



**PARECER N°** 647/2020/JULG ASJIN/ASJIN  
**PROCESSO N°** 00066.015820/2014-45  
**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 e da decisão acerca da possibilidade de agravamento	Data da notificação do interessado acerca da convalidação e da possibilidade de agravamento
00066.015820/2014-45	00180/2014/SPO	662344181	23/11/2013	20/01/2014	10/04/2014	18/01/2017	01/02/2017	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 17.4(l) 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. O Auto de Infração (AI) nº 00180/2014/SPO (fl. 01v do arquivo SEI nº 0066286) apresenta a seguinte descrição:

CÓDIGO ANAC PILOTO: 102413      MARCAS DA AERONAVE: PT-HYB

DATA: 23/11/2013      HORA: 09:00      LOCAL: SBMT-SIBH-SSXK

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 4019 do diário de bordo da aeronave PT-HYB, que na data de 23 de novembro do 2013 foi efetuado voo entre os aeródromos SBMT-SIBH-SSXK. O comandante do voo foi o tripulante Alexandre Cavalheiro Circelli (CANAC 102413). Observa-se que foram transportados 02 passageiros em voo de fretamento (FR), nas duas etapas. 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 60 e 70kg (diferença total de 15kg). Calculado desta forma, o Peso de Decolagem foi de 1852kg, ou 98kg abaixo do máximo permitido. Consta no diário de bordo, que na primeira etapa a aeronave decolou com 60% da capacidade total do tanque de combustível, tendo sido utilizados 03% no primeiro trecho (SBMT-SIBH). Na ficha de peso e balanceamento desta etapa, consta que a aeronave estava com 250kg de combustível no momento da decolagem (SBMT-SIBH). Valendo-se da tabela constante na parte inferior, calcula-se que os 250kg equivalem a 316,45 litros ou 59,071% 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 58% da capacidade máximo do tanque, isto equivaleria a 321,42 litros ou 253,92kg; 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 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 36/2014/GTPO-SP/GOAG/SPO (fl. 02v do arquivo SEI nº 0066286) são reiteradas as informações apresentadas no AI nº 00180/2014/SPO, sendo acrescentadas as seguintes informações:

(...)

Mesmo se for considerada a informação do diário que a aeronave estava com 60 libras de combustível, isto equivaleria a apenas 27,21kg. Se considerarmos a informação constante na ficha de peso e balanceamento, de 250kg de combustível, isto equivaleria a 551,14 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, felizmente, neste caso, a somatório de erros apresentados não levaria a extrapolação do envelope. Permanece, entretanto, o perigo latente de a somatória de erros desta natureza levarem 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.

#### 9.3 PREENCHIMENTO DO DIÁRIO DE BORDO PELA TRIPULAÇÃO

O Diário de Bordo deverá ser preenchido de maneira que todos os dados referentes a uma etapa de voo estejam preenchidos e assinados pelo comandante da aeronave, antes da saída da tripulação da aeronave após o término do voo. As instruções de preenchimento estão contidas no Capítulo 17 desta IAC.

(...)

3. Página nº 4019 do diário de bordo da aeronave PT-HYB (fl. 03 do arquivo SEI nº 0066286), referente à data de 23/11/2013, na qual está indicado que na etapa 01 a aeronave estava com combustível total "60".

4. Manifesto de Carga e Balanceamento (fl. 04 do arquivo SEI nº 0066286), referente à etapa de voo com origem SBMT e destino SIBH na data de 23/11/2013, em que consta indicado o peso de 60kg no assento 3 e o peso de 70kg no assento 4. Neste documento, consta a informação de que o combustível de decolagem era de 250Kg. Consta, ainda, tabela de carregamento de combustível.

5. Manifesto de Carga e Balanceamento (fl. 05 do arquivo SEI nº 0066286), referente à etapa de voo com origem SIBH e destino SSXK na data de 23/11/2013, em que consta indicado o peso de 60kg no assento 3 e o peso de 70kg no assento 4.

6. Página do Manual Geral de Operações (fl. 06 do arquivo SEI nº 0066286), 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 para passageiro adulto o valor de 75Kg .

## **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 0066286).

8. Consta termo de decurso de prazo (fl. 09 do arquivo SEI nº 0066286), 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 0243571 e SEI nº 0340312) de 18/01/2017, considerou que ficou 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 01/02/2017, conforme demonstrado em AR (SEI nº 0429843). O interessado apresentou Recurso (SEI nº 0407504), 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 00180/2014/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 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 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 (Reali Táxi Aéreo) também recebeu um Auto de Infração. Salienta que está se falando de suposta irregularidade na folha nº 4019 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 00180/2014/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 consta do histórico do AI que o autuador literalmente não procedeu a uma análise precisa das suas alegações quanto ao peso dentro do envelope (CG), de tal sorte que, a sua incompreensão

fez com que houvesse interferência quanto ao cálculo do peso e balanceamento. Neste sentido, cita as seguintes incongruências:

- Informa que o autuador alega que a aeronave decolou "apenas 98kg 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" e que "extrapola o envelope (CG) da aeronave" ?
- 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 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 (25kg). Informa que as diferenças são para maior e, portanto, são lançamentos com total credibilidade efetuados pelo comandante. Alega que isto confirma o total desconhecimento do autuador e sua inspeção errônea. 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 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 23/11/2013, na hora 09:00 e no local SBMT-SIBH-SSXK. 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.

21. Dispõe 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. Destaca que a real intenção é nitidamente arrecadatória, descrevendo, neste sentido, os seguintes fatos:

- A origem do procedimento administrativo deu-se em relação ao AI 00180/2014/SPO, que alega ser nulo;
- Informa que recebeu em virtude do mesmo AI (180/2014):
  1. Notificação de Decisão - PAS nº 183(SEI)/2017/ACPI/SPO-ANAC, emitida no Rio de Janeiro, aos 23 de janeiro de 2017, em virtude do processo nº 00065.015820/2014-45, onde consta a Análise de Primeira Instância nº 234/2016/ACPI/SPO e Decisão de Primeira Instância nº 421 /2016/ACPI/SPO;
  2. Notificação de Decisão -- PAS nº 202(SEI)/2017/ACPI/SPO-ANAC, emitida também no Rio de Janeiro, aos 24 de janeiro de 2017, tendo por referência o processo nº 00066.015820/2014-45, onde consta a Análise de Primeira

- Informa também que tanto as análises de primeira instância como as decisões foram realizadas pelas mesmas pessoas, sendo que, às exceções das numerações, os demais conteúdos são meras cópias;
- Questiona como pode haver dois procedimentos em virtude do mesmo AI. Questiona se não seria arrecadação em duplicidade.
- Considera que tais incongruências ratificam e demonstram de forma cristalina que não há qualquer análise documental praticada pela ANAC, sendo mais um motivo para a anulação do AI em questão.

22. Requer que seja acolhido o recurso, no sentido de anular o AI nº 00180/2014/SPO.
23. Foi encaminhado junto ao recurso outra Notificação de Decisão, Análise de Primeira Instância, Decisão de Primeira Instância e AI nº 00180/2014/SPO.

### **CONVALIDAÇÃO DO AUTO DE INFRAÇÃO E NOTIFICAÇÃO SOBRE A POSSIBILIDADE DE AGRAVAMENTO**

24. O setor de segunda instância decidiu (SEI nº 2531553 e SEI nº 2536419), em 07/02/2019:

- pela CONVALIDAÇÃO dos campos "HORA" e "LOCAL" do AI nº 00180/2014/SPO para que passe a constar as informações apresentadas na tabela a seguir.

HORA	LOCAL
09:31	SBMT
10:46	SIBH

- pela NOTIFICAÇÃO ANTE A POSSIBILIDADE DE DECORRER GRAVAME À SITUAÇÃO DO RECORRENTE, diante da possibilidade de aplicação do valor da multa referente ao cometimento de duas infrações, com o agravamento para o valor de R\$4.000,00 (quatro mil reais), de forma que o mesmo, querendo, venha no prazo de 10 (dez) dias, formular suas alegações, cumprindo, assim, o disposto no art. 64, parágrafo único, da Lei nº 9.784/99 e no art. 44, §3º, da Resolução ANAC nº 472/2018. Pela CONVALIDAÇÃO DO AUTO DE INFRAÇÃO nº 00180/2014/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 Secretaria da ASJIN venha a notificar o interessado quanto à convalidação do Auto de Infração para que o mesmo, querendo, venha no prazo total de 10 (dez) dias, formular suas alegações, com fundamento no §1º do art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018.

25. O interessado foi notificado acerca da convalidação do Auto de Infração e da possibilidade de agravamento da sanção em 28/08/2019, conforme demonstrado em AR (SEI nº 3458213). Não consta dos autos nova manifestação do interessado.

### **OUTROS ATOS PROCESSUAIS**

26. Ofício nº 194/2014/GTPO-SP/GOAG/SPO (fl. 07 do arquivo SEI nº 0066286) de encaminhamento de Autos de Infração.
27. Despacho nº 130/2014/GTPO-SP/GOAG/SPO (fl. 10 do Volume SEI nº 0066286) de tramitação de processo.
28. Termo de Encerramento de Trâmite Físico (SEI nº 0066298).
29. Extrato do SIGEC (Sistema Integrado de Gestão de Créditos) (SEI nº 0346137).
30. Página do SACI referente ao aeronavegante Alexandre Cavalheiro Circelli (SEI nº 0363587).
31. Extrato do SIGEC (SEI nº 0363592).
32. NOTIFICAÇÃO DE DECISÃO - PAS Nº 202(SEI)/2017/ACPI/SPO-ANAC (SEI nº 0363596).
33. Extrato do sistema dos Correios que demonstra que a entrega de objeto ocorreu em 01/02/2017 (SEI nº 0421565).

34. Certidão de aferição de tempestividade (SEI nº 1025555).
35. Despacho para devolução à origem (SEI nº 1046298), que informa a restituição do processo juntamente com o expediente nº 00065.015820/2014-45, por ter sido autuado com conteúdo idêntico, para que fosse feita a exclusão de um dos trâmites e posterior intimação do autuado.
36. Despacho de restituição do prazo para impetração do recurso (SEI nº 1269179)
37. Extrato do SIGEC (SEI nº 1389361).
38. Página do SACI referente ao aeronavegante Alexandre Cavalheiro Circelli (SEI nº 1398296).
39. Extrato do SIGEC (SEI nº 1398299).
40. NOTIFICAÇÃO DE DECISÃO - PAS Nº 22/2018/CCPI/SPO-ANAC (SEI nº 1398311).
41. Envelope de encaminhamento de documento em que consta marcada a opção "MUDOU-SE" (SEI nº 1452316).
42. Despacho de Publicação no Diário Oficial da União (SEI nº 1638131) para intimação do interessado a respeito do crédito de multa nº 662344181.
43. Extrato do SIGEC (SEI nº 1668273).
44. Edital de Intimação (SEI nº 1648868).
45. Memorando nº 19/2018/CCPI/SPO (SEI nº 1649136) referente ao encaminhamento de edital de intimação de multa.
46. Publicação do Diário Oficial da União (SEI nº 1665977) referente à edital de intimação.
47. AR (SEI nº 1783283) em que consta registrada uma tentativa de entrega.
48. Despacho de encaminhamento de processo administrativo (SEI nº 1864911).
49. Despacho (SEI nº 2285080) referente ao Recurso que julga desnecessária a concessão de novo prazo para manifestação do interessado.
50. Despacho de aferição de tempestividade (SEI nº 2285694).
51. Ofício nº 2509/2019/ASJIN-ANAC (SEI nº 2916567) que informa sobre a convalidação do Auto de Infração nº 00180/2014/SPO e da possibilidade de agravamento da penalidade aplicada.
52. Aviso de Não Recebimento (SEI nº 3344454).
53. Página do SACI referente ao aeronavegante Alexandre Cavalheiro Circelli (SEI nº 3380361).
54. Despacho para nova tentativa de intimação (SEI nº 3380888).
55. Ofício nº 7716/2019/ASJIN-ANAC (SEI nº 3381171) que informa sobre a convalidação do Auto de Infração nº 00180/2014/SPO e da possibilidade de agravamento da penalidade aplicada.
56. Despacho de retorno à relatoria (SEI nº 3631188).
57. É o relatório.

## **DILIGÊNCIA**

58. 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.

59. 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 00180/2014/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.

60. 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;

(...)

61. 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.

(...)

62. Vê-se do estabelecido nos normativos em vigor à época da lavratura do AI nº 00180/2014/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.

63. No presente caso, verifica-se que no AI nº 00180/2014/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 00180/2014/SPO a credencial de número "A-1934", assim como não se identificou nas pesquisas realizadas o fiscal ao qual foi atribuída tal credencial.

64. Importante, ainda, observar que no Relatório de Fiscalização nº 36/2014/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".

65. 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.

66. Importante, ainda, destacar que a assinatura que consta no AI nº 00180/2014/SPO é diferente daquela que consta no campo "RESPONSÁVEL PELA INFORMAÇÃO" do RF nº 36/2014/GTPO-SP/GOAG/SPO.

67. 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".

68. 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 00180/2014/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 00180/2014/SPO)?
5. A CCPI/SPO entende que o AI nº 00180/2014/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 00180/2014/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 00180/2014/SPO assinada por servidor

competente e identificado, com base no previsto no *caput* do art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018.

## **CONCLUSÃO**

69. 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.

70. 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.

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

72. **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 23:25, 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 **4667288** e o código CRC **BA23A1D7**.





AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL  
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

**DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 619/2020**

PROCESSO Nº 00066.015820/2014-45

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 18/01/2017, que aplicou multa no valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais), pelo cometimento da infração identificada no Auto de Infração nº 00180/2014/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 17.4(l) da IAC 3151 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 647/2020/JULG ASJIN/ASJIN – SEI nº 4667288], 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 00180/2014/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 00180/2014/SPO)?
5. A CCPI/SPO entende que o AI nº 00180/2014/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 00180/2014/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 00180/2014/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 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 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 **4669903** e o código CRC **9F9E5BFE**.

---

Referência: Processo nº 00066.015820/2014-45

SEI nº 4669903