



VOTO

PROCESSO: 00065.112677/2012-87

INTERESSADO: LUG TAXI AEREO LTDA

449ª. SESSÃO DE JULGAMENTO

DECISÃO EM SEGUNDA INSTÂNCIA ADMINISTRATIVA

AINI: 04343/2012/SSO

Data da Lavratura: 06/08/2012

Crédito de Multa (nº SIGEC): 636.979/13-0

Infração: Voo não lançado no Diário de Bordo.

Enquadramento: alínea “e” do inciso III do artigo 302 c/c art. 172, ambos do CBA c/c item 9.3 e Capítulo 10 da IAC 3151.

Relator: Sérgio Luís Pereira Santos - Membro Julgador (SIAPE 2438309 / Portaria ANAC nº 1.921, de 21/10/2009).

1. DO RELATÓRIO

Trata-se de processo administrativo instaurado sob o número em referência, *inicialmente*, por descumprimento da alínea “n” do inciso II do artigo 302 do CBA, contendo a seguinte descrição, *in verbis*:

DESCRIÇÃO DA OCORRÊNCIA: Voo não lançado no Diário de Bordo.

HISTÓRICO: No Diário de Bordo 001/PP-MJL/08 da aeronave PP-MJL, da empresa LUG TÁXI AÉREO LTDA., não constava o lançamento do voo realizado no dia 28/06/2008, no trecho SJVG/SBMO.

Em relatório (fl. 02), a fiscalização desta ANAC informa que, durante Vistoria de Treinamento na empresa LUG TÁXI AÉREO LTDA., verificou-se que, no Diário de Bordo da aeronave PP-MJL, não foram preenchidos os voos dos dias 07, 12, 15, 17, 20, 21, 23, 24, 27, 28, 29 e 30 de junho de 2008 (as datas dos voos foram constatadas através do Sistema de Acompanhamento de Movimento de Aeronaves). A empresa contrariou o que preceitua o art. 172 do CBA c/c a IAC 3252, infringindo, assim, a alínea “c” do inciso II do artigo 302 do CBA.

A empresa autuada apresentou defesa tempestiva, conforme se observa às fls. 08 a 13, alegando, em preliminares, prescrição, com base no artigo 319 do CBA. Aponta, ainda, a ocorrência de cerceamento de defesa, uma vez que há nulidades que maculam o Auto de Infração, como, por exemplo, o local da lavratura, em município diverso do município da sede da empresa, além da ausência da hora em que ocorrera a ocorrência, e, ainda, que não consta do referido Auto a assinatura do autuado ou preposto dando ciência ao fato. Desta forma, *segundo a interessada*, os princípios da *ampla defesa* e do *contraditório* teriam sido violados. A empresa interessada requer, ao final, que seja reconhecida, em preliminares, as alegações e, *caso contrário*, seja considerada condição atenuante, conforme previsto no inciso III do §1º do artigo 22 da Resolução ANAC nº 25/2008.

Posteriormente, o Auto de Infração foi convalidação (fls. 30 e 31), passando da alínea “n” do inciso III do

artigo 302 para alínea "a" do inciso II do artigo 302, ambos do CBA.

Devidamente notificado quanto ao ato de convalidação (fls. 31 e 32), a empresa autuada apresentou nova defesa tempestiva (fls. 33 a 38), reiterando suas colocações em defesa, bem como, entre outras coisas, ofensa ao princípio da *segurança jurídica*.

O setor competente, em decisão (fls. 49 a 53), após apontar a tempestividade da Defesa, confirmou o ato infracional, enquadrando a referida infração na alínea "a" do inciso III do artigo 302 do CBA, aplicando, sanção no patamar médio no valor de R\$ 2.100,00 (dois mil e cem reais).

Em grau recursal (fls. 57 a 61), a interessada alega prescrição da pretensão punitiva, com base no artigo 319 do CBA, entendendo ser aplicável este prazo prescricional de 02 (dois) anos, contados da data do ato ou fato, para a aplicação de penalidade nos casos de infrações. Ademais, nas questões de mérito, a interessada, recorrente, alega cerceamento de defesa devido as supostas nulidades e incongruências que, *segundo entende*, maculam o Auto de Infração. A interessada alega vícios no Auto, como, *por exemplo*, o que se refere à data e hora da lavratura, e, ainda, quanto ao local da autuação sendo Recife, município do estado de Pernambuco, enquanto a empresa se situa em Maceió, no estado de Alagoas. Ainda, em recurso e quanto às questões de mérito, a interessada aponta acreditar que a ausência da assinatura do autuado no Auto de Infração é motivo para torná-lo nulo, requerendo a declaração de sua nulidade, pois violado o princípio da *ampla defesa* e do *contraditório*. Ao final, ainda em recurso, a interessada, argumenta que, caso não tenha seus requerimentos deferidos, discorda do valor aplicado pela primeira instância, visto que, *segundo afirma*, a empresa não possui infrações no prazo anterior a um ano, e, por esse motivo, deve ser aplicada sanção no patamar mínimo estabelecido pela legislação desta ANAC.

Consta às fls. 66 a 69, decisão da então Junta Recursal, em Sessão de Julgamento, realizada em 19/05/2016, oportunidade em que, *por unanimidade*, decidiu pela convalidação do enquadramento do Auto de Infração para a alínea "e" do inciso III do artigo 302 do CBA, com base no disposto no inciso I do artigo 7º da Instrução Normativa nº. 08/08.

É o Relatório.

2. DAS PRELIMINARES

Conheço do Recurso, vez que presente seu pressuposto de admissibilidade, recebendo-o com efeito suspensivo (art. 16 da Res. ANAC nº. 25/08).

Da Alegação de Prescrição:

Devemos, *em preliminares*, observar que a interessada, *ora recorrente*, alega a incidência de prescrição administrativa. Nesse sentido, deve-se observar o disposto na Lei nº 9.873/99, de 23/11/1999, ao qual estabelece o prazo prescricional para a ação punitiva da Administração Pública Federal, direta ou indireta, em parte de seu artigo 1º, abaixo *in verbis*:

Lei nº 9.873/99

Art. 1º Prescreve em cinco anos a ação punitiva da Administração Pública Federal, direta e indireta, no exercício do poder de polícia, objetivando apurar infração à legislação em vigor, contados da data da prática do ato ou, no caso de infração permanente ou continuada, do dia em que tiver cessado.

§1º Incide a prescrição no procedimento administrativo paralisado por mais de três anos, pendente de julgamento ou despacho, cujos autos serão arquivados de ofício ou mediante requerimento da parte interessada, sem prejuízo da apuração da responsabilidade funcional decorrente da paralisação, se for o caso. (...)

Cabe mencionar que o art. 2º do mesmo diploma normativo prevê como marcos interruptivos do prazo prescricional a citação ou notificação do infrator, qualquer ato inequívoco que importe apuração do fato e a decisão condenatória recorrível. Vale notar, ainda, que a interrupção importa em reinício da contagem do prazo.

Lei nº 9.873/99

Art. 2º Interrompe-se a prescrição da ação punitiva: (Redação dada pela Lei nº 11.941, de 2009)

I – pela notificação ou citação do indiciado ou acusado, inclusive por meio de edital; (Redação dada pela Lei nº 11.941, de 2009)

II – por qualquer ato inequívoco, que importe apuração do fato;

III – pela decisão condenatória recorrível.

IV – por qualquer ato inequívoco que importe em manifestação expressa de tentativa de solução conciliatória no âmbito interno da administração pública federal. (Incluído pela Lei nº 11.941, de 2009).

Ainda com relação à prescrição e conforme decidido pelo setor de primeira instância, deve-se observar também o disposto na parte final do artigo 8º da Lei nº 9.873/99, que assim dispõe, *in verbis*:

Lei nº 9.873/99

Art. 8º Ficam revogados o art. 33 da Lei nº 6.385, de 1976, com a redação dada pela Lei nº 9.457, de 1997, o art. 28 da Lei nº 8.884, de 1994, e **demais disposições em contrário, ainda que constantes de lei especial. (sem grifos no original)**

Observa-se que o referido dispositivo afastou as disposições em contrário, ainda que constantes de lei especial, no caso o Código Brasileiro de Aeronáutica, mas, *especificamente*, o seu referido artigo 319.

Da Alegação de Cerceamento de Defesa:

Devemos observar as alegações do interessado no que tange ao procedimento administrativo em curso ter ferido o seu direito ao *contraditório* e à *ampla defesa*, conforme previsto no inciso LV do artigo 5º da CF/88. No entanto, tais alegações não podem servir para afastar a sua responsabilidade administrativa, pois o interessado foi, regularmente, notificado quanto à infração imputada, em 06/09/2012 (fl. 07), apresentando defesa tempestiva para o Auto de Infração em sua capitulação original, às fls. 08 a 13. Posteriormente, após ser devidamente notificada da Notificação de Convalidação (fl. 32), a empresa autuada apresentou defesa tempestiva, às fls. 33 a 38. A interessada foi, ainda, regularmente notificada, quanto à decisão de primeira instância, em 06/06/2013 (fl. 56), apresentando o seu tempestivo recurso, em 17/06/2013 (fls. 58 a 61).

Sendo assim, aponto que o presente processo preservou os interesses da Administração Pública, bem como os direitos aos princípios do *contraditório* e da *ampla defesa* do interessado.

Da Nulidade do Auto de Infração:

A empresa, tanto em Defesa quanto em Recurso, alega a nulidade do Auto de Infração, devido, *segundo entende*, ter ocorrido alguns vícios, como: (i) o local da lavratura ser em município diverso do município da sede da empresa; (ii) supressão da hora em que ocorrera a ocorrência; e (iii) que não haveria a assinatura do autuado ou preposto para dar ciência ao fato no referido auto. No entanto, conforme já argumentado pela decisão em primeira instância, não se afigura correta a alegação de que o auto seria nulo devido à ausência da assinatura do autuado ou preposto no Auto de Infração, uma vez que o *caput* do artigo 7º da Resolução ANAC nº. 25/2008, permite a notificação postal.

Da mesma forma, não há obrigatoriedade legal para que um auto de infração seja lavrado no mesmo município do autuado. Deve-se apontar que auto de infração precisa possuir requisitos, estes presentes no artigo 8º da Resolução ANAC nº. 25/2008, *in verbis*:

Resolução ANAC nº. 25/2008

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

I - identificação do autuado;

II - descrição objetiva da infração;

III - disposição legal ou normativa infringida;

IV - indicação do prazo de vinte dias para a apresentação de defesa;

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

VI - local, data e hora.

Observa-se que o horário e o local da infração, conforme consta do referido Auto de Infração, foram registrados em observância ao supracitado artigo. A empresa autuada, *salvo engano*, se confunde entre a hora, data e local da lavratura do referido Auto de Infração - autuação (10h20min do dia 06/08/2012, em Recife - PE), e a data, horário e local da infração, dados estes devidamente registrados no campo "Ocorrência" do Auto de Infração em epígrafe.

Registra-se que o Auto de Infração n.º 04343/2012/SSO foi lavrado em perfeita consonância com o supracitado artigo 8º, o que não permite a alegação da empresa interessada com relação a sua nulidade. Importante que o Auto de Infração venha a constar todos os elementos necessários para que o autuado venha a identificar com clareza o ato infracional que lhe está sendo imputado, bem como possa exercer o seu direito ao *contraditório* e à *ampla defesa*, o que no caso em tela ocorreu.

Da Regularidade Processual:

Como observado anteriormente, o interessado foi regularmente notificado quanto à infração imputada, em 06/09/2012 (fl. 07). Apresentando defesa tempestiva para o Auto de Infração em sua capitulação original, às fls. 08 a 13. Posteriormente, após ser devidamente notificada da Notificação de Convalidação, a empresa autuada apresentou defesa tempestiva (fls. 34 a 38). A interessada foi, ainda, regularmente, notificada, quanto à decisão de primeira instância em 14/06/2013 (fl. 56), apresentando o seu tempestivo recurso, em 21/06/13 (fls. 58 a 61). Tendo em vista a convalidação do Auto de Infração, realizado pela então Junta Recursal (fls. 66 a 69), o interessado foi, *devidamente*, notificado, para, *querendo*, viesse a apresentar as suas considerações.

Sendo assim, aponto que o presente processo preservou os interesses da Administração Pública, bem como os princípios do *contraditório* e da *ampla defesa* do interessado.

3. DO MÉRITO

Quanto à Fundamentação da Matéria – Voo não lançado no Diário de Bordo:

Diante da infração do processo administrativo em questão, a autuação foi realizada com fundamento na alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA, Lei nº 7.565, de 19/12/1986, que dispõe o seguinte:

CBA

Art. 302. A multa será aplicada pela prática das seguintes

infrações: (...)

II – infrações imputáveis a aeronautas e aeroviários ou operadores de aeronaves: (...)

n) infringir as normas e regulamentos que afetem a disciplina a bordo de aeronave ou a segurança de voo; (...)

O Auto de Infração nº 04343/2012/SSO (fls. 01) apresenta os seguintes dados:

DESCRIÇÃO DA OCORRÊNCIA: Voo não lançado no Diário de Bordo.

HISTÓRICO: No Diário de Bordo 001/PP-MJL/08 da aeronave PP-MJL, da empresa LUG TÁXI AÉREO LTDA., não constava o lançamento do voo realizado no dia 28/06/2008, no trecho SBMO/SJVG.

No caso em tela, a empresa interessada se configura como uma autorizatária do serviço de táxi aéreo, estando assim no rol daqueles sujeitos ao enquadramento pelo inciso III do artigo 302 do CBA. Portanto, entendeu-se que o enquadramento mais adequado para o caso em tela, por se tratar de uma autorizatária, ser a alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA, a qual dispõe sobre a inobservância das normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves.

CBA

Art 302 .A multa será aplicada pela prática das seguintes infrações: (...)

III - infrações imputáveis à concessionária ou permissionária de serviços aéreos: (...)

e) não observar às normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves; (...)

Importante ressaltar que existe congruência entre a matéria objeto do Auto de Infração (fls. 01) e a decisão

de primeira instância administrativa (fis. 49 a 53) - diante do não lançamento de voo no Diário de Bordo. Assim dispõe o CBA quanto à definição de operador de aeronaves:

CBA

SEÇÃO II

Da Exploração e do Explorador de Aeronave (...)

Art. 123. **Considera-se operador** ou explorador de aeronave:

I - a pessoa jurídica que tem a concessão dos serviços de transporte público regular ou **a autorização dos serviços de transporte público não regular**, de serviços especializados ou de táxi-aéreo; (...)

(grifos nossos)

No caso em tela, a empresa interessada - LUG TÁXI AÉREO LTDA.- se configura como uma autorizatária do serviço público concedido, estando assim, *mais especificamente*, no rol daqueles sujeitos ao enquadramento pelo inciso III do artigo 302 do CBA.

Nesse contexto, verifica-se que em decisão de primeira instância, o valor da multa foi estabelecido no patamar médio utilizando como base o **Anexo II**, Tabela II, da Resolução ANAC nº 25/2008, sendo esse Anexo utilizado para aplicação de sanção pecuniária à pessoa física. No entanto, de acordo com o Auto de Infração, a infração foi cometida por uma empresa (LUG TÁXI AÉREO LTDA.), portanto pessoa jurídica, autorizatária de serviços aéreos, sendo adequada a utilização do **Anexo II, Tabela III**, COD NON, da Resolução ANAC nº 25/2008, cuja aplicação em seu patamar médio resultaria em multa no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais).

Importante ressaltar que este enquadramento tem sido, recorrentemente, utilizado neste tipo de ato infracional, por ser o mais correto e o mais específico para a presente situação descrita neste processo administrativo.

Quanto à legislação infringida, cabe ressaltar que 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, aí também incluídos os totais de tempos de voo e de jornada.

(grifos nossos)

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.** (...)

Capítulo 4 – Normas Gerais

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. (...)

(grifos nossos)

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.

(grifos nossos)

Quanto ao controle, arquivamento e preservação, a IAC 3151, em seu Capítulo 10, estabelece:

IAC 3151

CAPÍTULO 10 – CONTROLE DO DIÁRIO DE BORDO

O controle, o arquivamento e a preservação do Diário de Bordo serão de responsabilidade do operador da aeronave, devendo ser mantido na sua totalidade, em função do seu controle numérico.

(grifos nossos)

Entende-se que existe congruência entre a matéria objeto do Auto de Infração (fl. 01) e a decisão de primeira instância administrativa (fl.35/36) – infração por *Voo não lançado no Diário de Bordo*, descumprimento ao CBA e a IAC 3151, que dispõe acerca do preenchimento e controle do Diário de Bordo e destarte, infringindo *as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves*, sendo o enquadramento mais adequado **a alínea “e” do inciso III do art. 302 do CBA c/c art. 172 do CBA c/c item 9.3 e Capítulo 10 da IAC 3151**.

Afinal, ressalta-se que, em observância ao Diário de Bordo nº 01/PPMJL/08 (fl. 05/06), as operações da aeronave PP-MJL realizadas no dia 28/06/2008 pela empresa LUG TÁXI AÉREO LTDA. tiveram como natureza fretamento de aeronave (observar-se, no campo ‘NAT’, o registro ‘FR’).

Desta forma, no presente caso, diante da evidência apresentada, entende-se que deve se considerar a aplicação de uma circunstância agravante, qual seja, a *"exposição ao risco da integridade física de pessoas"*, prevista no inciso IV do § 2º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008, sendo possível que tal circunstância seja aplicada em decisão final dessa Junta Recursal, visto que o não registro de voo da aeronave PP-ML da empresa LUG TÁXI AÉREO LTDA. influenciou na manutenção da aeronave.

Importante se registrar que o presente processo, apesar das convalidações realizadas, não afrontou o princípio da segurança jurídica, na medida em que não ocorreu nova interpretação da norma aeronáutica, mas, sim, o correto enquadramento, em acordo com os incisos previstos no CBA. Observa-se, ainda, que o equívoco da Administração, quanto ao correto enquadramento durante o presente processo em curso, não privou o interessado de, em todas as ocasiões, pudesse vir ao procedimentos para fazer as suas considerações, preservando o seu direito ao *contraditório* e à *ampla defesa*.

4. DAS QUESTÕES DE FATO (*QUAESTIO FACTI*)

Quanto ao presente processo, foi constatado, durante fiscalização, que a empresa LUG TÁXI AÉREO LTDA. não lançou, no Diário de Bordo nº. 001/PP-MJL/08 da aeronave PP-MJL, voo realizado no dia 28/06/2008, o que se configura ato infracional.

5. DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO E DO ENFRENTAMENTO DOS

ARGUMENTOS DE DEFESA

As questões apresentadas pela empresa interessada, em face dos procedimentos adotados por esta ANAC, já foram, *devidamente*, contrapostos, tanto em decisão de primeira instância quanto nas preliminares ao presente voto apresentado por este Relator, nessa Sessão de Julgamento, oportunidade em que pode, *pontualmente*, apresentar sólidas considerações.

Da mesma forma, observa-se que a empresa interessada, apesar de, *regularmente*, notificada, não apresentou quaisquer considerações sobre a convalidação final realizada, bem como sobre as outras argumentações apresentadas pela então Junta Recursal (fls. 66 a 69).

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.

6. DO ENQUADRAMENTO E DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

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

Das Condições Atenuantes:

Ressalta-se que o CBA, em seu art. 295, dispõe que a multa será imposta de acordo com a gravidade da infração. Nesse sentido, a Resolução ANAC nº. 25/08 e a IN ANAC nº. 08/08, que dispõem sobre o processo administrativo para a apuração de infrações e aplicação de penalidades no âmbito da competência da ANAC determinam, *respectivamente*, em seu artigo 22 e artigo 58, que sejam consideradas as circunstâncias agravantes e atenuantes na imposição da penalidade pecuniária.

Em decisão de primeira instância foi reconhecida a inexistência de condições atenuantes, estas previstas nos incisos do §1º do artigo 22 da Resolução ANAC. nº 25/08, *in verbis*:

Resolução ANAC nº. 25/08

Art. 22. Para efeitos de aplicação de penalidades serão consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes.

§1º São circunstâncias atenuantes:

I – o reconhecimento da prática da infração;

II – a adoção voluntária de providências eficazes para evitar ou amenizar as consequências da infração, antes de proferida a decisão;

III – a inexistência de aplicação de penalidades no último ano. (...)

Deve-se concordar com esta posição, na medida em que, em nova consulta, realizada em 19/06/2017, à folha de extrato de pagamentos do SIGEC (SEI 0781108), correspondente ao interessado, observa-se a presença de sanção administrativa (Processo nº. 632.431/12-2), estando esta compreendida dentro do prazo de um ano da aplicação da sanção objeto do presente processo. Dessa forma, observa-se que tal condição não pode ser aplicada, configurando, *no caso em tela*, a ausência de qualquer das condições atenuantes, dentre as previstas no §1º do artigo 22 da Resolução ANAC nº. 25/08.

Das Condições Agravantes:

No caso em tela, deve-se observar não existir quaisquer das condições agravantes das previstas nos diversos incisos do §2º do artigo 22 da Resolução ANAC nº. 25/08. Importante registrar que o fato da empresa recorrente utilizar a sua aeronave em serviços de fretamento, não pode vir a caracterizar, concretamente, que, no presente processo, houve vantagem resultante da infração, que, então, pudesse configurar enquadramento no inciso III do referido §2º. Observa-se que, também, o presente processo não possui indicações da fiscalização ter identificado que o ato infracional cometido prejudicou, de alguma forma, a manutenção da aeronave, o que, aí assim, poderia trazer risco às operações (inciso IV do §2º do art. 22 da Resolução ANAC nº. 25/08).

Sendo assim, ausentes quaisquer das circunstâncias atenuantes e/ou agravantes, devendo a sanção a ser imputada no patamar médio do valor referente ao tipo infracional.

7. DA SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO

A multa aplicada pela decisão de primeira instância administrativa foi no valor de R\$ 2.100,00 (dois mil e cem reais).

Destaca-se que, com base na Tabela desta Resolução, o valor da multa, referente a alínea “e” do inciso III do art. 302 do CBA, poderá ser imputado em R\$ 4.000,00 (grau mínimo), R\$ 7.000,00 (grau médio) ou R\$ 10.000,00 (grau máximo).

Na medida em que não há qualquer circunstância atenuante e/ou condição agravante, o valor da sanção a ser aplicada deve ser majorado para o patamar médio do previsto para o ato infracional praticado.

Demonstra-se, assim, que a aplicação da penalidade ao interessado no feito tem base legal, afastando as alegações apresentadas, tanto em defesa quanto em sede recursal.

8. DO VOTO

Desta forma, voto pelo conhecimento e **NEGAR PROVIMENTO** ao Recurso, **MAJORANDO**, assim, o valor da multa aplicada para R\$ 7.000,00 (sete mil reais).

É o voto deste Relator.

Rio de Janeiro, 22 de junho de 2017.

SEI nº 0783312



CERTIDÃO

Rio de Janeiro, 22 de junho de 2017.

CERTIDÃO DE JULGAMENTO EM SEGUNDA INSTÂNCIA ADMINISTRATIVA

449ª. SESSÃO DE JULGAMENTO DA ASJIN

Processo: 00065.112677/2012-87

Interessado: LUG TÁXI AÉREO LTDA.

Crédito de Multa (nº SIGEC): 636.979/13-0

AINI: 04343/2012/SSO

Membros Julgadores ASJIN:

- Julio Cezar Bosco Teixeira Ditta - SIAPE 1286366 - Portaria ANAC nº 2.278, de 25/08/2016 - Presidente da Turma Recursal
- Sérgio Luís Pereira Santos - SIAPE 2438309 - Portaria ANAC nº 1.921, de 21/10/2009 - Relator
- Renata de Albuquerque de Azevedo - SIAPE 1766164 - Portaria ANAC nº 626, de 27/04/2010 - Membro Julgador.

Certifico que a Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância – ASJIN da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, ao apreciar o processo em epígrafe na sessão realizada nesta data, proferiu a seguinte decisão em segunda instância administrativa:

A ASJIN, por unanimidade, votou por NEGAR PROVIMENTO ao Recurso, MAJORANDO, assim, o valor da multa aplicada para R\$ 7.000,00 (sete mil reais), nos termos do voto do Relator.

Os Membros Julgadores, Julio Cezar Bosco Teixeira Ditta e Renata de Albuquerque de Azevedo, votaram com o Relator.



Documento assinado eletronicamente por **SERGIO LUIS PEREIRA SANTOS, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 23/06/2017, às 11:05, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **JULIO CEZAR BOSCO TEIXEIRA DITTA**, **Analista Administrativo**, em 26/06/2017, às 11:26, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **RENATA DE ALBUQUERQUE DE AZEVEDO**, **Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 26/06/2017, às 11:54, 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/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **0783316** e o código CRC **8A69C88C**.
