

PARECER N° 479(SEI)/2017/ASJIN
PROCESSO N° 60800.189886/2011-07
INTERESSADO: CLAUDIO ANTONIO IENNE

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 de notificação do Auto de Infração	Data da 1ª convalidação	Data da notificação da 1ª convalidação	Data da Decisão de Primeira Instância	Data de notificação de decisão	Data de postagem do Recurso	Data da 2ª convalidação	Complementação de recurso
60800.189886/2011-07	04244/2011	639058137	21/11/2009	15/08/2011	07/11/2011	28/06/2012	10/07/2012	20/08/2013	25/09/2013	30/09/2013	31/03/2016	30/05/2016

Infração: Apresentar-se no aeroporto com tempo inferior a 30 minutos

Enquadramento: alínea 'j' do inciso II do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA c/c § 3º do art. 20 da Lei 7.183/84

Proponente: Henrique Hiebert - SIAPE 1586959

INTRODUÇÃO

1. Trata-se de Recurso interposto por CLAUDIO ANTONIO IENNE em face de decisão proferida no Processo Administrativo em epígrafe, originado do Auto de Infração nº 04244/2011, lavrado em 15/08/2011 (fl. 01), devido à infração prevista no § 3º do art. 20 da Lei 7.183/84, descrevendo o seguinte:

Descrição da ocorrência: *Apresentação no aeroporto com tempo inferior a 30 min*
HISTÓRICO: *Em vistoria realizada na Base Principal de Operação da VARIG LOGÍSTICA S.A. ao se analisar a folha nº 013110 do Diário de Bordo do dia 21/11/2009, constatou-se que o Tripulante CLAUDIO ANTONIO IENNE (COD. ANAC 572883), na função de Comandante, apresentou-se com tempo de 20 min, ou seja, inferior a 30 min, da hora prevista p/ início do voo, consistindo em procedimento dissonante ao que estabelece a Lei nº 7.183/84 que regula o exercício da profissão de aeronauta, em seu art. 20 § 3º.*

RELATÓRIO DE FISCALIZAÇÃO

2. No Relatório da Fiscalização nº 15/2011/GCTA-SP/GCTA/SSO (fl. 02), o INSPAC informa que durante vistoria realizada na Base Principal de Operação da VARIG LOGÍSTICA S.A, ao se analisar a folha nº 013110 do Diário de Bordo do dia 21/11/2009 da aeronave PR-LGH, constatou-se que o Tripulante CLAUDIO ANTONIO IENNE (COD. ANAC 572883), na função de Comandante, e o tripulante VITOR PEREIRA DE CASTRO (COD. ANAC 100815), na função de copiloto, apresentaram-se com tempo de 20 min, ou seja, inferior a 30 min, da hora prevista para início do voo, consistindo em procedimento dissonante ao que estabelece a Lei nº 7.183/84 que regula o exercício da profissão de aeronauta, em seu art. 20 §3º.

3. Consta dos autos cópia da folha nº 013110 do Diário de Bordo da aeronave PR-LGH, do dia 21/11/2009, operada pelo piloto Sr. Claudio Antonio Ienne e como copiloto o Sr. Vitor Pereira de Castro (fl. 03).

DEFESA

4. O interessado foi notificado em 07/11/2011 da lavratura do auto de infração conforme Aviso de Recebimento à fl. 04, no entanto não apresentou defesa.

PRIMEIRA CONVALIDAÇÃO DO AUTO DE INFRAÇÃO

5. A primeira instância administrativa convalidou o auto de infração em 28/06/2012, acrescentando como infração o descumprimento do art. 302, inciso II, alínea "p" do CBA. (fl. 05). Através da notificação de convalidação nº 616/2012/SSO/RJ (fl. 06) o interessado foi notificado da convalidação, conforme Aviso de Recebimento datado de 10/07/2012 (fl. 07) e não apresentou defesa.

DECISÃO DE PRIMEIRA INSTÂNCIA

6. Em 20/08/2013, a autoridade competente, após apontar a ausência de defesa e em decisão motivada, confirmou o ato infracional (fls. 10/11), apontando a ausência de circunstâncias agravantes e a presença da circunstância atenuante prevista no inciso III do §1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008 (a inexistência de aplicação de penalidades no último ano), aplicando multa no valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais), de acordo com Tabela de infrações constante da Resolução ANAC nº 25/2008.

7. O interessado foi devidamente notificado da Decisão de primeira instância em 25/09/2013 (fl. 15) através da notificação de decisão à fl. 13.

RECURSO

8. O Interessado postou Recurso a esta Agência em 30/09/2013 (fl. 16).

9. Em 21/10/2013, por intermédio do Ofício nº 54/2013/JR (fl. 18), o interessado é notificado (fl. 19) de que seu recurso encontrava-se sem assinatura e que, por esse motivo, deveria ser encaminhado novo Recurso, devidamente assinado.

10. O interessado envia, primeiramente, Recurso escaneado por e-mail (fls. 20/21), devidamente assinado. Posteriormente, protocola o referido documento, sendo recebido nesta ANAC em 07/11/2013 (fl. 22).

11. Em seu Recurso afirma que a "VARIGLOG, através do seu Manual Geral de Operações,

bem como todos os seus tripulantes, sempre entenderam como hora prevista, o horário do EOBT (Estimated Off-Block Time) que a empresa coloca no plano de voo apresentado". Dispõe que em todos os casos em que foi notificado a apresentação para voo ocorreu com 30 minutos da EOBT, no entanto, este horário não é o colocado no diário de bordo, mas somente os horários de fechamento de portas e decolagem. Cita que "conforme a IAC 3151, não se faz necessário haver um campo para se anotar o referido EOBT". Acredita que em todos os casos de Autos de Infração que recebeu "foram baseados SOMENTE nos horários colocados nos diários de bordo e não no VERDADEIRO horário previsto que é o do plano de voo apresentado". Dispõe ainda que durante as atividades da Varig Logística, empresa de bandeira especializada no transporte de carga, era comum chegarem ao aeroporto para voo e receberem a aeronave já devidamente carregada e abastecida de combustível, sendo necessárias somente as verificações de rotina que envolvem os scanflows e checklists, pedirem autorizações de plano de voo e darem início à jornada. Adiciona que "algumas vezes fechamos as portas 15 minutos antes do horário previsto no plano de voo e decolamos com 10 minutos de antecedência da nossa previsão e estes eram os horários colocados no diário de bordo. Acredito estar havendo um erro de interpretação da lei 7183 pois o que se coloca no diário de bordo é o horário real e não previsto".

12. Por fim, o autuado dispõe que os Autos de Infração lavrados contra si foram enviados para sua residência, no entanto o mesmo se encontrava nos Estados Unidos realizando curso e os autos foram recebidos pela portaria do prédio em que mora. Afirma que pela visão da ANAC já se encontrava devidamente citado e com 20 dias para apresentação de defesa. Dispõe que quando voltou de viagem o prazo de defesa já havia vencido, no entanto mesmo assim enviou suas defesas à Superintendência de Segurança Operacional justificando seu atraso. Contesta o teor da decisão de primeira instância que dispõe que "o Autuado não apresentou defesa".

13. Tempestividade do recurso certificada em 03/12/2013 (fl. 25).

SEGUNDA CONVALIDAÇÃO DO AUTO DE INFRAÇÃO

14. Na 374ª Sessão de Julgamento da antiga Junta Recursal, realizada em 31/03/2016, foi convalidado o Auto de Infração nº 04244/2011, modificando-se seu enquadramento para a alínea 'j' do inciso II do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA c/c § 3º do art. 20 da Lei 7.183/84.

15. A convalidação se deveu ao fato de que após análise da jornada do autuado verificou-se que sua duração foi de 05:00 h, não tendo sido extrapolado o limite de horas de trabalho. Constatou-se que de fato a autuada não cumpriu o que determina a regulamentação do exercício da profissão, infração esta prevista no art. 302, inciso II, alínea "j" do CBA.

16. Ainda com relação à decisão de segunda instância pela convalidação, cumpre registrar que o voto da relatora tratou do fato do interessado sugerir em seu recurso sobre a possibilidade de haver ocorrido cerceamento de sua defesa, na medida em que alega ter enviado Defesa à então Superintendência de Segurança Operacional, e que as informações nela constante não teriam sido consideradas pois teriam chegado fora do prazo legal. Sobre o assunto, a decisão que convalidou o auto de infração também dispôs que "com relação à alegação do interessado quanto ao cerceamento de defesa (...) oportunizamos-lhe, nesse momento, a possibilidade de se manifestar, apresentando nos autos do processo comprovação de sua alegação".

17. Em 10/05/2016, emitida a Intimação quanto à convalidação do auto de infração (fl. 62).

18. Tendo sido cientificado da convalidação em 16/05/2016, o Interessado protocolou complementação de recurso em 30/05/2016.

19. Em complementação de recurso, o Interessado dispõe que "a Varig Logística, de acordo com seu Manual Geral de Operações, Capítulo 11 (Procedimentos Técnico-Operacionais), item 11.2.3 (Apresentação de Tripulantes), nos orientava a registrar no livro de bordo o horário de apresentação da seguinte forma: Nas bases Guarulhos e Galeão, com antecedência mínima de 1 hora do horário PREVISTO para voo e, nas demais localidades com antecedência de 30 minutos do horário PREVISTO para o voo. O diário de bordo da VARIGLOG não contemplava nenhum campo onde pudesse ser registrado o horário PREVISTO mas somente o horário REAL, no caso deste voo, 1730z. Consta nos autos que a tripulação sob meu comando se apresentou às 1710z e decolou 20 minutos depois, porém, o horário do plano de voo apresentado era 1740z, portanto, 30 minutos após o horário da apresentação". Dispõe ainda que a Lei 7.183/84 não define o que é a hora prevista do § 3º do art. 20. Afirma que "todas as nossas apresentações eram baseadas no que entendíamos ser o horário previsto, ou seja, a hora de EOBT que constava no plano de voo apresentado". Ressalta que pelas características operacionais da empresa não trabalhavam com plano de voo repetitivo. Reitera o argumento de recurso de que era comum encontrem a aeronave já carregada, abastecido e pronta para voo, faltando somente os procedimentos operacionais e de segurança dos pilotos. Dispõe que "após a execução dos referidos procedimentos e de posse da autorização do plano de voo, que em algumas localidades era fornecida com até 25 minutos de antecedência, dávamos início ao voo". Volta a ressaltar que o horário de apresentação que aparece nos relatórios é baseado no ETD do plano de voo (sempre com 30 minutos de antecedência), já o horário de acionamento e decolagem é o horário real.

20. Adicionalmente, afirma que tentou acesso à folha do diário de bordo, no entanto sem sucesso pois a empresa suspendeu suas operações em 01/02/2016.

21. Por fim, requer que seus argumentos sejam acolhidos e a infração seja reconsiderada.

OUTROS ATOS PROCESSUAIS

22. Consta cópia de tela do Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC que demonstra a inexistência de cadastro do interessado à época da decisão de primeira instância (fl. 08);

23. Consta Termo de Decurso de Prazo para apresentação de defesa (fl. 09);

24. Consta extrato de lançamento do Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC com dados da multa deste processo (fl. 12);

25. Consta despacho de encaminhamento do processo da antiga SSO para a antiga Junta Recursal (fl. 14);

26. Consta Despacho de encaminhamento à Relatoria (fl. 26);

27. Consta cópia do cadastro do interessado no SIGEC (fl. 60);

28. Consta cópia dos dados da aeronavegante (fl. 61);

29. Consta Termo de encerramento de trâmite físico (SEI nº 0451914);

30. Consta Despacho de retorno à Relatoria (SEI nº 1232791).

31. É o breve relatório.

PRELIMINARES

33. **Regularidade processual**

33.1. O interessado foi regularmente notificado quanto à infração imputada em 07/11/2011 (fls. 04). Foi, da mesma forma, notificado da convalidação do auto de infração em 10/07/2012 (fl. 07). Apesar disso, não apresentou defesa em nenhuma das oportunidades. Foi, da mesma forma, notificado da decisão de primeira instância em 25/09/2013 (fl. 15), interpondo recurso em 30/09/2013 (fls. 16, 21 e 22), conforme Despacho de Tempestividade à fl. 25.

33.2. O recorrente foi ainda notificado da convalidação ocorrida na 374ª Sessão de Julgamento da antiga Junta Recursal, realizada em 31/03/2016, em 16/05/2016 (fl. 63) e apresentou complementação de Recurso em 30/05/2016, conforme Despacho SEI nº 1232791.

33.3. 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.

34. **Da Ausência de Defesa:**

34.1. Conforme já disposto na decisão de segunda instância pela convalidação do Auto de Infração, importante observar que a ausência de Defesa do interessado não prejudica o processo administrativo sancionador em curso, na medida em que, como podemos observar, o mesmo foi regularmente notificado quanto ao seu ato infracional (fls. 07) e estava ciente do prazo de **20 (vinte) dias corridos** para apresentar sua Defesa.

34.2. Em sua peça recursal, o interessado sugere a possibilidade de haver ocorrido cerceamento de sua defesa, na medida em que alega ter enviado Defesa à então Superintendência de Segurança Operacional, e que as informações nela constante não teriam sido consideradas, pois teriam chegado fora do prazo legal. Registre-se que mesmo após ter a oportunidade de anexar aos autos prova ou elementos robustos que comprovassem suas alegações de recurso o mesmo não o fez em sua complementação de recurso, mesmo tendo recebido cópia da decisão de segunda instância que possuía em seu teor o seguinte parágrafo a respeito da alegação:

"Nesse contexto, no sentido de afastar qualquer possibilidade de cerceamento de defesa do interessado, oportunizamos-lhe, nesse momento, a possibilidade de se manifestar nos autos quanto à defesa comentada."

34.3. Sendo assim, afasta-se preliminarmente o alegado pelo recorrente com relação ao cerceamento de defesa.

MÉRITO

35. **Fundamentação da matéria:** Apresentar-se no aeroporto com tempo inferior a 30 minutos.

35.1. Diante da infração do processo administrativo em questão, a autuação, após a segunda convalidação efetuada em sede de segunda instância, foi capitulada na alínea "j" do inciso II do art. 302 do CBA c/c § 3º do art. 20 da Lei 7.183/84. Segue o que consta na alínea "j" do inciso II do art. 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:

(...)

j) inobservar os preceitos da regulamentação sobre o exercício da profissão;

(...)

35.2. A Lei nº 7.183, de 05/04/1984, regula o exercício da profissão de aeronauta e, em seu art. 20, dispõe sobre a jornada de trabalho nos seguintes termos:

Lei nº 7.183/84

Art. 20. Jornada é a duração do trabalho do aeronauta, contada entre a hora da apresentação no local de trabalho e a hora em que o mesmo é encerrado.

§1º. A jornada na base domiciliar será contada a partir da hora de apresentação do aeronauta no local de trabalho.

§2º. Fora da base domiciliar, a jornada será contada a partir da hora de apresentação do aeronauta no local estabelecido pelo empregador.

§3º. **Nas hipóteses previstas nos parágrafos anteriores, a apresentação no aeroporto não deverá ser inferior a 30 (trinta) minutos da hora prevista para o início do voo.**

§4º. A jornada será considerada encerrada 30 (trinta) minutos após a parada final dos motores.

(grifo nosso)

35.3. A obrigatoriedade do preenchimento do Diário de Bordo para cada voo realizado é expressa no CBA, conforme redação a seguir:

CBA

Art. 172.

O Diário de Bordo, além de mencionar as marcas de nacionalidade e matrícula, os nomes do proprietário e do explorador, **deverá indicar para cada voo a data, natureza do voo (privado aéreo, transporte aéreo regular ou não regular), os nomes dos tripulantes, lugar e hora da saída e da chegada**, incidentes e observações, inclusive sobre infra-estrutura de proteção ao voo que forem de interesse da segurança em geral.

Parágrafo único. O Diário de Bordo referido no caput deste artigo **deverá estar assinado pelo piloto Comandante, que é o responsável pelas anotações**, af também incluídos os totais de tempos de voo e de jornada.

(grifo nosso)

35.4. O preenchimento do Diário de Bordo é também regulamentado pela Instrução de Aviação Civil – IAC 3151, que estabelece e normatiza os procedimentos que visam à padronização para confecção, emissão e orientação de preenchimento dos Diários de Bordo das aeronaves civis brasileiras. Esta IAC dispõe *in verbis*:

IAC 3151

1.1 OBJETIVO

Estabelecer os procedimentos e normas para confecção e emissão dos Diários de Bordo para utilização nas aeronaves civis brasileiras, com o objetivo de atender aos requisitos estabelecidos no CBA, RBHA e legislação complementar, conforme aplicáveis, como também padronizar a sistemática de sua utilização, assegurando, desta forma, **que todas as atividades e ocorrências relacionadas ao voo sejam registradas, visando a um maior controle das atividades dos tripulantes e das aeronaves.**

(...)

3.1 DIÁRIO DE BORDO

É o livro de registro de voo, jornada e ocorrências das aeronaves e de seus tripulantes, em conformidade com o estabelecido no CBA, confeccionado de acordo com as instruções contidas nesta IAC.

4.1 Aplicabilidade do Diário de Bordo

4.1.1 O Diário de Bordo de aeronave de que trata esta IAC é aplicável a todas as aeronaves civis brasileiras que operam segundo os RBHA 91, 135 e 121.

(...)

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.

(...)

(grifo nosso)

35.5. A mesma IAC 3151 prevê, em seu item 5.4, quanto ao registro de voo no Diário de Bordo, sendo necessária informação quanto à tripulação, conforme redação que segue:

IAC 3151

5.4 PARTE I – REGISTROS DE VÔO

Todo Diário de Bordo deverá conter a Parte I, na qual deverão ser efetuados os registros de voos da aeronave. As seguintes informações deverão ser registradas na Parte I, conforme o ANEXO 4 ou 5 desta IAC:

1. Numeração do Diário de Bordo.
2. Numeração da página do Diário de Bordo (desde o Termo de Abertura até o Termo de Encerramento).
3. Identificação da aeronave.
4. Fabricante, modelo e número de série da aeronave.
5. Categoria de registro da aeronave.
6. Tripulação – nome e código DAC.
7. Data do voo – dia/mês/ano.
8. Local de pouso e decolagem.
9. Horário de pouso e decolagem.
10. Tempo de voo diurno, noturno, IFR (real ou sob capota).
11. Horas de voo por etapa/total.
12. Ciclos parciais e totais de voo (quando aplicável).
13. Número de pousos parciais e totais.
14. Total de combustível para cada etapa de voo.
15. Natureza do voo.
16. Passageiros transportados por etapa (quando aplicável).
17. Carga transportada por etapa (quando aplicável).
18. Local para rubrica do comandante da aeronave.
19. Local para rubrica do mecânico responsável pela liberação da aeronave, de acordo com o RBHA 43.
20. Ocorrências no voo.

35.6. O Capítulo 9 da IAC 3151 traz as “instruções para assinaturas e preenchimento do Diário de Bordo”, conforme a seguir:

IAC 3151

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.

(grifo nosso)

35.7. A IAC 3151 dispõe, em seu Capítulo 17, sobre as instruções de preenchimento do diário de bordo, conforme redação que segue:

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:

- a) **TRIPULANTE/HORA/RUBRICA** - preencher com o nome e código DAC (João/4530), hora de apresentação (hora local ou zulu conforme melhor aplicável) e rubrica. Quando utilizar a hora zulu acrescentar a letra Z, Ex: 07:00Z;

(grifo nosso)

35.8. Considerando o exposto, verifica-se a subsunção do fato descrito no AI nº 04244/2011 à capitulação disposta na decisão de segunda instância pela convalidação, enquadrada na alínea "j" do inciso II do art. 302 do CBA c/c § 3º do art. 20 da Lei 7.183/84.

36. Questões de fato

36.1. Conforme disposto no Auto de Infração nº 04244/2011 e no Relatório de Fiscalização nº 15/2011/GCTA-SP/GGTA/SSO, o Comandante senhor CLAUDIO ANTONIO IENNE apresentou-se com antecedência de 20 minutos para o voo MAO-GRU realizado no dia 21/11/2009, ou seja, em tempo inferior a 30 minutos para a hora prevista para início do voo efetuado, conforme registrado na folha nº 013110 do Diário de Bordo da aeronave PR-LGH, contrariando assim o previsto na alínea "j" do inciso II do art. 302 do CBA c/c § 3º do art. 20 da Lei 7.183/84, razão pela qual se sugere que seja a ela aplicada a providência administrativa prevista no inciso I do artigo 289 da CBA.

37. Alegações do interessado

37.1. Diante das alegações apresentadas pelo Interessado, em recurso e em complementação de recurso, cabe efetuar as seguintes considerações e conclusões sobre o fato em questão:

37.2. Sobre a alegação de que os tripulantes da VARIG LOG sempre entenderam como hora prevista o horário do EOBT (Estimated Off-Block Time) que a empresa coloca no plano de voo apresentado, registre-se que o EOBT não é documento válido para fins de fiscalização da ANAC relativo ao cumprimento da Lei 7.183/84. Conforme exposto na fundamentação da matéria (item 35.7), a hora de apresentação da tripulação deve ser preenchida no Diário de Bordo, e esta deve acontecer pelo menos com 30 minutos de antecedência do horário previsto para o voo (item 35.2).

37.3. No que tange às alegações apresentadas em complementação de recurso no sentido de

que não houve descumprimento da legislação, informando que a hora prevista no plano de voo era 17:40z, enquanto a apresentação se deu às 17:10z, deve ser considerado que segundo o art. 28 da Lei nº 7.183/1984, em vigor à época, "*Denomina-se "hora de vôo" ou "tempo de vôo" o período compreendido entre o início do deslocamento, quando se tratar de aeronave de asa fixa, ou entre a "partida" dos motores, quando se tratar de aeronave de asa rotativa, em ambos os casos para fins de decolagem até o momento em que respectivamente, se imobiliza ou se efetua o "corte" dos motores, ao término do vôo (calço-a-calço).*". Pela análise da página nº 013110 do diário de bordo da aeronave PR-LGH, relativa à data de 21/11/2009, verifica-se que o início da hora de voo se deu de fato às 13:20 h, horário de retirada do calço, enquanto que a apresentação do interessado se deu às 13:00 h, portanto com menos de 30 minutos da hora de início do voo. Conforme disposto no capítulo 13 da Instrução de Aviação Civil (IAC) 3151, os dados oficiais para registro de horas de voo (calço-a-calço) e de jornada dos tripulantes das aeronaves serão as horas constantes dos respectivos Diários de Bordo, através das páginas devidamente assinadas, portanto, o que demonstra a página nº 013110 do diário de bordo da aeronave PR-LGH, relativa à data de 21/11/2009, é que não houve o atendimento ao previsto no 3º do art. 20 da Lei nº 7.183/1984. Quanto à informação de que a hora prevista de calços fora era 17:40z, vale destacar que a mera alegação do interessado destituída da necessária prova não tem o condão de afastar a presunção de veracidade que favorece o ato da Administração. A autuação é ato administrativo que possui em seu favor presunção de legitimidade e veracidade e cabe ao interessado a demonstração dos fatos que alega, nos termos do art. 36 da Lei 9.784/1999, que regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal. Entretanto, no caso em questão, o interessado não trouxe aos autos qualquer comprovação de suas alegações. Ainda com relação aos horários descritos pelo interessado em sua complementação de recurso, observa-se que os mesmos parecem não se adequar aos horários do auto de infração do presente processo, provavelmente por se tratarem de valores referentes a outro processo similar do mesmo autuado.

37.4. Com relação à alegação apresentada em complementação de recurso de que a Lei nº 7.183/1984 não define o que é "hora prevista", aduzindo que trata-se apenas de uma previsão, não de hora "obrigatória" para início do voo, novamente o interessado não traz aos autos qualquer comprovação no sentido de demonstrar suas alegações a respeito da hora prevista para início do voo.

37.5. Sendo assim, pode-se afastar TODAS as alegações do interessado, as quais não possuem o condão de excluir a sua responsabilidade administrativa diante do ato infracional cometido à época.

DO ENQUADRAMENTO E DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

38. Verificada a regularidade da ação fiscal, temos que verificar a correção do valor da multa aplicada como sanção administrativa ao ato infracional imputado.

39. Observa-se, assim, que, *de fato*, se configurou a violação à legislação, em inobservância à alínea "j" do inciso II do art. 302 do CBA c/c § 3º do art. 20 da Lei 7.183/84, restando analisar a adequação do valor da multa aplicada, que, segundo o que dispõe o CBA, deve refletir a gravidade da infração (Lei nº 7.565/86, art. 295).

40. Nesse contexto, é válido observar que o valor da multa imposta pela autoridade competente – R\$ 2.000,00 (dois mil reais), foi fixada dentro dos limites previstos na Resolução ANAC nº 25/2008 para a capitulação de infrações na alínea "p" do inciso II do art. 302 do CBA, dispostas no item (p) da Tabela II (INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS A AERONAUTAS E AEROVIÁRIOS OU OPERADORES DE AERONAVES) do Anexo I da Resolução ANAC nº 25/2008. Contudo, considerando-se a segunda convalidação efetuada em sede de segunda instância, quando o Auto de Infração teve seu enquadramento modificado para a alínea "j" do inciso II do art. 302 do CBA c/c § 3º do art. 20 da Lei 7.183/84, com base na tabela Tabela II (INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS A AERONAUTAS E AEROVIÁRIOS OU OPERADORES DE AERONAVES) do Anexo I da Resolução ANAC nº 25/2008, COD "IPE", em vigor à época, a multa poderá ser imputada em R\$ 1.600,00 (grau mínimo), R\$ 2.800,00 (grau médio) ou R\$ 4.000,00 (grau máximo).

41. Conforme o disposto no artigo 57 da Instrução Normativa ANAC nº 08/2008, a penalidade de multa será calculada a partir do valor intermediário. Assim, nos casos em que não há agravantes nem atenuantes, ou quando estas se compensam, deve ser aplicado o valor médio da tabela em anexo à Resolução ANAC nº 25/2008. Observa-se que o art. 22 da Resolução ANAC nº 25 e o art. 58 da IN ANAC nº 08 dispõem que, para efeito de aplicação de penalidades, serão consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes, sendo estas situações dispostas nos §1º e §2º destes mesmos artigos.

Das Circunstâncias Atenuantes:

42.1. Em conformidade com a decisão de primeira instância, verifica-se que, *no caso em tela*, é possível aplicar a circunstância atenuante disposta no inciso III do § 1º do artigo 22 da Resolução ANAC nº 25/2008 e no inciso III do § 1º do artigo 58 da Instrução Normativa ANAC nº 08/2008, qual seja, a "*inexistência de aplicação de penalidades no último ano*", conforme verifica-se no extrato de consulta ao Sistema Integrado de Gestão de Crédito (SIGEC), documento SEI nº 1355633.,

42.2. Registre-se ainda que não se pode aplicar qualquer outra circunstância atenuante, pois não houve o reconhecimento da prática da infração, bem como não houve a adoção voluntária de providências eficazes para evitar ou amenizar as consequências da infração, conforme disposto, respectivamente, nos incisos I e II do § 1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008.

Das Circunstâncias Agravantes:

43.1. Em conformidade com a decisão de primeira instância, verifica-se que, *no caso em tela*, não é possível aplicar quaisquer das circunstâncias agravantes dispostas nos incisos do § 2º do artigo 22 da Resolução ANAC nº 25/2008 ou nos incisos do § 2º do artigo 58 da Instrução Normativa ANAC nº 08/2008.

Da Sanção a Ser Aplicada em Definitivo:

44.1. Dessa forma, considerando a circunstância atenuante exposta acima, a sanção de multa deve ser aplicada em seu valor mínimo, ou seja, no valor de R\$ 1.600,00 (mil e seiscentos reais).

CONCLUSÃO

45. Pelo exposto, proponho **DAR PROVIMENTO PARCIAL** ao recurso, **REDUZINDO-SE** a multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa para o valor de R\$ 1.600,00 (mil e seiscentos reais).

46. **É o Parecer e Proposta de Decisão.**
47. **Submete-se ao crivo do decisor.**

HENRIQUE HIEBERT
SIAPE 1586959



Documento assinado eletronicamente por **Henrique Hiebert, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 15/12/2017, às 11:02, 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 **1345035** e o código CRC **107FE05D**.

Referência: Processo nº 60800.189886/2011-07

SEI nº 1345035



Superintendência de Administração e Finanças - SAF
Gerência Planejamento, Orçamento, Finanças e Contabilidade - GPOF

Impresso por: ANAC\henrique.hiebert

Data/Hora: 15-12-2017 9:28:22

Extrato de Lançamentos

Nome da Entidade: CLAUDIO ANTONIO IENNE

Nº ANAC: 30011583010

CNPJ/CPF: 06870250871

CADIN: Não

Div. Ativa: Não

Tipo Usuário: Integral

UF: SP

Receita	NºProcesso	Processo SIGAD	Data Vencimento	Data Infração	Valor Original	Data do Pagamento	Valor Pago	Valor Utilizado	Chave	Situação	Valor Débito (R\$)
2081	639058137	60800189886201107	01/11/2013	21/11/2009	R\$ 2.000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	639625139	60800031340201079	14/11/2016	26/11/2009	R\$ 2.000,00	14/11/2016	2.000,00	2.000,00		PG	0,00
Total devido em 15-12-2017 (em reais):											0,00

Legenda do Campo Situação

DC1 - Decidido em 1ª instância mas ainda aguardando ciência	PU3 - Punido 3ª instância
PU1 - Punido 1ª Instância	IT3 - Punido pq recurso em 3ª instância foi intempestivo
RE2 - Recurso de 2ª Instância	RAN - Processo em revisão por iniciativa da ANAC
ITD - Recurso em 2ª instância intempestivo , mas ainda aguardando ciência do infrator	CD - CADIN
DC2 - Decidido em 2ª instância mas aguardando ciência	EF - EXECUÇÃO FISCAL
DG2 - Deligências por iniciativa da 2ª instância	PP - PARCELADO PELA PROCURADORIA
CAN - Cancelado	GPE - GARANTIA DA EXECUÇÃO POR PENHORA REGULAR E SUFICIENTE
PU2 - Punido 2ª instância	SDE - SUSPENSÃO DA EXIGIBILIDADE POR DEPÓSITO JUDICIAL
IT2 - Punido pq recurso em 2ª foi intempestivo	SDJ - SUSPENSÃO DA EXIGIBILIDADE POR DECISÃO JUDICIAL
RE3 - Recurso de 3ª instância	GDE - Garantia da Execução por Depósito Judicial
ITT - Recurso em 3ª instância intempestivo , mas ainda aguardando ciência do infrator	PC - PARCELADO
IN3 - Recurso não foi admitido a 3ª instância	PG - Quitado
AD3 - Recurso admitido em 3ª instância	DA - Dívida Ativa
DC3 - Decidido em 3ª instância mas aguardando ciência	PU - Punido
DG3 - Deligências por iniciativa da 3ª instância	RE - Recurso
RVT - Revisto	RS - Recurso Superior
RVS - Processo em revisão por iniciativa do interessado	CA - Cancelado
INR - Revisão a pedido ou por iniciativa da anac não foi admitida	PGDJ - Quitado Depósito Judicial Convertido em Renda



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
ASSESSORIA DE JULGAMENTO DE AUTOS EM SEGUNDA INSTÂNCIA - ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 606/2017

PROCESSO Nº 60800.189886/2011-07
INTERESSADO: CLAUDIO ANTONIO IENNE

Brasília, 15 de dezembro de 2017.

1. Trata-se de recurso interposto por CLAUDIO ANTONIO IENNE em face da decisão proferida dia 20/08/2013 pela no curso do Processo Administrativo em epígrafe, do qual restou aplicada pena de multa no valor R\$ 2.000,00 consubstanciada essa no crédito registrado no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC sob o número 639058137 pela pratica da infração capitulada no artigo 302, Inciso II, alínea "p" do CBAer - *apresentar-se no aeroporto com tempo inferior a 30 minutos*.

2. Em sede recursal, na 374ª Sessão de Julgamento da antiga Junta Recursal, realizada em 31/03/2016, foi convalidado o Auto de Infração nº 04244/2011 e modificado o enquadramento do fato na a alínea 'j' do inciso II do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA c/c § 3º do art. 20 da Lei 7.183/84. O Recorrente foi notificado desta convalidação do Auto de infração em 16/05/2016, apresentado complemento as suas razões recursais.

3. Verifica-se que os argumentos apresentados pelo Recorrente não elidem a prática da infração imputada, razão pela qual acolho os argumentos apresentados na proposta de decisão do Parecer 479 (SEI nº 1345035). Ratifico na integralidade os entendimentos da análise referenciada, adotando-os como meus e tornando-os parte integrante desta decisão, com respaldo nos termos do artigo 50, §1º da Lei nº 9.784/1999.

4. Consideradas as atribuições a mim conferidas pelas Portarias nºs 3.061 e 3.062, ambas de 01/09/2017 e com lastro no art. 17-B da Resolução ANAC nº 25/2008, e competências ditas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução n 381/2016, **DECIDO:**

Monocraticamente, pelo conhecimento e por **DAR PROVIMENTO PARCIAL** ao recurso interposto por **CLAUDIO ANTONIO IENNE**, pela pratica da infração administrativa descrita no Auto de Infração nº 04244/2011, capitulada na alínea "j" do inciso II do art. 302 do CBA c/c § 3º do art. 20 da Lei 7.183/84, com **REDUÇÃO da multa** aplicada na decisão recorrida para o **valor de R\$ 1.600,00 (mil e seiscentos reais)** pela aplicação da atenuante prevista no inciso III do § 1º do artigo 22 da Resolução ANAC nº 25/2008, referente ao Processo Administrativo Sancionador nº 60800.189886/2011-07 e ao **Crédito de Multa (nº SIGEC) nº 639058137**.

Encaminhe-se à Secretaria da ASJIN para as providências de praxe.

Publique-se.

Notifique-se.

Vera Lúcia Rodrigues Espindula

SIAPE 2104750

Presidente da Turma Recursal do Rio de Janeiro



Documento assinado eletronicamente por **Vera Lucia Rodrigues Espindula, Presidente de Turma**, em 21/12/2017, às 10:45, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **1355649** e o código CRC **5624701E**.