

PARECER N° 331/2019/JULG ASJIN/ASJIN
PROCESSO N° 00068.003974/2015-55
INTERESSADO: PMR TÁXI AÉREO E MANUTENÇÃO AERONÁUTICA S.A.,
COORDENAÇÃO DE CONTROLE E PROCESSAMENTO DE
IRREGULARIDADES

Submeto à apreciação de Vossa Senhoria Proposta de DECISÃO ADMINISTRATIVA DE SEGUNDA INSTÂNCIA, nos termos da minuta anexa.

ANEXO

MARCOS PROCESSUAIS										
NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Data da Infração	Lavratura do AI	Ciência do AI	Decisão de Primeira Instância (DC1)	Ciência da DC1	Multa aplicada em Primeira Instância	Protocolo do Recurso	Aferição Tempestividade
00068.003974/2015-55	658707170	001139/2015	05/05/2014	10/06/2015	30/06/2015	09/01/2017	19/01/2017	R\$ 4.000,00	30/01/2017	01/09/2017

Enquadramento: Artigo 302, inciso III, alínea "o" da Lei n.º 7.565/1.986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBAer) com interpretação sistemática ao disposto no artigo 21, alínea "a" da Lei n.º 7.183/1.984.

Infração: Infringir as normas que disciplinam o exercício da profissão de aeronauta ou de aeroviário - Permitir que o tripulante excedesse o limite de jornada de trabalho.

Proponente: Rodrigo Camargo Cassimiro – SIAPE 1624880 – Portaria ANAC n° 845, de 13/03/2017.

INTRODUÇÃO

1. Trata-se de processo administrativo sancionador discriminado no quadro acima, que individualiza a materialidade infracional e retrata os marcos relevantes para o trâmite e regularidade processual.

2. Os autos evidenciam que: "*Após a solicitação de análise dos Diário de Bordo da empresa PMR TÁXI AÉREO E MANUTENÇÃO AERONÁUTICA S/A , apostada na alínea c do Ofício n° 056/2015/GAB/CORREGE/STC/MA, esta autarquia federal encaminhou o Ofício 182/2015/GOAG-PA/SPO requerendo os referidos documentos em cópia legível e autenticados. Da análise destes, foi constatado que a empresa em voga permitiu que o Sr. ISAAC BARRETO DE ANDRADE , C. ANAC 146794, não atendesse o limite imposto pela Lei 7183/84, em seu artigo 21 alínea a , qual seja, de 11 horas de jornada de trabalho, ao se apresentar às 9 horas do dia 05/05/2014 e cortar o motor às 20 horas e 25 minutos do mesmo dia, fazendo com que o mesmo extrapolasse o limite máximo permitido, conforme Diário de Bordo , 19/PP-MFR/14, fl. 036, 05/05/2014".*

3. Anexaram-se duas cópias da Página n° 036 do Diário de Bordo n° 19/PP-MFR/14, do dia 05/05/2014, acostadas nas fls.05 e 08, esta última, autenticada, conforme a seguir:

PMR TAXI AEREO		PARTE I		FABRICANTE:	TRIPULANTE	CANAC	FB	HORA(Z)	RUBRICA	DIÁRIO DE BORDO								
REGISTROS DE VOO		MODELO:	ASSO	ISAAC	146794	PIC	09:00			Nº 19 / PP-MFR/14								
		N/S:	3153	ORCOWALGM	953257	USE	09:00			DATA 05/05/2014								
		CAT. REG.:	TP2															
ETAPA	TRECHO		HORA (Z)				TEMPO DE VOO					COMBUSTIVEL		PAX/CARGA		P/C	NAT	ASSINATURA DO COMANDANTE
	DE	PARA	PART.	DECOL	POUSO	CORTE	DIU	NOT	VFR	IFR	TOT	TOTAL (%)	PAX (nº)	CARGA (kg)				
1	2222	2222	19:05	19:07	19:18	19:20	0.2		0.2		0.2	60	0.2		1/1	FR		
2	2222	2222	19:55	19:57	20:23	20:25	0.5		0.5		0.5	50	0.2		1/1	FR		
3																		
4																		
5																		
6																		
TOTAIS							0.7		0.7		0.7				2/2			
PARTE II SITUAÇÃO TÉCNICA DA AERONAVE	INTERVENÇÕES		TIPO	DISPONIBILIDADE			CONTROLE DE MANUTENÇÃO			OCORRÊNCIAS								
	ÚLTIMA		100h/150h	ANTERIOR	NO DIA	TOTAL	POUSOS/CICLOS		HORAS DE CÉLULA									
	PRÓXIMA		100h/150h	10,2	0,7	9,5	ANTERIOR	9320	4875	4108,3								
	PRÓXIMA (POR HORA)		4.118,5				NO DIA	2	2	0,7								
	PRÓXIMA (POR HORA)						TOTAL	9322	4877	4.109,0								
ETAPA	REGISTROS DA TRIPULAÇÃO E MANUTENÇÃO				DATA	APROVAÇÃO PARA RETORNO AO SERVIÇO												
	SIST.	DISCREPÂNCIAS			C. ANAC	RUBRICA	AÇÕES CORRETIVAS		C. ANAC	RUBR								
ABASTECIMENTO						OBSERVAÇÕES												
NOTA Nº	CIA.	LOCALIDADE	TOTAL ANGELUS	COMB. MATER.	COMB. CÉLULA	CONSUMO	1) 2222 - NOVA LORQUE P/ SUCUPIRA AO NORTE				PRÉ-VOO							
							2) 2222 - SUCUPIRA DO NORTE P/ COLINAS.					PÓS-VOO ALF e 10h						

- 4.
5. Por oportuno, destaca-se que o presente modelo de análise tem respaldo no art. 50, §2º, da Lei 9.784/1999.

HISTÓRICO

6. Respaldo pelo art. 50, § 1º, da Lei 9.784/1999 aproveita-se como parte integrante desta análise relato constante da decisão de primeira instância constante dos autos.
7. Em Defesa Prévia (fls. 10/12), o interessado alega:

"PRELIMINARMENTE:

Em sede preliminar vale mensurar que os Autos de Infração 001138/2015 e 001139/2015 Processo Administrativo nº 00068.003935/2015 e ? são idênticos tendo sido gerados em duplicidade, situação de prejudica a empresa, ante a falta de controle do operacional quando da confecção dos referidos autos.

Em conformidade com o Auro de Infração 001135/2015 e 001139/2015 – a Empresa PMR não teria consignado o horário de sobreaviso na escala de serviço do tripulante ISAAC BARRETO DE ANDRADE, CANAC 146794, no DIA 05/05/2014.

A atuação teve como fundamento No art. 302 II "P", CBA, DA Lei 7.565 de 19/12/1986; art. 21 alínea "a" da Lei nº 7.183

A hora de início e término do sobreaviso na PMR foi convencionada com base nas horas de escala 06h00min às 18h00min.

Por se tratar de Empresa de Transporte Aéreo não regular, os tripulantes, quando não cumprindo as folgas regulamentares, estarão à disposição, na condição de sobreaviso, para atenderem aos voos que porventura apareçam.

Ao dizer que a empresa permitiu que o Tripulante SR. Isaac Barreto de Andrade, C. ANAC 14794, não atendeu o limite imposto pela LEI 7183/84, em seu artigo 21 alínea "a", qual seja, de 11 horas de trabalho, ao se apresentar às 9 horas do dia 05/05/2014 e cortar o motor às 20 horas e 25min do mesmo dia, fazendo que o mesmo extrapolasse o limite máximo permitido, conforme Diário de Bordo 19/PP-MFR/14, FL36, 05/05/2014, chegar ser uma confusão de obrigações, e desconsiderar fatores extras quanto ao horário, sem observar as condições de quantas horas de descanso o tripulante teve, da mesma forma as condições climáticas entre tantas outras.

O Tempo extrapolando foi de 00:25min, ou seja, limite quase sem reflexo, já que há diferenciações de relógio, e erros humanos no momento do preenchimento do diário de bordo, e problemas de tempo entre o feito a realização exata.

No entanto, vale mensurar que o helicóptero decolou de Imperatriz - MA com destino a Colinas - MA, às 10h10min, com dois pilotos e dois passageiros a bordo.

Devido condições meteorológica adversas entre a rota Balsas - MA (SNBS) e Colinas - MA, a tripulação, visando a segurança dos passageiros e dos próprios pilotos, tomou a decisão de pousar, em lugar remoto, na localidade de Nova Lorque - MA, às 17h41min (z).

Voo visual: Altitude 1500 pés agl (voo não controlado).

Transcorridos 1h23min em solo, a tripulação decolou rumo a Colinas. Porém, após 00h11min em voo, a tripulação tomou a decisão de pousar novamente ao mesmo motivo (condição meteorológicas adversas) em lugar remoto, na localidade de Sucupira do Norte - MA.

A decolagem de Sucupira do Norte - MA para Colinas - MA foi possível somente às 19h55min (z) após constatado que as condições meteorológicas eram favoráveis e não comprometeriam a segurança do voo.

Tais eventos contribuíram para que o limite máximo permitido de 11h00min de trabalho fossem extrapolados em 00:25min, além do permitido, ou seja, devido a busca pela segurança dos passageiros e tripulantes.

Tal decisão de presar pela vida dos ocupantes é superior a decisão de manter o cumprimento de horário, a qual, sabemos não pode ser considerado em nossas condições meteorológicas como sendo horário Britânico, já que aqui no Brasil, local tropical, no mesmo dia que há sol de grau elevado há temporais que arrasam moradias e levam a destruição total.

O que se tem visto nos últimos anos é helicópteros e demais tipos de aeronaves caindo e causando acidentes sérios e irreversíveis. Circunstâncias que o tripulante sabedor de sua função de conhecimento advindo de horas de voos se esse pode evitar um possível acidente, não seria por causa de alguns minutos que colocaria a vida de várias pessoas em jogo.

A decisão de decolar para Colinas- MA foi tomada após a tripulação analisar e julgar que estavam em excelentes condições físicas e mentais e, que o tempo necessário após o tempo limite não comprometeria a segurança do voo.

Nestes termos requer seja deferido e acatado nossos argumentos, na melhor forma da lei antes as provas e os motivos que levaram o tripulante ultrapassar o limite permitido."

8. A **Decisão de Primeira Instância (DC1)**, vide DOC SEI 0168023 e 0290788, após cotejo integral de todos argumentos para com os elementos dos autos entendeu que os da autuado não evidenciaram elementos probatórios capazes de ilidir a aplicação de penalidade e condenou o interessado à sanção de multa no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais), patamar mínimo, por considerar incidente a circunstância atenuante de ausência de aplicação de penalidades no último ano (artigo 22, § 1º, inciso III) sem a incidência de circunstâncias agravantes. Especificou ainda:

A infração foi capitulada no **artigo 302, inciso III, alínea "o" do Código Brasileiro de Aeronáutica – CBAer**, nestes termos:

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

(...)

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

(...)

o) infringir as normas que disciplinam o exercício da profissão de aeronauta ou de aeroviário;

E ainda, com interpretação sistemática ao disposto no **artigo 21 da Lei n.º 7.183/1.984**:

Art. 21 - A duração da jornada de trabalho do aeronauta será de:

a) **11 (onze) horas, se integrante de uma tripulação mínima ou simples;**

b) 14 (quatorze) horas, se integrante de uma tripulação composta; e

c) 20 (vinte) horas, se integrante de uma tripulação de revezamento.

§1º - Nos voos de empresa de táxi aéreo, de serviços especializados, de transporte aéreo regional ou em voos internacionais regionais de empresas de transporte aéreo regular realizados por tripulação simples, se houver interrupção programada da viagem por mais 4 (quatro) horas consecutivas, e for proporcionado pelo empregador acomodações adequadas para repouso dos tripulantes, a jornada terá a duração acrescida da metade do tempo de interrupção, mantendo-se inalterados os limites prescritos na alínea "a" do art. 29 desta lei. (g. n.)

Quanto à jornada de trabalho, leiam-se, ainda, as seguintes disposições da Lei n.º 7.183/1.984 (Lei do Aeronauta):

SEÇÃO II - Da Jornada de Trabalho

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.

Alega-se que houve duplicidade na penalização conforme os Autos 001138/2015 e 001139/2015 por idêntica infração. **Deve-se observar que os Auto são independentes, pois as pessoas são diferentes no ato punitivo e responde solidariamente na responsabilidade.** conforme a combinação dos artigos 294 e 297 do CBAer.

Art. 294. Será solidário a responsabilidade de quem cumprir ordem exorbitante ou indevida do proprietário ou explorador de aeronave, que resultem em infração deste Código.

(...)

Art. 297. A pessoa jurídica empregada responderá solidariamente com seus prepostos, agentes, empregados ou intermediários, pelas infrações por eles cometidos no exercício das respectivas funções.

Infrações independentes, ou seja, cada Auto de Infração corresponde a responsabilidade de cada pessoa na figura de sua responsabilidade pelo Ato transgredido.

Há de se verificar que a Lei 7.183 de 05/04/1984, que regula o exercício da profissão de aeronauta, estabelece em seu capítulo II o regime de trabalho que deve ser cumprido pelos aeronautas, determinando requisitos a serem cumpridos com relação à escala, à jornada de trabalho, aos períodos de sobreaviso e reserva, limites de voo e de pouso e períodos de repouso e folga. De onde se destacam os seguintes artigos para o caso em análise.

SEÇÃO II - Da Jornada de Trabalho

Art. 21 - A duração da jornada de trabalho do aeronauta será de:

a) **11 (onze) horas, se integrante de uma tripulação mínima ou simples;(G.N).**

(...)

Ressalte-se a grande incidência de incidentes/acidentes terem como motivador a fadiga, que está diretamente relacionada com extrapolação da jornada de trabalho, os períodos de repouso, folga, etc., Portanto, todas as violações destes limitadores, que podem levar à fadiga oferecem risco às operações.

Dessa maneira, **todas as alegações do Autuado, em sua defesa, não podem servir para excluir a sua responsabilidade administrativa, na medida em que não traz aos autos qualquer prova de que assim ocorreu. Assim sendo, não há nos autos qualquer comprovação que possa excluir a responsabilidade do Autuado quanto ao ato infracional praticado e afastar a aplicação da sanção administrativa.** "

Entende-se que a presunção de legitimidade dos atos da fiscalização é *iuris tantum*, ou seja, admite prova em contrário, contudo, tais provas devem ser robustas, de forma a desconstituírem as observações feitas pela fiscalização no local da ocorrência. Ademais, a Lei n.º 9.784/1.999 dispõe, em seu artigo 36, que "cabe ao interessado a prova dos fatos que tenha alegado, sem prejuízo do dever atribuído ao órgão competente para instrução e do disposto no artigo 37 desta Lei."

Observando-se que a interessada não apresentou qualquer comprovação de suas alegações, permanecendo as justificativas consideradas insuficientes ante à infração a ela imposta.

Dessa maneira, **todas as suas alegações da Autuada, em suas defesas, não podem servir para excluir a sua responsabilidade administrativa, na medida em que não traz aos autos qualquer prova de que assim ocorreu. Assim sendo, não há nos autos qualquer comprovação que possa excluir a responsabilidade da Autuada quanto ao ato infracional praticado e afastar a aplicação da sanção administrativa.**

De acordo com a cópia da página n.º 036 do Diário de Bordo n.º 19/PP-MFR/14 do dia

05/05/2014 (fl. 05), pode-se calcular a jornada de trabalho do tripulante.

Para tais cálculos foram coletadas informações acerca das horas do nascer e pôr do sol para fins de apuração de hora de trabalho noturno, segundo consulta ao endereço eletrônico <http://www.aisweb.aer.mil.br/?i=nascer-por-do-sol&rs=1>, do DECEA/COMAER.

Constata-se, pela análise do documento acostado (fl. 05), a extrapolação da jornada realizada, conforme a Tabela abaixo:

Dia 05/05/2014 - AI 001139/2015:

Apresentação (a)	Primeira Partida	Último Corte (b)	Final da Jornada (c) = (b+30min)	Nascer do sol (hora UTC)	Por do sol (hora UTC)
5/5/14 9:00		5/5/14 20:25	5/5/14 20:55	8:53	20:54
Jornada noturna antes nascer do sol (d)	Jornada noturna após pôr do sol (e)	Total da Jornada noturna (f) = (d)+(e)	Acréscimo noturno (g) = [(f)*0,1428]	Jornada Padrão (h)	Período de refeição (i)
00:00	0:01	0:01	0:00	11:00	00:00
Interrupção Programada da Viagem (início) (j)	Interrupção Programada da Viagem (fim) (k)	Total da Interrupção Programada da Viagem (l) = (k)-(j)	Dilatação da Jornada de Trabalho (m) = (l)/2 (quando maior que 4h)	Total da Jornada = (c) - (a) + (g) - (i) (n)	
		0:00	0:00	11:55	
Limite Legal para Jornada (o) = (h)+(m)	Extrapolação Efetiva (n)-(o)	Apresentação para próxima jornada (p)	Reapresentação (q)	Repouso Previsto	Repouso Efetivo (q-c)
11:00	0:55				

Desta forma, restou configurada a prática de infração à legislação vigente, em especial ao previsto no artigo 302, inciso III, alínea "o" do Código Brasileiro de Aeronáutica.

9. O interessado foi devidamente notificado da decisão condenatória, interpondo **RECURSO ADMINISTRATIVO** (DOC SEI 0458578 e 0395968 - **são peças idênticas**) em que alega:

DA IMPRECIÇÃO DO AUTO DE INFRAÇÃO

I - Cerceamento de seu direito de defesa por não ter sido informada a data de Inspeção que resultou na lavratura do AI.

ILEGITIMIDADE PASSIVA DA RECORRENTE E O BIS IN IDEM

II - Que a infração deveria ser imputada apenas ao piloto, pois este seria o único responsável pelo preenchimento do Diário de Bordo e pela operação da aeronave.

O AUTO DE INFRAÇÃO - DA NEGATIVA DE VISTA

III - Cerceamento de seu direito de defesa por não ter tido acesso nem ao AI nem às decisões.

DAS QUESTÕES DE DIREITO - DAS PROVAS E DOS MEIOS LEGAIS

IV - Que gostaria de ter acesso às provas produzidas pela administração no processo.

OS FATOS COMO SE DERAM

V - *Eventualmente superados os argumentos relativos aos vícios legais e formais retro sustentados, passemos então à análise dos fatos, como se deram: **Imputa a presente notificação que o autuado teria extrapolado a jornada de trabalho em 0:55, não indicando, por outra volta, da possibilidade de erro material quanto ao preenchimento do auto, sendo que a jornada posteriormente cumprida foi inferior às demais, sendo que qualquer incidente decorreu quanto ao sucedido. Aliás, NÃO MENCIONOU A DECISÃO GUERREADA** qualquer-fato relativo à intra jornada, pois entre um e outro voo, os comandantes permaneceram mais de seis horas sem acionar a aeronave, o que justifica a extensão da jornada, vez que aquela foi interrompida, não gerando stress ou fadiga.*

VI - *De igual forma, **IGNOROU A DECISÃO E O AI** a própria regra estabelecida pelo Art. 22 da Lei 7183/84, que estabelece que poderão ser os limites da jornada de trabalho ampliados de 60 (sessenta) minutos, a critério exclusivo do comandante da aeronave e nos seguintes casos: a) inexistência, em local de escala regular, de acomodações apropriadas para o repouso da tripulação e dos passageiros; b) espera demasiadamente longa, em local de espera regular intermediária, ocasionada por condições meteorológicas desfavoráveis ou por trabalho de manutenção; e c) por imperiosa necessidade. Assim, sendo a recorrente **possui bons antecedentes, ao passo em que a suposta falta não colocou em risco sua atividade, ou a segurança da aviação civil** e que estava tão somente atendendo a uma solicitação de um órgão público, pode-se destacar, inclusive, que o noticiado não competiu diretamente para a consecução do evento. Havendo a previsão legal quanto a própria possibilidade de extensão da jornada, há de se aplicar a sanção mais leve o que no caso, **reveste-se de uma advertência**. Caso a Agência de fato houvesse colhido mais informações antes de emitir o AI, qualquer suposta conduta irregular seria elucidada, o que inclusive, serviria como caráter pedagógico para evitar situações futuras.*

PEDIDOS

VII - *Face ao fora acima exposto, **requer a essa seja reconhecida a nulidade do auto de infração pela ausência dos requisitos formais exigidos em lei para sua "convalidação"**, pela não observância do prazo estabelecido no art. 24 da Lei nº 9.784/99 e da documentação relativa ao suposto ato infracional dentro do prazo máximo estabelecido. Caso superados os fundamentos acima, e, por mera hipótese, não seja anulado o ato administrativo consubstanciado no Auto de Infração guerreado com base nas demonstrações de nulidade supra, o que se admite mais uma vez apenas por amor ao debate e em razão do Princípio da Eventualidade, **deve ser considerada a pena de advertência**, em virtude da sua visível violação aos Princípios da Proporcionalidade, da Razoabilidade, do Não Confisco, da Capacidade Contributiva e do Non Bis in Idem. Por questão de Justiça, uma vez já estabelecido o valor da "multa" a ser aplicada, que não seja a mesma onerada, vez que o recorrente se vale do seu*

direito de petição para a revisão da presente decisão, o que não pode impedir-lhe qualquer agravamento baixo pena de cerceamento de direitos. Na hipótese de não anulação ou improvemento do recurso, requer seja franqueada vista do processo administrativo de forma eletrônica (por e-mail ou acesso virtual no site do DECEA), inclusive vista de todos os documentos que o instruem, de forma a possibilitar o exercício e o esgotamento do direito de defesa da Recorrente. Protesta provar o alegado através de todos os meios em Direito admitidos, notadamente o depoimento do tripulante, do controlador e eventual oitiva de testemunhas a serem oportunamente arroladas, posterior juntada de documentos e etc., requerendo ainda que seja observado o disposto no art. 29 da Lei nº 9.784/99 e no artigo 5º, § 1º da Lei 8906/94.

10. **É o relato.**

PRELIMINARES

11. Primeiramente, salienta-se que não se encontram no presente processo vícios insanáveis. Ao interessado garantiu-se o direito de manifestação nos autos, podendo, inclusive, produzir provas. Observa-se que assim o fez, uma vez que apresentou diversas peças em sua defesa.

12. Assim, tem-se que em momento algum houve prejuízo ao exercício de defesa do Interessado ou à Administração. O AI, lavrado em 10/06/2015, traz expressamente que: "Após a solicitação de análise dos Diário de Bordo da empresa PMR TÁXI AÉREO E MANUTENÇÃO AERONÁUTICA S/A, apostada na alínea c do Ofício nº 056/2015/GAB/CORREGE/STC/MA, esta autarquia federal encaminhou o Ofício 182/2015/GOAG-PA/SPO requerendo os referidos documentos em cópia legível e autenticados. Da análise destes, foi constatado que a empresa em voga permitiu que o Sr. ISAAC BARRETO DE ANDRADE, C. ANAC 146794, não atendesse o limite imposto pela Lei 7183/84, em seu artigo 21 alínea a, qual seja, de 11 horas de jornada de trabalho, ao se apresentar às 9 horas do dia 05/05/2014 e cortar o motor às 20 horas e 25 minutos do mesmo dia, fazendo com que o mesmo extrapolasse o limite máximo permitido, conforme Diário de Bordo, 19/PP-MFR/14, fl. 036, 05/05/2014".

13. Desse modo, está clara a transgressão: permitir, em 05/05/2014, a extrapolação de jornada de 11 horas, nos termos do art. 21, alínea "a", do tripulante Sr. ISAAC BARRETO DE ANDRADE, conforme verificado nas fls. 036 do Diário de Bordo 19/PP-MFR/14, de 05/05/2014. A infração, foi verificada durante análise do diário de bordo da empresa. A data, portanto, da fiscalização é a da lavratura do AI. Tal encontra-se totalmente dentro da legalidade conforme abaixo.

14. Note-se que o Auto de Infração é o ato que dá início ao processo administrativo sancionador, conforme prescreve a Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986, que dispõe o sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBAer): "Art. 291. Toda vez que se verifique a ocorrência de infração prevista neste Código ou na legislação complementar, a autoridade aeronáutica lavrará o respectivo auto, remetendo-o à autoridade ou ao órgão competente para a apuração, julgamento ou providências administrativas cabíveis."

15. Com base, nesse dispositivo, resta claro que verificada a infração, deve-se lavrar o respectivo AI, exatamente como verifica-se no presente caso.

16. Por sua vez, a Resolução ANAC nº 25 de 25 de Abril de 2008, complementa: "Art. 4º O processo administrativo terá início com a lavratura do Auto de Infração – AI."

17. O auto de infração como principal documento de um processo administrativo traz embutido em si dois dispositivos primordiais para sua validade, que são a descrição do fato e seu enquadramento legal. Eles são os elementos necessários para que se informe, precisamente, o tipo infracional, permitindo, dessa forma, o exercício da ampla defesa e do contraditório.

18. A descrição objetiva do fato, conforme ocorreu, é suficiente para a construção da defesa, conforme jurisprudência dos tribunais superiores pátrios do STF e STJ:

19. - STF: RMS 24.129/DF, 2ª Turma, DJe 30/04/2012: "Exercício do direito de defesa. A descrição dos fatos realizada quando do indiciamento foi suficiente para o devido exercício do direito de defesa. Precedentes: MS 21.721; MS 23.490. (grifamos)

20. (...)

21. - Excerto de julgado do STJ: "O indiciado se defende dos fatos que lhe são imputados e não de sua classificação legal, de sorte que a posterior alteração da capitulação legal da conduta não tem o condão de inquiná-la de nulidade o processo. Precedentes: (MS 14.045/DF, Rel. Min. Napoleão Nunes Maia Filho, Terceira Seção, DJe 29.4.2010; MS 10.128/DF, Rel. Min. Og Fernandes, Terceira Seção, DJe 22.2.2010; MS 12.386/DF, Rel. Min. Felix Fischer, Terceira Seção, DJ 24.9.2007, p. 244" (STJ, MS 12.677/DF, 1ª Turma, DJe 20/04/2012). (grifamos)

22. No presente caso, os fatos estão corretos e precisamente descritos, com todos os elementos necessários para a perfeita tipificação da infração. Ainda, a norma transgredida também se encontra claramente indicada, não havendo que se falar em embaraços ao exercício da ampla defesa e do contraditório. Desse modo encontra-se perfeitamente configurada a motivação do ato, uma vez que como afirma Hely Lopes Meirelles (MEIRELLES, Hely Lopes. **Direito Administrativo Brasileiro**. 29ª ed. São Paulo: Malheiros, 2004, p. 152.): "denomina-se motivação a exposição ou a indicação por escrito dos fatos e dos fundamentos jurídicos do ato".

23. Destaque-se que a Lei nº 9.874/99 tem aplicação subsidiária no presente caso: Art. 69. Os processos administrativos específicos continuarão a reger-se por lei própria, aplicando-se-lhes apenas subsidiariamente os preceitos desta Lei.

24. O regimento interno da ANAC repercutiu tal disposição ao prescrever: Art. 30. À Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância compete: 1 - julgar, em segunda instância administrativa, os recursos às penalidades interpostas por inobservância ou descumprimento dos dispositivos legais disciplinadores da atividade de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, observadas as normas em vigor, bem como, subsidiariamente, a Lei nº. 9.784, de 1999, sem prejuízo dos recursos de competência da Diretoria;

25. A citada INº 008/2008, por seu turno, também estabeleceu: Art. 64. Aplicam-se subsidiariamente ao processo administrativo de que trata a presente Instrução às disposições da Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999.

26. Assim, importa apontar o prazo previsto em lei para exercício da ação punitiva pela administração pública federal, Lei n. 9873/99: 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. Tal prazo transcorreu no caso em exame.

27. Desse modo, cumpriram-se, de forma precisa, os procedimentos legais necessários para o

ato de notificação de decisão.

28. Saliente-se, novamente, que o interessado teve acesso anteriormente ao auto de infração, contendo todos os dados necessários para o exercício pleno da ampla defesa e do contraditório. Ademais, foi devidamente notificado do decisão de primeira instância – que, correta e devidamente motivada, determinou a aplicação de sanção - e, desde a notificação do auto de infração, teve a sua disposição os autos do processo, inclusive, para tirar cópias. Mais ainda, vê-se nas suas manifestações, que defendeu-se precisamente dos fatos imputados, fazendo, inclusive, referência ao conteúdo do AI e da DC1, *verbi gratia*: **Imputa a presente notificação que o autuado teria extrapolado a jornada de trabalho em 0:55, não indicando, por outra volta, da possibilidade de erro material quanto ao preenchimento do auto, sendo que a jornada posteriormente cumprida foi inferior às demais (...)** Aliás, **NÃO MENCIONOU A DECISÃO GUERREADA**, qualquer fato relativo à *intra* jornada (...) De igual forma, **IGNOROU A DECISÃO E O AI** a própria regra estabelecida pelo Art. 22 da Lei 7183/84.

29. Assim sendo, não prosperam as alegações de não saber o que está lhe sendo imputado. Logo, não se deu obstrução alguma ao pleno exercício de sua defesa.

30. Aponta-se aqui, ainda, que o controle do Diário de Bordo da aeronave é de responsabilidade do operador da aeronave (capítulo 10 da IAC 3151), não sendo justificável, a argumentação de que a responsabilidade seria tão somente do piloto em comando, não cabendo à interessada qualquer controle a respeito das operações, o que seria no mínimo inadequado, haja vista a manutenção da aeronave e seus parâmetros serem a partindo preenchimento dos dados do voo e da aeronave, com verificação destes registros por parte da operadora. Cabe também apontar o art. 297 do CBA que prevê a responsabilidade solidária da pessoa jurídica empregadora com seus agentes e empregados.

31. Portanto, não cabe a alegação de ilegitimidade da interessada como parte do processo

32. Igualmente, cumpre registrar que o princípio de vedação ao *bis in idem* não possui previsão constitucional expressa, embora seja reconhecido, de modo implícito, como decorrência direta dos princípios da legalidade, da tipicidade e do devido processo legal no texto da Constituição Federal de 1988.

33. Não se pode afirmar que a garantia do *non bis in idem* impossibilite o legislador, ou quem lhe faça as vezes, de atribuir mais de uma sanção, administrativa ou não, a uma mesma conduta. Para Mello (2007, p. 212 - MELLO, Rafael Munhoz de. Princípios constitucionais de Direito Administrativo Sancionador: as sanções administrativas à luz da Constituição Federal de 1988. São Paulo: Malheiros, 2007):

[...] o princípio do non bis in idem, por outro lado, não veda ao legislador a possibilidade de atribuir mais de uma sanção administrativa a uma mesma conduta. Foi afirmado acima que a sanção que atende ao princípio da proporcionalidade é a prevista no ordenamento jurídico: o legislador, observadas as normas constitucionais, define as medidas sancionadoras adequadas e proporcionais para cada situação de fato. Se estabelece a lei formal múltiplas sanções para uma mesma conduta, são elas as sanções adequadas e proporcionais, não sendo sua aplicação ofensiva ao princípio do non bis in idem.

34. Nada obsta, então, que ato normativo estipule a acumulação de sanções administrativas ou de sanções administrativas com outras consequências, como sanções penais e compensações civis, por exemplo (VITTA, 2003, p. 115 - VITTA, Herald Garcia. A Sanção no Direito Administrativo. São Paulo: Malheiros, 2003, p. 115). Vitta (2003, p. 119) reconhece a possibilidade de "ser imposta mais de uma penalidade administrativa ao infrator ou responsável, quando ocorre descumprimento de um mesmo dever, porém, explicitamente, a norma determina a imposição, concomitante, de diferentes penalidades administrativas".

35. Neste sentido, a Resolução ANAC 25/2008, em seu art. 10º, §§ 2º 3º, registra expressamente que mesmo diante de duas ou mais infrações num mesmo contexto probatório – e diante da apuração conjunta dos fatos, deverá a Administração considerá-las de forma individualizada, inclusive no tocante aos critérios de imposição de penalidades e dosimetria:

§ 2º Havendo indícios da prática de duas ou mais infrações relacionadas a um mesmo contexto probatório ou cuja prova de uma possa influir na prova de outra(s), será lavrado um único Auto de Infração, para a apuração conjunta dos fatos conexos, mediante a individualização objetiva de todas as condutas a serem perquiridas e das normas infringidas.

(...)

§ 3º Na hipótese do parágrafo anterior, a apuração conjunta dos fatos não implicará a utilização de critério de dosimetria distinto do estabelecido no Título III para a imposição de penalidades, devendo os atos decisórios que cominar em sanções, aplicá-las, de forma individualizada, pela prática de cada uma das infrações cometidas.

36. Dessa forma, não se vislumbra possibilidade de o argumento da defesa prosperar, uma vez que a norma que dispõe sobre o processo administrativo para a apuração de infrações e aplicação de penalidades, no âmbito da Agência, explicita a necessidade de tratativa individualizada de cada uma das condutas infracionais. Assim, configurada a hipótese, respaldada pela doutrina administrativa, de poder ser imposta mais de uma penalidade administrativa ao infrator ou responsável, quando ocorre descumprimento de um mesmo dever, diante de permissivo normativo que explicitamente determina a imposição, concomitante, de diferentes penalidades administrativas.

37. **Da Regularidade Processual** - Considerados os marcos apontados no início dessa análise e o exposto acima, acuso regularidade processual no presente feito. Foram preservados todos os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitados os princípios da Administração Pública, em especial contraditório e ampla defesa.

FUNDAMENTAÇÃO - MÉRITO E ANÁLISE DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO

38. **Da materialidade infracional** - A peça da DC1, devidamente motivada e fundamentada pelo decisor competente, confirmou, de forma clara e objetiva, a materialidade infracional imputada à interessada pela fiscalização. Restou comprovado, de fato, com base na documentação probatória constante dos autos do processo, a inobservância pelo interessado, ao disposto na alínea "o", inciso III, do art. 302 da Lei nº 7.565, de 19/12/1986 c/c o artigo 21, alínea "a" da Lei nº 7.183/1.984.

39. Destarte, com fulcro no § 1º do art. 50 da Lei 9.784/1999, que abre a possibilidade de que a motivação da decisão de recurso administrativo consista em declaração de concordância com fundamentos de anteriores decisões, este relator ora endossa os argumentos trazidos por aquele decisor em sede de primeira instância para a confirmação da prática infracional, bem como fundamentação e a motivação da penalidade aplicada, declarando concordância a fim de que passem a fazer parte integrante do presente voto.

40. **Das razões recursais** - A Recorrente não trouxe em recurso, nenhuma argumentação contrária em matéria de mérito, quanto ao que foi apurado pela Fiscalização.

41. Não havendo argumentação com prova em contrário, deve-se prevalecer aquilo que foi apurado pela Fiscalização. A autuação do Inspetor de Aviação Civil - INSPAC é ato administrativo que possui em seu favor presunção de legitimidade e cabe ao interessado a demonstração dos fatos que alega,

nos termos do art. 36 da lei 9.784/99, que regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal:

Art. 36 Cabe ao interessado a prova dos fatos que tenha alegado, sem prejuízo do dever atribuído ao órgão competente para a instrução e o do disposto do art. 37 desta lei.

42. A presunção de legitimidade e legalidade dos atos administrativos advém do fato de que todos os atos devem estrito cumprimento em conformidade com a lei e de veracidade, por serem dotados da chamada fé pública. "Trata-se de presunção relativa (*juris tantum*), que, como tal, admite prova em contrário. O efeito prático de tal presunção é o de inverter o ônus da prova". (DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. Direito Administrativo. São Paulo: Atlas, 2001, página 72).

43. Pode-se dizer, portanto, que os atos emanados do Estado, independente de qual seja sua natureza – presumem-se verdadeiros até prova em contrário. A própria Constituição do Brasil estabelece que declarações e informações da Administração gozam de fé pública:

Art. 19. É vedado à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios:

(...)

II - recusar fé aos documentos públicos;

44. Se não se pode recusar a fé dos documentos públicos, é lógica a interpretação de que isso implica que os documentos (e atos) da Administração reputam-se (presumem-se) válidos. E mais, reputam-se válidos porque os atos administrativos se postam vinculados ao princípio da estrita legalidade, cujo efeito óbvio é que a Administração e seus agentes não podem atuar senão dentro dos limites legalmente postos, diferente dos entes privados, que podem atuar livremente contanto que não firam os limites legais.

45. Ademais, o próprio interessado não questiona a extrapolação do prazo, como se vê na afirmação feita: "*O Tempo extrapolado foi de 00:25min, ou seja, limite quase sem reflexo*". Além disso, alegou que se valeu da viabilidade legal disposta no Art. 22 da Lei 7.183/84, que possibilita a extensão da jornada de trabalho nos casos autorizados pela lei. No entanto, tal alegação não prospera.

46. Conforme o art. 22 da Lei nº 7.183, de fato, existe previsão legal para ampliação, em 60 minutos, da jornada de trabalho, *todavia*, é necessário cumprir o disposto no §1º do mesmo artigo que estabelece a obrigação de informar essa ampliação a autoridade de aviação civil no prazo de 15 dias.

47. Entretanto, não consta dos autos do processo qualquer comprovação de comunicação à autoridade aeronáutica sobre a ampliação do limite da jornada referente a operação do caso em tela.

48. Acrescente-se que a conduta praticada pelo autuado enquadra-se como erro de fato e de direito, vez que inobservam norma cogente e de aplicação *erga omnes* regularmente expedida pela ANAC.

49. Saliente-se que o cumprimento de norma *erga omnes* vigente é objetivo, sem distinção de elemento volitivo, a não ser que expressamente consignado pela norma regulamentar. Como os normativos em comento não fazem expressamente esta distinção, não há que falar em exigência de voluntariedade para incursão na infração.

50. Este entendimento é corroborado por Hely Lopes Meirelles, que destaca que a multa administrativa, diferente das sanções penais, é de natureza objetiva, isto é, prescinde da caracterização da culpa ou do dolo do infrator para ser devida, uma vez que decorre do exposto descumprimento de conduta desejável imposta pelo Estado, decorrente precipuamente da supremacia do interesse público. (MEIRELLES, Hely Lopes. Direito Administrativo Brasileiro. 23ª ed. São Paulo: Malheiros, 1999.)

51. Desse modo, resta claro que, no presente caso, como estabelecido por norma cogente oponível a todos os abrangidos em seu espectro, de caráter vinculativo, não há margem para exceções quanto ao seu cumprimento no que tange a ausência do elemento volitivo.

52. Note-se que não há amparo legal para aplicação de advertência ao presente caso, porquanto a infração encontra-se no rol do art. 302 do CBAer que prescreve tão somente a pena de multa ao transgressor. Nesse sentido, destaque-se acerca do valor da multa, que, por decorrer de imposição legal vinculativa, não há que falar em violação dos princípios da proporcionalidade e da razoabilidade, já que, no presente caso, o valor de multa aplicado na decisão de primeira instância foi estabelecido seguindo-se os preceitos legais.

53. Observando-se o previsto no art. 295 do CBAer, que diz "*a multa será imposta de acordo com a gravidade da infração*", a multa foi aplicada em seu patamar mínimo. Para tanto, utilizou-se o critério de dosimetria estabelecido na Resolução nº 25/2008, que determina em seu art. 22 que sejam consideradas as circunstâncias agravantes e atenuantes na imposição do valor de multa, sendo que em seu Anexo I, assim penaliza-se a infração ao art. 302, III, alínea "o", do CBAer, COD INI - Infringir as normas que disciplinam o exercício da profissão de aeronauta ou de aeroviário:

R\$ 4.000,00 (quatro mil reais) – valor de multa mínimo referente à infração;

R\$ 7.000,00 (sete mil reais) – valor de multa médio referente à infração; e

R\$ 10.000,00 (dez mil reais) – valor de multa máximo referente à infração.

54. Visto que os valores de multa encontram-se legalmente previstos não há que se falar também em valor confiscatório. Os critérios de dosimetria estão, por sua vez, também legalmente previstos. As normas foram objetiva e corretamente observadas quando, em primeira instância, da estipulação do valor da multa. Não há, pois, excesso no valor de multa aplicado. Ainda, ressalte-se que se trata de processo administrativo sancionador, não se aplicando aqui, as regras de direito tributário, uma vez que as sanções pecuniárias têm o firme caráter pedagógico e disciplinador, para realizar o seu objeto, e não há o que se falar em ato confiscatório, de modo que, também neste tópico, não assiste razão à recorrente.

55. Ainda, faz-se importante destacar o ensino de Celso Antônio Bandeira de Mello de que a finalidade das sanções relacionadas às infrações administrativas é desestimular a prática das condutas censuradas ou constranger ao cumprimento das obrigatórias, intimidando eventuais infratores. Todas as multas administrativas devem cumprir função intimidadora e exemplar, mas existem as que se limitam a esta função, e outras que buscam também ressarcir a Administração de algum prejuízo causado (multas ressarcitórias) como também as que apresentam caráter cominatório, se renovando continuamente até a satisfação da pretensão, obrigando o administrado a uma atuação positiva (astreinte). (BANDEIRA DE MELLO, Celso Antônio. Curso de direito administrativo. 24ª., São Paulo, Malheiros Editores, 2012, p. 864/865 e p. 879).

56. Daí a compreensão de que no processo administrativo sancionatório impera o livre convencimento do Fiscal-Regulador dentro da discricionariedade motivada e cotejo para com a finalidade específica a ser atingida com a eventual sanção a ser aplicada caso-a-caso. Esta finalidade, por sua vez, posta-se adstrita aos patamares firmados por norma de aplicação cogente e *erga omnes*, qual seja a tabela de valores dos Anexos da Resolução ANAC 25/2008.

57. Se houve a constatação da infração, este é o motivo para a aplicação da sanção. Se houve aplicação de sanção, os anexos da Resolução 25/2008 estabelecem os patamares de aplicação que não podem ser extrapolados pela unidade julgadora – e, no caso, efetivamente não houve extrapolação. Pelo

contrário, aplicou-se inclusive o valor mínimo. Pelo fato de isto restar bem configurado nos autos, em especial pelo entendimento supra de a dosimetria (patamares de multa) ter supedâneo normativo (Anexo da Resolução ANAC 25/2008), não prosperam quaisquer alegações quanto à aplicação da sanção de multa e ao seu valor.

58. **Ante o exposto, tem-se que as razões dos recursos não lograram êxito em afastar a prática infracional objeto do presente feito e atribuída à interessada, restando esta configurada nos termos aferidos pela fiscalização.**

DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

59. A Instrução Normativa ANAC nº 08/2008 determina que a penalidade de multa deve ser calculada a partir do valor intermediário constante das tabelas aprovadas em anexo à Resolução nº 25, em vigor desde 28/04/08, observando-se as circunstâncias atenuantes e agravantes existentes

60. Para o reconhecimento da circunstância atenuante prevista no artigo 22, § 1º, inciso I da Resolução ANAC nº 25/2008 ("o reconhecimento da prática da infração") entende-se que o ente regulado deve reconhecer não só a prática do ato, mas também o fato de que essa conduta infringiu norma de competência da Autoridade de Aviação Civil, o que não se deu nos autos do processo. Dessa forma, deve ser afastada a sua incidência.

61. Da mesma forma, entende-se que a Interessada não demonstrou, nos autos, ter adotado voluntariamente qualquer providência eficaz para amenizar as consequências da infração. Repare-se que nenhuma medida que configure um dever pode ser fundamento para a aplicação dessa atenuante, prevista no artigo 22, § 1º, inciso II.

62. Para a análise da circunstância atenuante prevista no artigo 22, § 1º, inciso III ("a inexistência de aplicação de penalidades no último ano"), é necessária pesquisa para identificar a eventual existência de sanção aplicada ao ente regulado no período de um ano encerrado nas datas dispostas no quadro em epígrafe – que são as datas das infrações ora analisadas.

63. Em pesquisa no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC dessa Agência, ficou demonstrado que **não há** penalidade anteriormente aplicada ao autuado nessa situação.

64. Quanto à existência de circunstância agravante, não se vê, nos autos, qualquer elemento que configure hipótese prevista no § 2º do artigo 22 da Resolução ANAC nº 25/2008.

65. Dada a presença de circunstância atenuante e ausência de circunstâncias agravantes aplicáveis ao caso, sugere-se que a penalidade a ser aplicada seja quantificada em R\$ 4.000,00 (quatro mil reais), que é o valor mínimo previsto, à época do fato, para a hipótese em tela - COD. INI, letra "o", da Tabela de Infrações III - Infrações imputáveis à concessionária ou permissionária de serviços aéreos- P. Jurídica - do Anexo II, da Resolução nº. 25/2008, e alterações posteriores.

66. **Da sanção a ser aplicada em definitivo** - Quanto ao valor da multa aplicada pela decisão de primeira instância administrativa, diante do esposado neste arrazoado, entendo que cabe a **MANUTENÇÃO**, do valor da multa no patamar mínimo, R\$ 4.000,00 (quatro mil reais) (quatro mil reais).

CONCLUSÃO

67. Pelo exposto, sugiro **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO** a multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa em desfavor de **PMR TÁXI AÉREO E MANUTENÇÃO AERONÁUTICA S.A.**, conforme individualização no quadro abaixo:

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Data da Infração	Infração	Enquadramento	SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO
00068.003974/2015-55	658707170	001139/2015	05/05/2014	Infringir as normas que disciplinam o exercício da profissão de aeronauta ou de aeroviário - Permitir que o tripulante excedesse o limite de jornada de trabalho	Artigo 302, inciso III, alínea "o" da Lei n.º 7.565/1.986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBAer) com interpretação sistemática ao disposto no artigo 21, alínea "a" da Lei n.º 7.183/1.984 c/c a letra "o", COD. INI, da Tabela De Infrações III - Infrações imputáveis à concessionária ou permissionária de serviços aéreos- P. Jurídica - do Anexo II, da Resolução nº. 25/2008, e alterações posteriores	R\$ 4.000,00 (quatro mil reais)

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

69. **Submete-se ao crivo do decisor.**



Documento assinado eletronicamente por **Rodrigo Camargo Cassimiro, Técnico(a) em Regulação de Aviação Civil**, em 02/04/2019, às 20:09, 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 **2816701** e o código CRC **57EAE397**.

Referência: Processo nº 00068.003974/2015-55

SEI nº 2816701



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 448/2019

PROCESSO Nº 00068.003974/2015-55

INTERESSADO: PMR TÁXI AÉREO E MANUTENÇÃO AERONÁUTICA S.A., Coordenação de Controle e Processamento de Irregularidades

Brasília, 11 de março de 2019.

1. Recurso conhecido e recebido em seu efeitos suspensivo (art. 16 da Res. ANAC 25/2008).
2. Analisados todos os elementos constantes dos autos, em especial manifestações do interessado. Foi dada ampla oportunidade de manifestação no feito, respeitados prazos e dialética processual, de modo que preservados ampla defesa e contraditório inerentes ao certame.
3. De acordo com a proposta de decisão ((SEI nº 2816701). 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. A materialidade infracional restou bem configurada ao logo de todo o certame, tendo sido as razões de defesa insuficientes para afastá-la. À luz do art. 36 da Lei 9.784/1999, falhou a interessada em trazer provas cabais e suficientes para afastar a ocorrência da infração.
5. Dosimetria proposta adequada para o caso. À luz do art. 36, §6º, da Resolução 472/2018, que entrou em vigor a partir de 04/12/2018, "*para fins de aferição da dosimetria deve-se considerar o contexto fático existente quando do arbitramento da sanção em primeira instância*".
6. Ressalto, ainda, que embora a Resolução nº 472/2018 tenha revogado a Resolução ANAC nº 25/2008 e IN ANAC nº 8, de 2008, estabeleceu em seu artigo 82 que suas disposições não prejudicam atos já praticados e da aplicação das normas vigentes à época dos fatos, inclusive no que concerne às sanções aplicáveis.
7. Consideradas as atribuições a mim conferidas pela Portaria nº 3.403, de 17 de novembro de 2016 e Portaria nº 2.829, de 20 de outubro de 2016 e com lastro no art. 42, inciso I da Resolução ANAC nº 472, de 2018 e competências ditas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução n 381/2016, **DECIDO:**

- **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO** a multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância em desfavor da PMR TÁXI AÉREO E MANUTENÇÃO AERONÁUTICA S.A., conforme individualizações no quadro abaixo:

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Data da Infração	Infração	Enquadramento	SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO
				Infringir as normas que disciplinam o exercício	Artigo 302, inciso III, alínea "o" da Lei n.º 7.565/1.986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBAer) com interpretação sistemática ao disposto no artigo 21,	

00068.003974/2015-55	658707170	001139/2015	05/05/2014	da profissão de aeronauta ou de aeroviário - Permitir que o tripulante excedesse o limite de jornada de trabalho	alínea "a" da Lei n.º 7.183/1.984 c/c a letra "o", COD. INI, da Tabela De Infrações III - Infrações imputáveis à concessionária ou permissionária de serviços aéreos- P. Jurídica - do Anexo II, da Resolução n.º. 25/2008, e alterações posteriores	R\$ 4.000,00 (quatro mil reais)
----------------------	-----------	-------------	------------	--	--	---------------------------------

8. À Secretaria.
9. Notifique-se. Publique-se.

BRUNO KRUCHAK BARROS
SIAPE 1629380

Presidente Turma Recursal – BSB
Assessor de Julgamento de Autos em Segunda Instância Substituto



Documento assinado eletronicamente por **Bruno Kruchak Barros, Presidente de Turma**, em 03/04/2019, às 16:28, 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 **2819148** e o código CRC **E43611D8**.

Referência: Processo nº 00068.003974/2015-55

SEI nº 2819148