



PARECER Nº 450(SEI)/2017/ASJIN
PROCESSO Nº 00065.117949/2012-35
INTERESSADO: FRETAX TAXI AÉREO LTDA, COORDENAÇÃO DE CONTROLE DE 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	Notificação do AI	Decisão de Primeira Instância (DC1)	Multa aplicada em Primeira Instância	Protocolo do Recurso	Aferição Tempestividade
00065.117949/2012-35	651268152	03460/2012/SSO	03/01/2012	03/07/2012	20/09/2012	14/09/2015	R\$ 14.000,00	16/09/2016	01/08/2017

Enquadramento: Art. 302, inciso III, alínea "o" da Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986.

Infração: Infringir as normas que disciplinam o exercício da profissão do aeronauta ou aeroviário;

Proponente: Marcos de Almeida Amorim - Técnico em Regulação de Aviação Civil - SIAPE 2346625 - Portaria ANAC nº 361/DIRP/2017

1. INTRODUÇÃO

1.1. Trata-se de recurso interposto pelo interessado em desfavor da decisão proferida no curso do presente processo administrativo, originado do AI de numeração, data e capitulação em epígrafe, com a seguinte descrição (fl.01):

Durante inspeção periódica no operador, realizada em abril de 2012, constatou-se que: No dia 03/01/2012, o sr. Rubens Sances Junior (CANAC 476267) e o sr. José Carlos Vieira Junior (CANAC 131688) extrapolaram em 05:08 hora a jornada de trabalho prevista no artigo 21, alínea "a", da Lei 7.183, de 05 de abril de 1984.

2. HISTÓRICO

2.1. O Relatório de Fiscalização - RF descreve as circunstâncias da constatação da ocorrência e reitera as informações constantes do AI lavrado em decorrência da verificação da infração.

2.2. **Defesa do Interessado** - Após notificação regular acerca da lavratura do Auto de Infração, a autuada apresentou defesa prévia, preliminarmente alegando inobservância das formalidades estabelecidas pela Lei para a prática do Ato, face à inexistência de Relatório de Fiscalização antecedente à lavratura do Auto de Infração, condição de sua validade. Alegou ainda vícios processuais como ausência de numeração de páginas, ilegibilidade do nome do agente autuante quanto a sua assinatura, e ausência de hora e local da autuação. Afirma em sequência que o referido vício não seria passível de convalidação, por não se encontrar no rol taxativo do parágrafo primeiro do art. 7º da IN ANAC nº 08/2008.

2.3. Alegou a necessidade de aplicação da conduta continuada para os diversos AIs destacados na referida defesa, citando decisão anterior da Junta Recursal em que se admitiu a possibilidade de sua aplicação. Complementa que o Auto de Infração deve ser glosado para que nele se contenha se for o caso, a imposição de uma multa apenas para as diversas infrações acima aduzidas. Pelo exposto, solicitou o arquivamento do referido AI.

2.4. **Decisão de Primeira Instância** - O setor competente, em decisão motivada, confirmou o ato infracional, aplicando o valor de R\$ 14.000,00 (quatorze mil reais) como valor da multa resultante da soma das duas infrações administrativas, conforme Tabela de Infrações do Anexo II da Resolução ANAC nº 25, de 25 de abril de 2008 e alterações, considerada ausentes circunstâncias atenuantes e agravantes do art. 22 da Resolução ANAC nº 25, de 25 de abril de 2008 e alterações, pela prática do disposto no art. 302, inciso III, alínea "o" da Lei 7.565/1986, por infringir as normas que disciplinam o exercício da profissão do aeronauta ou aeroviário ao extrapolar a jornada. A decisão verificou ser válido o respectivo Auto de Infração para a apuração das duas infrações imputadas à Autuada, quais sejam, permitir que o sr. Rubens Sanches Junior, canac 476267, e José Carlos Vieira Júnior, canac 131688, extrapolassem a jornada de voo realizada na aeronave PT-WYP, em jornada iniciada em 03/01/2012.

2.5. Quanto a alegação de ausência do Relatório de Fiscalização, a decisão destacou que tal documento não é imprescindível, conforme já é entendimento da Junta Recursal no processo administrativo 60800.003659/2010-12. Observa-se ainda que o Auto de Infração foi instruído com o Relatório de Vigilância da Segurança Operacional, que trata de auditoria realizada especificamente na base principal da autuada, sendo este detalhadamente explicitado, com todos os itens observados pela fiscalização, não restando qualquer fato que não esteja ali contido, inclusive os atos que motivaram a

emissão do presente Auto de Infração. Ao alegar a ausência da hora, data e local da lavratura do presente Auto de Infração, a decisão apontou que não houve uma leitura mais atenta por parte da interessada, uma vez que consta ao final do citado documento os referidos dados (São Paulo - SP, 03 de julho de 2012 às 13:39).

2.6. Quanto a alegação de inexistência de identificação do agente autuante, a decisão destacou que a identificação encontra-se pelo número de matrícula de sua credencial de INSPAC e tal credencial é apta a identificar um agente da ANAC exercendo a fiscalização de aviação civil, conforme o art. 197 do CBAer, sendo suficiente para o reconhecimento de sua qualidade de Agente capaz quanto à emissão de Autos de Infração. Quanto a impossibilidade de convalidação, por não ter o Auto sofrido qualquer convalidação, a decisão verificou que a alegação não pode ser considerada.

2.7. **Do Recurso** - Em grau recursal, o autuado trouxe as seguintes alegações:

I - Ausência da data da inspeção no Auto de Infração. Alegou que a falta da data de inspeção realizada pelos INSPACs desta Agência, já indica o não cumprimento do teor do inciso II do artigo 8º da Resolução nº 25/2008;

II - A Agência imputa duas condutas a dois tripulantes, o que contraria o teor dos §2º e §3º do artigo 10 da Resolução ANAC nº 25/2008, que determinam a individualização das supostas tipicidades por auto de infração, bem como para a imposição de penalidades;

III - Ocorrência de prescrição intercorrente com base no §1º do art. 1º da Lei 9.873/99, informando que a data da ocorrência se deu em 23/08/2012 e o AI apenas teve seu processo gerado em 03/07/2012, ao que se notificou a defendente em meados daquele mês em 2012

IV - O Auto de Infração é nulo de pleno direito em face da inexistência de autuação em flagrante, pois a Administração tinha a obrigação de lavrar o Auto de Infração imediatamente. Complementou que a autuação em flagrante é um verdadeiro direito do Administrado, pois além de garantir ao ato administrativo o necessário grau de certeza e segurança, possibilita ao Autuado o exercício do contraditório e da ampla defesa desde aquele momento;

V - Não existe no Auto de Infração a assinatura do suposto infrator e esta ausência agride os princípios do contraditório e da ampla defesa. Afirmou que a ausência de assinatura do infrator no auto de infração implica em nulidade absoluta ao caracterizar ato desprovido de motivação/fundamentação;

VI - O AI representa inegável violação à Lei Federal, mais precisamente ao disposto no art. 166 da Lei nº 7.565/86, que determina expressamente que o comandante é o responsável pela operação e segurança da aeronave. Afirma que não há como imputar essa responsabilidade a quem quer que seja, e remetendo-a ao operador de aeronave, fende dispositivo de Lei Federal e consequentemente ao art. 5º da CF/88;

VII - Precisa a defendente de tomar conhecimento do teor das provas apontadas como fatores determinantes para a imposição de qualquer medida negativa;

VIII - A referida Autuação é inválida por vício material derivado de sua inexistente motivação, ou, quando muito, insuficiente e defeituosa motivação, o que acarreta, sem sombra de dúvidas, sua nulidade de plano;

IX - O Auto não especifica a jornada cumprida, se a mesma foi individual ou em conjunto e/ou se a empresa empregou medidas mitigatórias quanto aos tripulantes;

X - Por a defendente possuir 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, deve-se destacar que em eventual dosimetria a uma sanção que possa, em tese ser aplicada, há de se conceder os benefícios previstos na Resolução nº 25/2008, no art. 22, incisos II e III.

2.8. Pelo exposto, a Autuada requereu que: a) seja reconhecida a nulidade do auto de infração, tanto pelas prescrições informadas como pela ausência de requisitos formais exigidos em Lei, bem como pela possibilidade de mitigação da suposta infração por meio das complementações aludidas, rememorando que as operações se deram baixo a anuência da própria ANAC; b) caso superada a argumentação, deve ser considerada a pena de advertência; c) protesta provar o alegado através de todos os meios em Direito admitidos, notadamente o depoimento do tripulante, dos INSPAC's e eventual oitiva de testemunhas a serem oportunamente arroladas.

2.9. **Da Complementação do Recurso** - Em 31/07/2017, a autuada apresentou pedidos revisionais para um conjunto de processos, incluindo o presente procedimento administrativo. Ocorre que este ainda encontra-se pendente de Decisão de Segunda Instância, e em respeito ao contraditório e ampla defesa, será aqui analisado como complementação do recurso interposto. A interessada apresentou as seguintes alegações:

I - A notificação de decisão deve ser motivada, nos termos do art. 50, inciso II da Lei nº 9.784/99, com as argumentações que preconize os parâmetros em que a autoridade de aviação civil embasou-se, a fim de exarar os motivos que levaram a conclusão em atribuir uma punição ao interessado. Complementa que com isso não ocorreu a efetiva publicação e divulgação das circunstâncias agravantes, atenuantes e os antecedentes da empresa para a aplicação da penalidade pecuniária;

II - Em consequência da ausência das razões e dos fundamentos que ensejaram a notificação de decisão, pode-se afirmar que a defesa em se tratando de recurso, foi

prejudicada sendo a mesma em parte subtraída em seu direito, em virtude da falta dos argumentos que consubstanciam o decisum, os quais serviriam de pilar às contra-argumentações da recorrente;

III - Citou alguns exemplos onde a Administração arquivou o processo, calcada no art. 53 da Lei 9.784/99, em que preconiza a possibilidade da Administração Pública anular seus próprios atos, quando eivados de vícios;

IV - Questionou como pode haver correção dos valores de multas, sem que o processo tenha terminado o seu tramite legal, uma vez que o mesmo poderia, ainda, ser julgado e decidido em 3ª Instância (DC3). Questionou além disso, qual o índice do governo aplicado.

2.10. Pelo exposto, a atuada requereu: a) que as preliminares sejam acolhidas, e por consequência, a Notificação de Decisão proferida que a condenou ao pagamento da multa seja reavaliada e considerada nula; b) se de outro modo entender, que as argumentações da Revisão em seu mérito sejam consideradas procedentes e este instrumento jurídico conhecido e provido; c) após a Decisão ser proferida acerca do presente feito, na hipótese da mesma ser desfavorável a interessada, que a solicitação tenha plena eficácia com efeito suspensivo; d) a reapreciação do processo em sua totalidade; e) que a decisão deste pleito seja encaminhada ao endereço do procurador, conforme cópia da procuração anexada.

É o relato.

3. **PRELIMINARES**

0.1. **Da Regularidade Processual** - Considerados os marcos apontados no início dessa análise, acuso regularidade processual nos presentes feitos. Foram preservados todos os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitados os princípios da Administração Pública, em especial contraditório e ampla defesa. Julgo os processos aptos para receber a decisão de segunda instância administrativa por parte desta Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância - ASJIN.

0.2. **Da Análise de Eventual Incidência de Prescrição** - Observa-se que a empresa Recorrente alega a prescrição, com base legal no §1º do art. 1º da Lei 9.873/99, que dispõe, *in verbis*:

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 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. (Grifou-se)

0.3. Para essa análise, cabe destacar o que é denominado interrupção e suspensão da contagem do prazo prescricional. A interrupção do prazo se verifica quando, depois de iniciado seu curso, em decorrência de um fato previsto em lei (art. 2º da Lei 9.873/1999), tal prazo se reinicia, ou seja, todo o prazo decorrido até então é desconsiderado. Assim, qualquer das hipóteses ali presentes interromperá o prazo prescricional que volta a seu início, voltando a contar do marco zero.

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)

0.4. Em se tratando de suspensão, o prazo para de correr, fica paralisado, mas, com o fim da suspensão, este retoma seu curso e deve ser considerado em seu cômputo o prazo anteriormente decorrido. Esta modalidade não se aplica à contagem prescricional da intenção punitiva da Autarquia, a não ser nos termos do art. 3º da Lei 9.873/99.

0.5. Nos termos da Nota Técnica CGCOB/DICON nº 043/2009, restou consignado que "a interrupção da prescrição intercorrente não se limita às causas previstas no art. 2º, da Lei nº 9.873/98, bastando para tanto que a Administração pratique atos **indispensáveis** para dar continuidade ao processo administrativo". Assim, no tocante aos marcos interruptivos da prescrição intercorrente, notamos aqui que o legislador optou no §1º, do art. 1º da lei de prescrição administrativa, por um rol exemplificativo de hipóteses de interrupção que, embora também aproveite das hipóteses do art. 2º, lança mão da característica essencial de modificação da condição anterior do processo para caracterizar um marco interruptivo.

0.6. Dito isso, resta averiguar se o processo ficou paralisado, sem movimentação ou diligências substanciais (e não meros encaminhamentos) por mais de três anos. *In casu*, verifica-se que o Auto de Infração regular fora lavrado em 03/07/2012, sendo a partir dessa data (o início da instrução processual) o marco inicial para contagem da prescrição intercorrente, viabilizando a verificação se o processo ficou

parado sem diligências ou atos indispensáveis. Após a lavratura do Auto de Infração, é possível identificar os seguintes atos indispensáveis no processo:

- a) Notificação via AR do interessado, acerca da lavratura do Auto de Infração, em 20/09/2012 (fl. 24);
- b) Decisão Condenatória Recorrível, em 14/09/2015 (fl. 31);

0.7. Todos os atos administrativos supracitados impulsionaram o processo e tem o condão de interromper o prazo prescricional, por serem atos processuais substanciais e imprescindíveis para que o processo seja levado adiante e com base legal no citado art. 2º da lei 9.873/99. Assim, não é possível identificar em nenhum momento o processo parado sem a incidência de marcos interruptivos por mais de 5 anos conforme previsão do caput do art. 1º da lei 9.873/99, e nem mesmo sem movimentação por mais de 3 anos pendente de julgamento ou despacho, conforme a previsão legal do §1º art. 1º também da lei 9.873/99, que define a prescrição intercorrente.

0.8. Diante do exposto, não há nenhum elemento capaz de confirmar a existência de prescrição, devendo a hipótese ser afastada.

0.9. **Das Alegações de Nulidade do AI por Vícios Processuais** - Inicialmente, a autuada alegou que a falta da data de inspeção realizada pela Fiscalização, indicaria o não cumprimento do teor do inciso II do artigo 8º da Resolução nº 25/2008, que dispõe como um dos requisitos do Auto de Infração - AI, a descrição objetiva da infração. A esse respeito, verifica-se claramente o equívoco da afirmação trazida pela Recorrente. A descrição objetiva da infração está claramente demonstrada no AI objeto da infração, ao citar a ocorrência da extrapolação de jornada, o número de horas que fora extrapolado, o nome dos tripulantes a que se refere, o normativo que fora violado e a capitulação legal que legitima e autoriza esta Agência a aplicar a respectiva sanção. Ademais, há informação do período em que ocorreu a inspeção no campo "Histórico" do referido AI, sendo em abril de 2012. Deve-se ressaltar, contudo, que não trata-se de uma informação imprescindível de validade do AI para abertura do presente processo administrativo.

0.10. Alegou desrespeito ao disposto no art. 10 da Resolução ANAC nº 25/2008, que orienta para cada infração, a lavratura do respectivo AI. A esse respeito, com fulcro no §1º do art. 50 da Lei 9.784/99, que abre possibilidade de que a motivação da decisão de recurso administrativo consista em declaração de concordância com fundamentos de decisões anteriores, este relator ora endossa os argumentos trazidos por aquele decisor em sede de primeira instância para afastamento da referida alegação da autuada. A Decisão de Primeira Instância Administrativa trouxe claramente os argumentos jurídicos e o histórico de decisões que sustentam a possibilidade de manter o Auto de Infração lavrado para duas infrações distintas, cabendo ao decisor aplicar as penalidades individuais para cada uma delas. Conforme já demonstrado, a decisão conclui, in verbis:

(...) naquele caso, entendeu-se descabida a anulação do Auto de Infração por questão meramente formal, **uma vez demonstrado que o fato de ter sido lavrado um único Auto - contra o disposto em norma regulamentar dessa ANAC, não havia gerado qualquer prejuízo aos interessados.**

Entende-se que a mesma razão pode ser aqui aduzida para se manter válido o Auto de Infração. Nesse, vislumbra-se as mesmas condições necessárias à validade do ato, eis que, por meio dele, a Interessada tomou conhecimento da existência do presente processo administrativo, cujo objeto é a apuração de duas infrações descritas no Auto, tendo, inclusive, apresentado, na peça de defesa, sua insurgência a cada uma dessas infrações.

Deve-se ressaltar que atualmente esta é a redação em vigor do artigo 10 da Resolução nº 25/2008:

"Art. 10 Constatada, pelo agente da autoridade de aviação civil, a existência de indícios da prática de infração, será lavrado Auto de Infração e instaurado processo administrativo. (Redação dada pela Resolução nº 306, de 25.2.2014, em vigor em 30.3.2014)

§1º Havendo indícios da prática de uma única infração referente ao transporte aéreo público regular, da qual resulte a apresentação de reclamação por mais de um passageiro com reserva confirmada para o voo, será lavrado o Auto de Infração e instaurado o respectivo processo administrativo, sendo este instruído com todas as reclamações apresentadas. (Redação dada pela Resolução nº 306, de 25.2.2014, em vigor em 30.3.2014)

§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. (Redação dada pela Resolução nº 306, de 25.2.2014, em vigor em 30.3.2014) (...)" (Grifou-se)

0.11. A interessada alegou ainda nulidade de pleno direito em face da inexistência de atuação em flagrante. Reforça também a alegação de nulidade por não constar a assinatura do autuado no referido Auto de Infração. Cumpre informar que a Lei 7.565/86 (CBA), assim como a Resolução ANAC nº 25/2008, dispõem sobre a instauração do processo administrativo sancionador no âmbito de competência da ANAC, o qual é iniciado por meio do Auto de Infração - AI:

CBA

Art. 291. Toda vez que se verifique a ocorrência da 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 providência administrativa cabível.

Resolução ANAC nº 25/2008

Art. 5º. O AI será lavrado quando for constatada a prática da infração à Lei 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica - CBAer, legislação complementar e demais normas de competência da autoridade de aviação civil, sendo

obrigatório o atendimento dos requisitos essenciais de validade previstos no art. 8º desta Resolução.

0.12. Observe-se nesse âmbito, que o AI deve ser lavrado quando for constatada a infração, mas os prazos devem seguir conforme determinados pela Lei 9.873/1999:

Lei 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.

0.13. Tem-se assim, que a lavratura do AI objeto do presente processo deu-se regularmente, vez que data de 03/07/2012, relacionada a uma infração ocorrida em 03/01/2012. É equivocada a interpretação de que exista um direito do regulado de que a autuação seja feita em flagrante. Em verdade, o INSPAC tem presunção de legitimidade dos atos que pratica, não havendo a obrigatoriedade da prova flagrante para que possa autuar acerca do que fora identificado em sua Fiscalização. O único prazo que a Administração deve obedecer para iniciar o processo administrativo sancionador, é o prazo prescricional da infração disposto no normativo supracitado.

0.14. Quanto a alegação de nulidade por estar ausente a assinatura do autuado no AI, deve-se também destacar que a alegação não deve prosperar. A Resolução ANAC nº 25/2008 descreve os requisitos essenciais de validade do Auto de Infração, *in verbis*:

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 apresentação de defesa;

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

VI - local, data e hora

(Grifou-se)

0.15. No que concerne a citada assinatura do autuado, o próprio parágrafo primeiro do artigo 6º da IN ANAC nº 08/2008 deixa claro que o auto de infração não terá sua eficácia condicionada à assinatura do autuado ou de testemunhas. Em verdade, a assinatura do autuado apenas cumpre a exigência de ciência do interessado acerca da autuação da fiscalização antes da decisão, o que pode ser suprida de outras formas. O artigo 7º da Resolução ANAC nº 25/2008 reforça esse entendimento, mostrando outras possibilidades de dar ciência ao autuado:

Art. 7º Na impossibilidade de entrega da segunda via do AI, no momento da lavratura ou no caso de recusa do autuado em recebê-la, o agente da autoridade de aviação civil, deverá encaminhá-la por via postal, com aviso de recebimento, ou por outro meio que comprove a certeza de sua ciência.

0.16. No presente processo, consta o comprovante da notificação via postal da autuada através de AR (fl. 24), não havendo carência da ciência do interessado e conseqüentemente não havendo em que se falar em nulidade do Auto de Infração.

0.17. Por tudo exposto, afasta-se as alegações de nulidade do AI por vícios processuais.

0.18. **Da Alegação de Vício Processual por Ausência de Motivação da Notificação de Decisão** - Em pedido revisional, aqui recebida como complementação do presente recurso, a autuada alegou que notificação de decisão deve ser motivada, nos termos do art. 50, inciso II da Lei nº 9.784/99, com as argumentações que preconize os parâmetros em que a autoridade de aviação civil embasou-se, a fim de exarar os motivos que levaram a conclusão em atribuir uma punição ao interessado. A esse respeito, cumpre informar que é certo que todos os atos administrativos devem ser revestidos de motivação e respeitar a finalidade a que se destina, mas equivoca-se a Recorrente ao descaracterizar a função da Notificação da Decisão.

0.19. A Notificação da Decisão buscar dar ciência e publicidade ao interessado acerca do ato decisório exarado no processo, mas não substitui o próprio ato decisório. Conforme art. 22 da IN ANAC nº 08, a Notificação de Decisão deve conter o valor da pena pecuniária e o prazo de vigência da medida restritiva de direitos. A Notificação de Decisão ao dar ciência do interessado quanto ao ato decisório exarado e as informações que permitem ao autuado identificar o processo, conclui a sua motivação. Quanto as razões da aplicação da pena e os fundamentos jurídicos para aplicação da sanção, são motivações que devem compor obrigatoriamente a Decisão propriamente dita, no qual o interessado possui a oportunidade de ter total acesso aos autos, bastando mero pedido das cópias e vistas. O interessado teve à sua inteira disposição a oportunidade visualizar todo o teor do processo administrativo, em respeito aos princípios basilares do Direito, como a Ampla Defesa e o Contraditório.

0.20. Assim, pelo exposto afasta-se a alegação do interessado.

4. FUNDAMENTAÇÃO - MÉRITO E ANÁLISE DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO

4.1. **Da materialidade infracional** - Segundo os documentos juntados ao processo, no dia 03 de janeiro de 2012, o sr. Rubens Sances Junior (CANAC 476267) e o sr. José Carlos Vieira Junior (CANAC 131688), aeronautas da empresa FRETAX TAXI AÉREO LTDA, extrapolaram o limite de jornada em 05 horas e 38 minutos, contrariando o art. 21, alínea "a", da Lei 7.183 de 05 de abril de 1984.

4.2. Diante da infração do processo administrativo em questão, a autuação foi realizada com fundamento na alínea "o", inciso III, art. 302 da Lei 7.565, de 19/12/1986, que dispõe o seguinte:

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

(...)

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

(...)

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

4.3. Observa-se que a Lei 7.183, de 05/04/1984, a qual regula o exercício da profissão de aeronauta, dispõe sobre a jornada de trabalho, apresentando em seu art. 20 a seguinte redação:

Lei 7.183/1984

Art. 20. Jornada é a duração do trabalho do aeronauta, contada entre a hora da apresentação no local de trabalho e 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 dos motores. (Grifou-se)

4.4. Quanto à duração da jornada de integrante de uma tripulação mínima ou simples, o art. 21, letra "a", da mesma Lei, apresenta o disposto, in verbis:

Lei 7.183/1984

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

§2º Nas operações com helicópteros, a jornada poderá ter a duração acrescida de até 1 (uma) hora para atender exclusivamente a trabalhos de manutenção. (Grifou-se)

4.5. Em adição, o art. 22 da Lei nº 7.183/1984 traz outras disposições em relação à jornada de trabalho, conforme redação a seguir:

Lei nº 7.183/1984

Art 22 - Os limites da jornada de trabalho poderão ser 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.

§ 1º - Qualquer ampliação dos limites das horas de trabalho deverá ser comunicada pelo comandante ao empregador, 24 (vinte e quatro) horas após a viagem, o qual, no prazo de 15 (quinze) dias, a submeterá à apreciação do Ministério da Aeronáutica.

§ 2º - Para as tripulações simples, o trabalho noturno não excederá de 10 (dez) horas.

§ 3º - Para as tripulações simples nos horários mistos, assim entendidos os que abrangem períodos diurnos e noturnos, a hora de trabalho noturno será computada como de 52 (cinquenta e dois) minutos e 30 (trinta) segundos. (Grifou-se)

4.6. Dessa forma, a norma é clara quanto ao limite de horas a ser observado na jornada de trabalho do aeronauta de uma tripulação mínima ou simples.

4.7. **Das Alegações do Interessado e do Cotejo dos Argumentos de Defesa** - No mérito, a Recorrente inicialmente alegou que AI representa inegável violação ao art. 166 da Lei nº 7.565/86, que determina expressamente que o comandante é o responsável pela operação e segurança da aeronave. Não merece prosperar a alegação da autuada, uma vez que a responsabilidade do comandante pela operação e segurança do voo não exime da operadora/empresa empregadora da responsabilidade quanto a jornada de trabalho de seus prepostos e o seu dever de obediência do normativo que regulamenta a profissão do aeronauta.

4.8. Nesse esteira, cabe aqui citar o disposto no art. 294 e art. 297 da mesma Lei (7.565/86) que prevê a responsabilidade solidária da pessoa jurídica empregadora:

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

(...)

Art. 297. A pessoa jurídica empregadora responderá solidariamente com seus prepostos, agentes, empregados ou intermediários, pelas infrações por ele cometidas no exercício das respectivas

4.9. Também legitima a aplicação da sanção a própria capitulação da conduta no art. 302, no qual em seu inciso III, alínea "o", dispõe dentre as infrações imputáveis à concessionárias ou permissionários de serviços aéreos, a sanção de multa a infração às normas que disciplinam o exercício da profissão de aeronauta ou de aeroviário. Pelo exposto, é notório não merecer prosperar a alegação da autuada.

4.10. A Recorrente afirma ainda da necessidade de tomar conhecimento do teor das provas apontadas como fatores determinantes para a imposição de qualquer medida negativa. Deve-se asseverar contudo que a autuação e aferição por parte do Inspetor de Aviação Civil - INSPAC é revestida pela presunção de veracidade. Nos termos da doutrina administrativa, art. 36 da Lei 9.784/1999, cabe ao interessado a prova dos fatos alegados, e não o contrário. Pode-se dizer 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 gozam de fé pública:

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

(...)

II - recusar fé aos documentos públicos;

4.11. Se não se pode recusar a fé dos documentos, é lógica a interpretação de que isso implica que os 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.

4.12. 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). É justamente este o alinhamento constitucional para com a Lei 9.784/1999.

4.13. Por fim, alegou ainda em mérito, que a referida autuação é inválida por vício material derivado de sua inexistente motivação e que o Auto não especifica a jornada cumprida, se a mesma foi individual ou em conjunto e/ou se a empresa empregou medidas mitigatórias quanto aos tripulantes. Quanto a alegação de ausência de motivação, deve-se afirmar desde logo que não deve prosperar a referida alegação. O Auto de Infração de maneira explícita traz a motivação da infração, qual seja, extrapolação de jornada em 5 horas e 8 minutos dos tripulantes Rubens Sances Junior e José Carlos Vieira Junior no dia 03/01/2012, violando o previsto no artigo 21, alínea "a" da Lei 7.183 de 05 de abril de 1984, com capitulação legal no art. 302, III, alínea "o" da Lei 7.565/86, que legitima e autoriza a autoridade de aviação civil para aplicar a sanção nessa situação. Também não deve prosperar a alegação de vício por ausência de informações complementares, como se a jornada ocorreu em conjunto ou individual e se a empresa empregou medidas mitigatórias. O requisito essencial para que a referida infração esteja configurada é infringir as normas que disciplinam o exercício da profissão do aeronauta ou aeroviário e a extrapolação de jornada viola expressamente a norma que regulamenta a profissão, conforme artigos já supracitados da Lei 7.183/1984.

4.14. Assim, verifica-se que as razões do recurso não lograram afastar a prática infracional que lhe é atribuída ao interessado, a qual restou configurada nos termos aferidos pela fiscalização.

4.15. Especificamente quanto ao questionamento acerca da correção do valor da multa, bem como índices governamentais aplicados, encaminhe-se à área competente, SAF - Superintendência de Administração e Finanças para análise, manifestação e pronunciamento.

5. DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

5.1. Verificada a regularidade da ação fiscal, há que se averiguar a necessidade de correção do valor da multa aplicada como sanção administrativa ao ato infracional imputado. Conforme Tabela de Infrações do Anexo II da Resolução ANAC nº 25/2008, pode-se observar que a interpretação da infração do artigo 302, III, "o" da lei 7.565/86, se dá da seguinte forma:

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

5.2. A dosimetria deve ser aplicada conforme ditames do art. 22 da Resolução 25/2008:

Art. 22. Para efeito 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.

§ 2º São circunstâncias agravantes:

I - a reincidência;

II - a recusa em adotar medidas para reparação dos efeitos da infração;

III - a obtenção, para si ou para outrem, de vantagens resultantes da infração;

IV - exposição ao risco da integridade física de pessoas;

V - a destruição de bens públicos;

VI - o número de reclamações de passageiros registradas em relação ao mesmo fato. (Redação dada pela Resolução nº 306, de 25.2.2014)

§ 3º Ocorre reincidência quando houver o cometimento de nova infração, após penalização definitiva por infração anterior.

§ 4º Para efeito de reincidência não prevalece a infração anterior se entre a data de seu cometimento e a da infração posterior tiver decorrido período de tempo igual ou superior a um ano.

5.3. **ATENUANTES** - Não se verifica a possibilidade de aplicação de circunstâncias atenuantes, dentre as hipóteses dos incisos dispostos no §1º do Artigo 22 da Resolução ANAC nº 25/2008.

5.4. **AGRAVANTES** - Não se verifica a possibilidade de aplicação de circunstâncias agravantes, dentre as hipóteses dos diversos incisos dispostos no §2º do Artigo 22 da Resolução ANAC nº 25/2008.

5.5. **SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO:** Quanto ao valor da multa aplicada pela decisão de primeira instância administrativa, diante do esposado no processo, **entendo que cabe a manutenção no patamar médio, R\$ 7.000,00 (sete mil reais)** para cada uma das infrações de extrapolação de jornada, **contabilizando um valor total de R\$ 14.000,00 (quatorze mil reais)**, dada a ausência de circunstâncias atenuantes e agravantes.

CONCLUSÃO

1. Pelo exposto, sugiro **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO** a multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa em desfavor do/a FRETAX TAXI AEREO LTDA, conforme o quadro abaixo:

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Data da Infração	Infração	Enquadramento	SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO
60800.117949/2012-35	651268152	03460/2012/SSO	03/01/2012	Extrapolação de Jornada	artigo 302, inciso III, alínea "o", do Código Brasileiro de Aeronáutica, Lei nº 7.565/1986	R\$ 14.000,00 (quatorze mil reais)

2. Sugiro ainda pelo encaminhamento dos autos à área competente, SAF - Superintendência de Administração e Finanças para análise, manifestação e pronunciamento quanto ao questionamento acerca da correção do valor da multa, bem como índices governamentais aplicados.

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

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

MARCOS DE ALMEIDA AMORIM
Técnico em Regulação de Aviação Civil
SIAPE 2346625



Documento assinado eletronicamente por **Marcos de Almeida Amorim, Técnico(a) em Regulação de Aviação Civil**, em 20/12/2017, às 18:08, 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 **1322197** e o código CRC **CF9E9C93**.



SIGEC :: SISTEMA INTEGRADO DE GESTÃO DE CRÉDITOS

Atalhos do Sistema: [Menu Principal](#)

:: MENU PRINCIPAL

Dados da consulta

Consulta

Extrato de Lançamentos

Nome da Entidade: FRETAX TAXI AEREO LTDA

Nº ANAC: 30000012556

CNPJ/CPF: 03138374000166

CADIN: Sim

Div. Ativa: Sim - EF

Tipo Usuário: Integral

UF: SP

End. Sede: RUA DOUTOR CESAR Nº 530 – CONJ. 804 E 805 – 8º ANDAR – COND. ED. METROPOLITA TOWER – SANTANA -

Bairro:

Município: SÃO PAULO

CEP: 02013002

Créditos Inscritos no CADIN

Nº ANAC :		30000012556		Sequencial :		734		Data Inscrição :		09-02-2015 11:54:50	
Receita	NºProcesso	Processo SIGAD	Data Vencimento	Data Infração	Valor Original	Data do Pagamento	Valor Pago	Valor Utilizado	Chave	Situação	Valor Débito (R\$)
2081	614228071		30/04/2007		R\$ 1.667,00	30/04/2007	1.667,00	0,00		PG	0,00
2081	614231071		30/04/2007		R\$ 1.667,00	30/04/2007	1.667,00	0,00		PG	0,00
2081	614236072		30/04/2007		R\$ 833,00	30/04/2007	833,00	0,00		PG	0,00
2081	614941073		30/07/2010		R\$ 2.500,00	30/11/2010	3.088,75	3.088,75	03138374	PG	0,00
2081	624206105		02/08/2010		R\$ 2.500,00		0,00	0,00		CA	0,00
2081	624631101		23/09/2010		R\$ 10.000,00	14/09/2010	10.000,00	10.000,00		PG	0,00
2081	625382102		06/12/2010		R\$ 5.600,00	06/12/2010	5.600,00	5.600,00		PG	0,00
2081	625383100		06/12/2010		R\$ 5.600,00	06/12/2010	5.600,00	5.600,00		PG	0,00
2081	625399107		10/12/2010		R\$ 2.000,00	10/12/2010	2.000,00	2.000,00		PG	0,00
2081	627922118		06/06/2016		R\$ 7.000,00		0,00	0,00		RVS	0,00
2081	628207115		09/09/2011		R\$ 4.000,00	31/05/2012	8.643,78	0,00		PG	0,00
2081	628705110		06/10/2011	08/06/2010	R\$ 4.000,00	31/05/2012	8.643,78	0,00		PG	0,00
2081	640023130	60800028721201071	10/01/2014	24/09/2010	R\$ 8.000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	640498147	60800034077201151	27/03/2017	03/09/2010	R\$ 7.000,00		0,00	0,00		DC2	8.888,60
2081	640499145	60800034440201138	27/03/2017	03/09/2010	R\$ 7.000,00		0,00	0,00		DC2	8.888,60
2081	640672146	60800034413201165	24/03/2014	08/06/2010	R\$ 7.000,00		0,00	0,00		INR	11.460,40
2081	640688142	60800034011201161	28/03/2014	01/07/2010	R\$ 7.000,00		0,00	0,00		RVS	0,00
2081	640689140	60800033946201120	28/03/2014	01/07/2010	R\$ 7.000,00		0,00	0,00		RVS	0,00
2081	640690144	60800033989201113	28/03/2014	01/07/2010	R\$ 7.000,00		0,00	0,00		RVS	0,00
2081	640691142	60800034030201197	28/03/2014	15/07/2010	R\$ 7.000,00		0,00	0,00		RVS	0,00
2081	640692140	60800034087201196	28/03/2014	23/07/2010	R\$ 7.000,00		0,00	0,00		DA - EF	11.460,40
2081	640693149	60800034343201145	28/03/2014	20/08/2010	R\$ 7.000,00		0,00	0,00		RVS	0,00
2081	640694147	60800034309201171	28/03/2014	20/08/2010	R\$ 7.000,00		0,00	0,00		RVS	0,00
2081	642018144	60800244267201184	11/07/2014	30/06/2011	R\$ 7.000,00		0,00	0,00		DA - CD - EF	11.218,19
2081	642191141	60800248967201148	04/12/2017	10/06/2011	R\$ 7.000,00		0,00	0,00		DC2	7.323,40
2081	642965143	60800034377201130	15/07/2015	21/07/2010	R\$ 7.000,00		0,00	0,00		RVS	0,00
2081	643594147	60800215071201182	06/11/2017	09/06/2011	R\$ 7.000,00		0,00	0,00		DC2	8.040,20
2081	648584157	00065117997201223	28/08/2015	28/02/2012	R\$ 8.000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	648587151	00065106772201241	28/08/2015	13/12/2011	R\$ 7.000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	648588150	00065106754201260	28/08/2015	14/12/2011	R\$ 7.000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	648589158	00065106770201252	28/08/2015	13/12/2011	R\$ 7.000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	648590151	00065106758201248	28/08/2015	14/12/2011	R\$ 7.000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	648591150	00065117935201211	28/08/2015	14/01/2012	R\$ 7.000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	648592158	00065117938201255	28/08/2015	14/01/2012	R\$ 7.000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	648593156	00065106752201271	28/08/2015	15/12/2011	R\$ 7.000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	648595152	00065106749201257	28/08/2015	15/12/2011	R\$ 7.000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	648596150	00065106549201202	28/08/2015	19/12/2011	R\$ 7.000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	648597159	00065117948201291	28/08/2015	19/12/2011	R\$ 7.000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	648599155	00065106551201273	28/08/2015	17/12/2011	R\$ 7.000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	648600152	00065106554201215	28/08/2015	17/12/2011	R\$ 7.000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	648601150	00065117940201224	28/08/2015	13/01/2012	R\$ 7.000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	648602159	0006511794220121	28/08/2015	13/01/2012	R\$ 7.000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	648603157	00065106578201266	28/08/2015	16/12/2011	R\$ 7.000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	648604155	00065106740	28/08/2015	16/12/2011	R\$ 7.000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	650387150	00065123272201274	30/10/2015	21/11/2011	R\$ 7.000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	650388158	00065123244201257	30/10/2015	11/11/2011	R\$ 7.000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	650389156	00065106529201223	30/10/2015	05/12/2011	R\$ 7.000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	650758151	00065118007201274	14/04/2016	28/10/2011	R\$ 7.000,00		0,00	0,00		RVS	0,00
2081	651259153	60800233515201161	23/09/2016	16/04/2011	R\$ 7.000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	651268152	00065117949201235	14/10/2016	03/01/2012	R\$ 14.000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	652379150	00065123093201237	01/06/2016	01/12/2011	R\$ 7.000,00		0,00	0,00		IN3	9.564,79
2081	662174170	00065162230201330	26/01/2018	14/09/2012	R\$ 800,00		0,00	0,00		DC1	800,00

Total devido em 18-12-2017 (em reais):

77.644,58

Legenda do Campo Situação

DC1 - Decidido em 1ª instância mas ainda aguardando ciência

PU3 - Punido 3ª instância

PU1 - Punido 1ª Instância
RE2 - Recurso de 2ª Instância
ITD - Recurso em 2ª instância intempestivo , mas ainda aguardando ciência do infrator
DC2 - Decidido em 2ª instância mas aguardando ciência
DG2 - Deligências por iniciativa da 2ª instância
CAN - Cancelado
PU2 - Punido 2ª instância
IT2 - Punido pq recurso em 2ª foi intempestivo
RE3 - Recurso de 3ª instância
ITT - Recurso em 3ª instância intempestivo , mas ainda aguardando ciência do infrator
IN3 - Recurso não foi admitido a 3ª instância
AD3 - Recurso admitido em 3ª instância
DC3 - Decidido em 3ª instância mas aguardando ciência
DG3 - Deligências por iniciativa da 3ª instância
RVT - Revisto
RVS - Processo em revisão por iniciativa do interessado
INR - Revisão a pedido ou por iniciativa da anac não foi admitida

IT3 - Punido pq recurso em 3ª instância foi intempestivo
RAN - Processo em revisão por iniciativa da ANAC
CD - CADIN
EF - EXECUÇÃO FISCAL
PP - PARCELADO PELA PROCURADORIA
GPE - GARANTIA DA EXECUÇÃO POR PENHORA REGULAR E SUFICIENTE
SDE - SUSPENSÃO DA EXIGIBILIDADE POR DEPÓSITO JUDICIAL
SDJ - SUSPENSÃO DA EXIGIBILIDADE POR DECISÃO JUDICIAL
GDE - Garantia da Execução por Depósito Judicial
PC - PARCELADO
PG - Quitado
DA - Dívida Ativa
PU - Punido
RE - Recurso
RS - Recurso Superior
CA - Cancelado
PGDJ – Quitado Depósito Judicial Convertido em Renda

Registro 1 até 52 de 52 registros

Página: [1] [Ir] [Reg]

Tela Inicial	Imprimir	Exportar Excel
--------------	----------	----------------



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

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 576/2017

PROCESSO Nº 00065.117949/2012-35

INTERESSADO: FRETAX TAXI AÉREO LTDA, Coordenação de Controle de Processamento de Irregularidades

Brasília, 11 de dezembro de 2017.

PROCESSO: 00065.117949/2012-35

INTERESSADO: FRETAX TAXI AÉREO LTDA, COORDENAÇÃO DE CONTROLE DE PROCESSAMENTO DE IRREGULARIDADES

1. De acordo com a proposta de decisão (SEI nº 1322197). 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.

2. 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. 17-B da Resolução ANAC nº 25/2008, e competências ditas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381/2016, **DECIDO:**

- **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO** a multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa em desfavor do/a FRETAX TAXI AEREO LTDA, conforme o quadro abaixo:

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Data da Infração	Infração	Enquadramento	SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO
60800.117949/2012-35	651268152	03460/2012/SSO	03/01/2012	Extrapolação de Jornada	artigo 302, inciso III, alínea "o", do Código Brasileiro de Aeronáutica, Lei nº 7.565/1986	R\$ 14.000,00 (quatorze mil reais)

3. À Secretaria.

4. Encaminhe-se os autos à área competente, SAF - Superintendência de Administração e Finanças para análise, manifestação e pronunciamento quanto ao questionamento acerca da correção do valor da multa, bem como índices governamentais aplicados.

5. Notifique-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 27/12/2017, às 12:50, 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 **1340998** e o código CRC **B5DDCEDE**.