações acima, observa-se que o interessado fundamenta-se no que era previsto na Resolução ANAC nº 13/2007, cabendo informar que a data de lavratura do AI nº 00154/2014/SPO é a de 20/01/2014, ocasião em que a Resolução mencionada pelo interessado já havia sido revogada e já encontravam-se em vigor a Resolução ANAC nº 25/2008 e a Instrução Normativa (IN) ANAC nº 08/2008, devendo a questão levantada pelo interessado ser analisada segundo o disposto em tais normativos.

47. Diante do exposto, deve ser observado o previsto no inciso V do art. 8º da Resolução ANAC nº 25/2008:

Resolução ANAC nº 25/2008

Art. 8º O AI deve conter os seguintes requisitos:

(...)

V - assinatura do autuante e indicação de seu cargo ou função;

(...)

48. Além disso, cabe observar o que era estabelecido no inciso VIII do art. 6º da IN ANAC nº 08/2008:

IN ANAC nº 08/2008

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

(...)

VIII - identificação do autuante, com o cargo, número de matrícula e assinatura.

(...)

49. Vê-se do estabelecido nos normativos em vigor à época da lavratura do AI nº 00154/2014/SPO, que a identificação do autuante, por meio de elementos como o seu cargo ou função e número de matrícula, era um dos requisitos do Auto de Infração, além de dever constar no mesmo a assinatura do autuante.

50. No presente caso verifica-se que no AI nº 00154/2014/SPO, no campo destinado à identificação do autuante, consta registro do que seria a assinatura do mesmo e as informações "INSPAC" e "Matrícula A-1934". Assim, depreende-se que por meio da consulta da matrícula "A-1934" seria possível promover a identificação do autuante. Ocorre que nas pesquisas realizadas, esta analista não conseguiu identificar qual documento atribuiu ao fiscal que lavrou o AI nº 00154/2014/SPO a credencial de número "A-1934", assim como não se identificou nas pesquisas realizadas o fiscal ao qual foi atribuída tal credenciada.

51. Importante, ainda, observar que no Relatório de Fiscalização nº 9/2014/GTPO-SP/GOAG/SPO, no campo "RESPONSÁVEL PELA INFORMAÇÃO", consta o nome do Servidor Adriano Silva Baumgartner, sendo informada em tal campo a credencial "A-2044".

52. Desta forma, nota-se que o número da credencial do servidor indicado como responsável pela informação no Relatório de Fiscalização é diferente do número da credencial que consta no Auto de

Infração.

53. Importante, ainda, destacar que a assinatura que consta no AI nº 00154/2014/SPO é diferente daquela que consta no campo "RESPONSÁVEL PELA INFORMAÇÃO" do RF nº 9/2014/GTPO-SP/GOAG/SPO.

54. Diante do exposto, entende-se que para que se possa enfrentar as alegações do interessado, referentes à identificação do autuante, são necessárias informações adicionais que esclareçam a qual servidor foi atribuído pela ANAC o número de matrícula "A-1934".

55. Assim, diante da incerteza dos fatos e buscando obter a justiça na decisão administrativa, e buscando preservar os direitos do interessado, no que tange à preservação dos princípios da ampla defesa e do contraditório, sugere-se converter o presente processo em diligência, para que possa ser solicitado à CCPI/SPO - que os seguintes quesitos sejam respondidos/atendidos:

1. Qual servidor é o agente autuante responsável pela lavratura do AI nº 00154/2014/SPO?
2. A qual servidor foi atribuída a credencial nº A-1934?
3. De que maneira se demonstra a rastreabilidade da emissão da credencial nº A-1934 pela ANAC?
4. A credencial nº A-1934 estava válida na data de 20/01/2014 (data da lavratura do AI nº 00154/2014/SPO)?
5. A CCPI/SPO entende que o AI nº 00154/2014/SPO cumpre os requisitos que eram previstos no inciso V do art. 8º da Resolução ANAC nº 25/2008 e inciso VIII do art. 6º da IN ANAC nº 08/2008, no que tange à identificação do autuante?
6. Caso, após resposta dos quesitos acima, seja identificado que o AI nº 00154/2014/SPO não atende aos requisitos previstos nas normas em vigor à época para identificação do autuante, solicita-se que seja juntada aos autos via do Auto de Infração nº 00154/2014/SPO assinada por servidor competente e identificado, com base no previsto no *caput* do art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018.

CONCLUSÃO

56. Diante do exposto, sugiro **CONVERTER EM DILIGÊNCIA** o presente processo, retornando os autos à Secretaria da ASJIN, para que sejam encaminhados à CCPI/SPO, de forma que sejam analisados os documentos acostados ao processo e demais documentos mencionados nesta diligência, bem como para sejam prestadas as informações solicitadas e pertinentes, devendo retornar, com urgência, no menor prazo de tempo possível, para análise e futura decisão.

57. Importante, ainda, observar o *caput* do artigo 1º da Lei nº. 9.873/99, a qual estabelece prazo de prescrição para o exercício de ação punitiva pela Administração Pública Federal, direta e indireta, e dá outras providências.

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

59. **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 18/08/2020, às 23:21, 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 **4664505** e o código CRC **8EBE8878**.

Referência: Processo nº 00066.015817/2014-21

SEI nº 4664505



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 618/2020

PROCESSO Nº 00066.015817/2014-21

INTERESSADO: Alexandre Cavalheiro Circelli, Coordenação de Controle e Processamento de Irregularidades

Brasília, 18 de agosto de 2020.

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 vôo. A infração foi capitulada, após convalidação, na 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.

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 642/2020/JULG ASJIN/ASJIN – SEI nº 4664505], 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:**

- CONVERTER EM DILIGÊNCIA o presente processo, retornando os autos à Secretaria da ASJIN, para que sejam encaminhados à CCPI/SPO, de forma que sejam analisados os documentos acostados ao processo e demais documentos mencionados nesta diligência, bem como que os seguintes quesitos sejam respondidos/atendidos:

1. Qual servidor é o agente autuante responsável pela lavratura do AI nº 00154/2014/SPO?
2. A qual servidor foi atribuída a credencial nº A-1934?
3. De que maneira se demonstra a rastreabilidade da emissão da credencial nº A-1934 pela ANAC?
4. A credencial nº A-1934 estava válida na data de 20/01/2014 (data da lavratura do AI nº 00154/2014/SPO)?
5. A CCPI/SPO entende que o AI nº 00154/2014/SPO cumpre os requisitos que eram previstos no inciso V do art. 8º da Resolução ANAC nº 25/2008 e inciso VIII do art. 6º da IN ANAC nº 08/2008, no que tange à identificação do autuante?
6. Caso, após resposta dos quesitos acima, seja identificado que o AI nº 00154/2014/SPO não atende aos requisitos previstos nas normas em vigor à época para identificação do autuante, solicita-se que seja juntada aos autos via do Auto de Infração nº 00154/2014/SPO assinada por servidor competente e identificado, com base no previsto no *caput* do art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018 .

5. Importante, ainda, observar o *caput* do artigo 1º da Lei nº. 9.873/99, a qual estabelece prazo de prescrição para o exercício de ação punitiva pela Administração Pública Federal, direta e

indireta, e dá outras providências.

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 20/08/2020, às 15:56, 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 **4667088** e o código CRC **9B96123E**.

Referência: Processo nº 00066.015817/2014-21

SEI nº 4667088