



**PARECER Nº** 640/2020/JULG ASJIN/ASJIN  
**PROCESSO Nº** 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	Data da Convalidação do Auto de Infração em Segunda Instância	Data da notificação do interessado acerca da convalidação
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	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 00186/2014/SPO (fl. 01 do arquivo SEI nº 0068195) 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 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 42/2014/GTPO-SP/GOAG/SPO (fl. 02v do arquivo 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.

(...)

3. Página nº 4017 do diário de bordo da aeronave PT-HYB (fl. 03 do arquivo 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".

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

5. Página do Manual Geral de Operações (fl. 05 do arquivo 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 para passageiro adulto o valor de 75Kg.

## **DEFESA**

6. O interessado foi notificado do Auto de Infração em 10/04/2014, conforme demonstrado em AR (Aviso de Recebimento) (fl. 07 do arquivo SEI nº 0068195).

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

## **DECISÃO DE PRIMEIRA INSTÂNCIA**

8. 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**

9. O interessado foi notificado da decisão de primeira instância em 27/01/2017, conforme demonstrado em AR (SEI nº 0443552), tendo apresentado Recurso (SEI nº 0407110), que foi recebido em 06/02/2017.

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

11. 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.

12. 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.

13. 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 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, Reali Táxi Aéreo Ltda., são nulos, haja vista a duplicidade dos mesmos quando a autoridade aeronáutica deveria se limitar a emissão de apenas um.

14. 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.

15. 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.

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 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.

20. 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.

21. Requer que seja acolhido o recurso, no sentido de anular o AI nº 00186/2014/SPO.

## **CONVALIDAÇÃO DO AUTO DE INFRAÇÃO**

22. O setor de segunda instância decidiu (SEI nº 2523927 e SEI nº 2526041), em 07/02/2019:

- 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(1) 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.

23. O interessado foi notificado acerca da convalidação do Auto de Infração em 28/08/2019, conforme demonstrado em AR (SEI nº 3458156). Não consta dos autos nova manifestação do

interessado.

### **OUTROS ATOS PROCESSUAIS**

24. Ofício nº 194/2014/GTPO-SP/GOAG/SPO (fl. 06 do arquivo SEI nº 0068195) de encaminhamento de Autos de Infração.
25. Despacho nº 131/2014/GTPO-SP/GOAG/SPO (fl. 09 do arquivo SEI nº 0068195) de tramitação de processo.
26. Termo de Encerramento de Trâmite Físico (SEI nº 0068197).
27. Extrato do SIGEC (Sistema Integrado de Gestão de Créditos) (SEI nº 0341129).
28. Página do SACI referente ao aeronavegante Alexandre Cavalheiro Circelli (SEI nº 0359774).
29. Extrato do SIGEC (SEI nº 0359783).
30. NOTIFICAÇÃO DE DECISÃO - PAS Nº 187(SEI)/2017/ACPI/SPO-ANAC (SEI nº 0359793).
31. Extrato do sistema dos Correios que demonstra que a entrega de objeto ocorreu em 27/01/2017 (SEI nº 0420864).
32. Certidão de aferição de tempestividade (SEI nº 0975585).
33. Despacho de distribuição para deliberação (SEI nº 1926519).
34. Ofício nº 1682/2019/ASJIN-ANAC (SEI nº 2810392) que informa sobre a convalidação do Auto de Infração.
35. Aviso de Não Recebimento (SEI nº 2945762).
36. Despacho para nova tentativa de intimação (SEI nº 2990156).
37. Ofício nº 3383/2019/ASJIN-ANAC (SEI nº 2990293) que informa sobre a convalidação do Auto de Infração.
38. Despacho para nova tentativa de intimação (SEI nº 3252470).
39. Ofício nº 6445/2019/ASJIN-ANAC (SEI nº 3252502) que informa sobre a convalidação do Auto de Infração.
40. Página do SACI referente ao aeronavegante Alexandre Cavalheiro Circelli (SEI nº 3380354).
41. Despacho para nova tentativa de intimação (SEI nº 3380707).
42. Ofício nº 7712/2019/ASJIN-ANAC (SEI nº 3381085) que informa sobre a convalidação do Auto de Infração.
43. Despacho de retorno à relatoria (SEI nº 3631052).
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 00186/2014/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 00186/2014/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 00186/2014/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 00186/2014/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 42/2014/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 00186/2014/SPO é diferente daquela que consta no campo "RESPONSÁVEL PELA INFORMAÇÃO" do RF nº 42/2014/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 00186/2014/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 00186/2014/SPO)?
5. A CCPI/SPO entende que o AI nº 00186/2014/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 00186/2014/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 00186/2014/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 23:17, 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 **4653519** e o código CRC **A0CD27BF**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL  
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

**DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 612/2020**

PROCESSO Nº 00066.015821/2014-90

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 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 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 640/2020/JULG ASJIN/ASJIN – SEI nº 4653519], 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 00186/2014/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 00186/2014/SPO)?
5. A CCPI/SPO entende que o AI nº 00186/2014/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 00186/2014/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 00186/2014/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 **4656932** e o código CRC **764C478A**.

---

Referência: Processo nº 00066.015821/2014-90

SEI nº 4656932