

PARECER Nº 447(SEI)/2017/ASJIN
 PROCESSO Nº 60800.234631/2011-06
 INTERESSADO: AEROBRAN TAXI AEREO LTDA - EPP

Submeto à apreciação de Vossa Senhoria Proposta de DECISÃO ADMINISTRATIVA DE SEGUNDA INSTÂNCIA sobre EXTRAPOLAÇÃO DA JORNADA DE TRABALHO, nos termos da minuta anexa.

ANEXO

MARCOS PROCESSUAIS

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Proprietário/Operador	Data da Infração	Lavratura do AI	Notificação do AI	Decisão de Primeira Instância (DC1)	Notificação da DC1	Multa aplicada em Primeira Instância	Protocolo do Recurso	Aferição Tempestividade
60800.234631/2011-06	645724150	05210/2011/SSO	AEROBRAN TÁXI AÉREO LTDA.	28/03/2011	28/09/2011	23/12/2011	04/11/2014	12/02/2015	R\$ 4.000,00	23/02/2015	01/04/2015

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

Infração: Extrapolação da Jornada de Trabalho.

Proponente: João Carlos Sardinha Junior

INTRODUÇÃO

1. Histórico

2. Trata-se de análise e emissão de proposta de decisão sobre o processo nº 60800.234631/2011-06, que trata de Auto de Infração e posterior decisão em primeira instância, emitida em desfavor de AEROBRAN TÁXI AÉREO LTDA, CNPJ – 07.918.532/0001-51, conforme registrado no Sistema Eletrônico de Informações desta Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, da qual restou aplicada pena de multa, consubstanciada essa no crédito registrado no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC sob o número 645724150, no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais).

3. O Auto de Infração nº 05210/2011/SSO, que deu origem ao presente processo, foi lavrado capitulando a conduta do Interessado na alínea "o" do inciso III do art. 302 do CBA - Código Brasileiro de Aeronáutica (fl. 01). Assim relatou o Auto de Infração:

"O tripulante Valde Roney de Souza Mendes (CANAC 676890), empregado da Aerobran Táxi Aéreo, realizou jornada superior a 11 horas em tripulação simples na aeronave PT-VMS, pertencente à frota da empresa. Não foi preenchida a hora de apresentação, porém, a partida dos motores para o primeiro voo ocorreu às 8h05. O corte dos motores ocorreu às 18h50, sendo considerado o encerramento da jornada às 19h20, conforme Art. 20, § 4º, da Lei 7.183, de 5 de abril de 1984 (Lei do Aeronauta), totalizando jornada de pelo menos 11h15. Observa-se que, caso a hora de apresentação tenha ocorrido com antecedência de 30 minutos da hora prevista para o voo (Art. 20, § 3º), este total seria de no mínimo 11h45. Não houve interrupção superior a 4 horas consecutivas (Art. 21, § 1º) e não foi identificada comunicação ao Ministério da Aeronáutica (ou ANAC) sobre ampliação da jornada a critério do comandante (Art. 22). Tal condição fere o Art. 21 a) da Lei 7.183, de 5 de abril de 1984, que disciplina o exercício da profissão de aeronauta. Face ao exposto, a empresa Aerobran Táxi Aéreo Ltda. cometeu a infração capitulada no Art. 302, Inciso III, Alínea "o" do Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986)."

4. Relatório de Fiscalização

5. No Relatório de Fiscalização N ° 391/2011/GVAG-SP/SSO/UR/SP, de 08/07/2011 e anexos (fls. 02 a 04), o INSPAC descreve (inclusive juntando documentos atinentes) a infração apontada, qual seja, extrapolação da jornada regulamentar de trabalho, em 28/03/2011, em Rio Branco/AC.

6. Defesa do Interessado

7. O autuado foi regularmente notificado do Auto de Infração em 23/12/2011, de acordo com o AR (fl. 05), não apresentando defesa, conforme registrado no Termo de Decurso de Prazo emitido pela ACPI/SPO, em 04/11/2014 (fl. 06).

8. Decisão de Primeira Instância

9. Em 04/11/2014, a autoridade competente analisou o conjunto probatório e a fundamentação jurídica, confirmando o ato infracional, e decidiu pela aplicação, no patamar mínimo, por ausência de circunstâncias agravantes e existência de atenuantes, de multa no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais) (fls. 10 e 11).

10. Notificado da Decisão de primeira instância, em 12/02/2015, conforme AR (fl. 25), o acimado tomou conhecimento da decisão.

11. Recurso do Interessado

12. O Interessado interpôs recurso em 23/12/2015 (fls. 16 e 22), através de seu advogado devidamente outorgado (fl.23). Na oportunidade alega prescrição intercorrente, ilegitimidade passiva, inobservância das formalidades que devem revestir o Auto de Infração, cerceamento de direito por negação de vistas ao processo, desconhecimento das provas, e legalidade na extrapolação da jornada, prevista na Lei 7.183/84. Com tudo isso pede o arquivamento do processo, inclusive apontando as condições atenuantes para tal.

13. Tempestividade do recurso certificada em 01/04/2015 (fl. 26).

14. Outros Atos Processuais e Documentos

15. Extrato de Lançamentos (fl. 09).

16. Informações da Aeronave (fl. 12).

17. Notificação de decisão da Primeira Instância (fl. 14).

18. Despacho de encaminhamento a ASJIN (fl. 15)

19. Instrumento Particular de Procuração (fl. 23)

20. Constam no processo Termo de Encerramento de Trâmite Físico ASJIN (SEI nº 1102555)

21. **É o relato.**

PRELIMINARES

22. **Da Regularidade Processual**

23. O interessado foi regularmente notificado, quanto à infração imputada, em 23/12/2011, conforme AR (fl. 05), e não apresentou defesa, o que foi registrado no Termo de Decurso de Prazo de 04/11/2014 (fl. 06). Em 04/11/2014 a ACPI/SPO (primeira instância) confirmou o ato infracional, e decidiu pela aplicação de multa no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais) (fls. 10 e 11). Foi então regularmente notificado quanto à decisão de primeira instância 12/02/2015, conforme AR (fl. 25), apresentando o seu tempestivo Recurso em 23/02/2015 (fls. 16 a 22).

24. Desta forma, aponto a regularidade processual do presente processo, a qual preservou todos os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitou, também, aos princípios da Administração Pública, estando, assim, pronto para, agora, receber uma decisão de segunda instância administrativa por parte desta ASJIN.

FUNDAMENTAÇÃO - MÉRITO E ANÁLISE DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO

25. **Quanto à fundamentação da matéria - Extrapolação da Jornada de Trabalho.**

26. Diante da infração tratada no processo administrativo em questão, a atuação foi realizada com fundamento na alínea 'o' do inciso III do art. 302 do CBA, Lei nº 7.565, de 19/12/1986; podendo-se considerar interpretação sistemática ao disposto no artigo 21, alínea "a" da Lei 7183/84, que assim descrevem:

CBA

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;

Lei do Aeronauta – 7183/84

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

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

27. Conforme o Auto de Infração nº 05210/2011/SSO (fl. 01), fundamentado no Relatório de Fiscalização N° 391/2011/GVAG-SP/SSO/UR/SP, de 08/07/2011 e anexos (fls. 02 a 04), o interessado, AEROBRAN TÁXI AÉREO LTDA, CNPJ – 07.918.532/0001-51 extrapolou o tempo de jornada permitido, de 11 horas, conforme determina a alínea "a", do art. 21, da Lei 7183/84, na operação da aeronave PT-VMS, em Rio Branco/AC, no dia 28/03/2011, pilotada pelo tripulante Valde Roney de Souza Mendes – CANAC - 676890.

28. **Quanto às Alegações do Interessado**

29. Em suas alegações, conforme já elencado no item Recurso do Interessado, o mesmo afirma que:

30. Incidiu a Prescrição Intercorrente; afirma isso relatando que o AI foi lavrado em 28/09/2011, por conduta infracional praticada em 28/03/2011, que o interessado foi devidamente notificado sobre o AI em 23/12/2011, não apresentando defesa, que a decisão de primeira instância ocorreu em 21/01/2015, assim concluindo que houve a prescrição.

31. Todavia existe um erro de identificação dos atos processuais e suas respectivas datas, que leva a essa conclusão, equivocada, por parte da defesa apresentada, pois a data referenciada como da decisão de primeira instância é, na verdade, da confecção do documento de Notificação de Decisão de Primeira Instância (fl. 14), sendo que a decisão propriamente dita ocorreu em 04/11/2014, estando assim dentro do prazo legal previsto na Lei 9873/99, em seu artigo 1º, § 1º:

32. *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.*

33. E ainda, da mesma Lei:

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. (grifo meu)

34. Ora, se a decisão ocorreu em 04/11/2014, conforme esta explícito nos autos, e uma vez que a decisão de primeira instância está no rol dos instrumentos que interrompem a prescrição, e ainda tendo sido o último ato da Administração Pública, anterior a decisão, a Notificação de Infração ocorrida em 23/12/2011, conforme AR (fl. 05), não há que se falar em prescrição intercorrente, pois o período transcorrido entre os dois atos foi de dois anos, dez meses e quatro dias.

35. Alega ilegitimidade passiva, atribuindo, exclusivamente, ao comandante da aeronave envolvida na infração a responsabilidade pela extrapolação da jornada.

36. Uma análise mais acurada da legislação faz luz sobre a questão e desembaraça qualquer confusão, senão vejamos:

37. A Lei 7183/84 – Lei do Aeronauta subsidia a Lei 7565/86 – CBA, na medida em que a segunda prevê a figura do aeronauta e do tripulante sem, no entanto, dar-lhes tratamento detalhado. O Código Brasileiro de Aeronáutica, quando se referindo a essas duas definições, orienta que sempre devamos nos remeter à legislação específica; como exemplo vejamos da Lei:

Art. 92. Em caso de acidentes aéreos ocorridos por atos delituosos, far-se-á a comunicação à autoridade policial para o respectivo processo.

Parágrafo único. Para o disposto no caput deste artigo, a autoridade policial, juntamente com as autoridades aeronáuticas, deverão considerar as infrações às Regulamentações Profissionais dos aeroviários e dos aeronautas, que possam ter concorrido para o evento. (grifo meu)

Art. 159. Na forma da regulamentação pertinente e de acordo com as exigências operacionais, a tripulação constituir-se-á de titulares de licença de voo e certificados de capacidade física e de habilitação técnica, que os credenciam ao exercício das respectivas funções. (grifo meu)

Art. 160. A licença de tripulantes e os certificados de habilitação técnica e de capacidade física serão concedidos pela autoridade aeronáutica, na forma de regulamentação específica. (grifo meu)

38. E também, fins de concatenar os textos legais, temos:

Art. 297. A pessoa jurídica empregadora responderá solidariamente com seus prepostos,

agentes, empregados ou intermediários, pelas infrações por eles cometidas no exercício das respectivas funções. (grifo meu)

39. Pode-se inferir, sem pairar dúvida, que a responsabilidade do comandante não compromete ou extingue a de seu empregador, no caso em tela, proprietário e operador da aeronave, conforme registrado nos registros da ANAC (fl. 12)

40. Devemos perceber também que, em seu texto de recurso, o acioimado aponta para a responsabilidade do comandante pela operação e segurança da aeronave, sem, no entanto, se aperceber que a infração está capitulada, não em quesitos infracionais de operação ou segurança, mas sim em de normas específicas, quais sejam, as que disciplinam o exercício da profissão.

41. O legislador, atento ao instituto da solidariedade, fez constar em lei o artigo 297 susmencionado e ainda todo o rol de infrações imputáveis à concessionária ou permissionária de serviços aéreos, conforme se lê no Art. 302, inciso III.

42. Diante do exposto, não pode prosperar tal alegação de ilegitimidade passiva.

43. Sem ser muito específico, o recurso aponta inobservância das formalidades do Auto de Infração sem, no entanto, identificar qual formalidade não foi contemplada, todavia esclareço que o Auto de Infração e o processo, na sua completude, atendem aos requisitos previstos nos artigos 1º, 2º, 3º, 4º, 5º, 6º e 7º da IN 08/2008, bem como ao Parágrafo único do Artigo 2º da Lei 9784/99.

44. Sobre a alegação de negação de vistas, não consta no processo nada que corrobore com essa afirmação, nenhum registro indica que foi solicitada vistas. Ressalto que tal direito está previsto, com todas as suas condições, no § 1º do Art. 20 da IN 08/2008, que diz:

§ 1º A parte interessada acompanhará o procedimento administrativo, podendo ter vistas dos autos, na repartição, bem como deles extrair cópias, mediante o pagamento da despesa correspondente.

§ 2º Os pedidos de vista ou de obtenção de cópias serão atendidos pela unidade organizacional responsável.

Tal Instrução Normativa, susmencionada, vai ao encontro do previsto no Capítulo II, da Lei 9784/99, especialmente o inciso II do Art 3º.

Art. 3º O administrado tem os seguintes direitos perante a Administração, sem prejuízo de outros que lhe sejam assegurados:

(...)

II - ter ciência da tramitação dos processos administrativos em que tenha a condição de interessado, ter vista dos autos, obter cópias de documentos neles contidos e conhecer as decisões proferidas; (grifo meu)

45. Não há, portanto, que se falar em negação de vistas, uma vez que essa não foi solicitada. Não pode a Administração Pública negar o atendimento daquilo que não lhe foi solicitado – *Ad impossibilia nemo tenetur*.

46. Segue em seu recurso asseverando que não existem provas que fundamentem o Auto de Infração e, por conseguinte, o Processo Administrativo.

47. Sobre esse ponto é mister esclarecer que, o Inspetor de Aviação Civil (INSPAC) possui a competência para o exercício do poder de polícia desta ANAC.

48. Observa-se que o art. 102 da Resolução nº 01 da ANAC, com nova redação dada pelo art. 7º da Resolução nº 06 de 15/01/2007, se refere aos atos administrativos ordinários (gerais), de competência da Diretoria, dos Superintendentes, dos Gerentes-Gerais, dos Gerentes-Regionais e das demais autoridades da ANAC, desde que dentro de suas respectivas atribuições.

49. Ora, não oferece muito esforço identificarmos as “demais autoridades da ANAC” como sendo aquelas que, ao exercerem o poder de polícia, atuam na fiscalização da atividade aérea, reprimindo as possíveis infrações à legislação especial e normatização complementar.

50. A comparação com o inciso III do §2º do artigo 1º da Lei nº. 9.784/99 não deixa de ser oportuna, na medida em que, o fiscal de aviação civil, ao exercer a sua atividade fiscalizatória, representa a autoridade de aviação civil naquele momento, com o poder de decisão, sim, de aplicar ou não as providências administrativas previstas, em conformidade com a lei, a norma e a situação fática.

51. Dito isso e, portanto, esclarecido que o atuar do INSPAC é revestido da presunção de legalidade e veracidade, resta ainda fazer saber que consta no processo prova indubitável do Ato Infracional, qual seja, o registro em Diário de Bordo das horas voadas e, consequentemente, à luz da Lei 7183/84, da jornada de trabalho que foi extrapolada.

52. Nesse diapasão, sobre as alegações de não ameaça a segurança operacional, da extrapolção de quinze minutos, o que, segundo o interessado, pode se tratar de mero erro material e da prerrogativa do comandante estender a jornada em até sessenta minutos; a legislação em vigor é clara e objetiva nesses quesitos.

53. Segundo a Lei 7183/84, temos:

Art. 28 - Denomina-se "hora de voo", ou "tempo de voo" o período compreendido entre o início do deslocamento, quando se tratar de aeronave de asa fixa, ou entre a "partida" dos motores, quando se tratar de aeronave de asa rotativa, em ambos os casos para fins de decolagem até o momento em que respectivamente, se imobiliza ou se efetua o "corte" dos motores, ao término do voo (calço-a-calço).

54. E ainda:

Art. 29 - Os limites de voo e pousos permitidos para uma jornada serão os seguintes:

a) 9 (nove) horas e 30 (trinta) minutos de voo e 5 (cinco) pousos, na hipótese de integrante de tripulação mínima ou simples;

55. Na mesma Lei, sobre jornada:

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.

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 vôos de empresa de táxi-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 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.

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

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 escala 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.

56. (grifos meus).

57. Percebe-se, sem pairar dúvida, que a multa foi corretamente aplicada, fundamentada no Auto de Infração corretamente emitido, por conta de violação da Lei; os registros no Diário de Bordo (fl. 03), comprovam o relato do Inspetor que lavrou o AI. Não há que se falar em ampliação de jornada, uma vez que as condições para esse tipo de exceção não se apresentaram, tão pouco os procedimentos consequentes foram cumpridos, tão pouco logra sucesso tentar minimizar a infração por conta da suposta pequena dimensão do tempo aferido na extrapolação.

58. A Administração Pública e, por óbvio, esse servidor não tem a prerrogativa de margear a Lei, sem nela adentrar por inteiro, mesmo que no sincero intuito de atingir (utopicamente) o mais perfeito julgamento. A Lei 7183/84 foi escrita no intuito de garantir os mínimos instrumentos de garantia da higiene laboral, do equilíbrio nas relações empregado/empregador e, principalmente, da segurança nas operações da aviação civil, tão sensíveis aos mais simples desvios.

59. Sendo assim, não existe circunstância, que não a legal, que doutrine a condução dessa análise e, portanto, aquiesço na completude, com toda a fundamentação, desenvolvimento e com a conclusão da Primeira Instância, respaldado pelo § 1º, do artigo 50 da Lei 9.784/1999.

Art. 50. Os atos administrativos deverão ser motivados, com indicação dos fatos e dos fundamentos jurídicos, quando:

(...)

§ 1º A motivação deve ser explícita, clara e congruente, podendo consistir em declaração de concordância com fundamentos de anteriores pareceres, informações, decisões ou propostas, que, neste caso, serão parte integrante do ato.

60.

DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

61. Verificada a regularidade da ação fiscal, temos o valor da multa aplicada como sanção administrativa ao ato infracional imputado. O Código Brasileiro de Aeronáutica dispõe no art. 295 que a multa será imposta de acordo com a gravidade da infração. Nesse sentido, o Art. 22 da Resolução nº 25/2008, esclarece:

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 conseqüências 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.

62. Com relação à dosimetria da penalidade pecuniária para a infração cometida por pessoa jurídica, a previsão da Resolução ANAC nº 25, de 25 de abril de 2008 (Código INI, letra "o", da Tabela de Infrações do Anexo I INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS À CONCESSIONÁRIA OU PERMISSONÁRIA DE SERVIÇOS AÉREOS) é a de aplicação de multa no valor de (conforme o caso):

- 63. R\$ 4.000,00 (quatro mil reais) no patamar mínimo;
- 64. R\$ 7.000,00 (sete mil reais) no patamar intermediário;
- 65. R\$ 10.000,00 (dez mil reais) no patamar máximo.

66. ATENUANTES - Diante de todo o exposto vislumbra-se a possibilidade de aplicação de circunstância atenuante em observância ao § 1º, inciso III, do art. 22 da Resolução ANAC nº 25 pelo fato da inexistência de aplicação de penalidade, julgada em definitivo, no último ano anterior ao cometimento da infração e antes de proferida a decisão em primeira instância.

67. AGRAVANTES - Por sua vez, não se verifica a pertinência da aplicação da nenhuma circunstância agravante das dispostas no § 2º, do Artigo 22 da Resolução nº. 25/08, ao caso ora em análise, conforme explanado supra.

68. Nos casos em que não há agravantes, e há atenuantes, deve ser aplicado o valor mínimo da tabela em anexo à Resolução nº 25/2008.

69. **SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO:**

70. Quanto ao valor da multa aplicada pela decisão de primeira instância administrativa (alocada no patamar mínimo); aponto que, em observância a regularidade da norma vigente por ocasião do ato infracional, deve-se, dentro da margem prevista, de acordo com inciso III, item "o", da Tabela de Infrações do Anexo I, à Resolução nº. 25/2008, e alterações posteriores; e ainda, conforme se pode observar no Extratos do SIGEC (SEI nº 1319652) acostado aos autos, MANTER o valor da multa no seu patamar mínimo, R\$ 4.000,00 (quatro mil reais).

CONCLUSÃO

71. Pelo exposto, sugiro **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO** a multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa em desfavor de AEROBRAN TAXI AÉREO LTDA., conforme individualizações no quadro abaixo:

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Proprietário/Operador	Data da Infração	Infração	Enquadramento	SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO
60800.234631/2011-06	645724150	05210/2011/SSO	AEROBRAN TAXI AÉREO LTDA.	28/03/2011	Extrapolação da Jornada de Trabalho.	art. 302, inciso III, alínea "o" da Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986 c/c art. 21, alínea "a" da Lei 7.183/84.	R\$ 4.000,00 (quatro mil reais)

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

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

JOÃO CARLOS SARDINHA JUNIOR

1580657



Documento assinado eletronicamente por **João Carlos Sardinha Junior, Técnico(a) em Regulação de Aviação Civil**, em 05/12/2017, às 13:40, 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 **1319699** e o código CRC **ACCEFFED**.

Referência: Processo nº 60800.234631/2011-06

SEI nº 1319699



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

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 557/2017

PROCESSO Nº 60800.234631/2011-06

INTERESSADO: AEROBRAN TAXI AEREO LTDA - EPP

Brasília, 05 de dezembro de 2017.

PROCESSO: 60800.234631/2011-06

INTERESSADO: AEROBRAN TAXI AEREO LTDA - EPP

1. Trata-se de recurso administrativo interposto por AEROBRAN TÁXI AÉREO LTDA - EPP, CNPJ – 07.918.532/0001-51, contra Decisão de Primeira Instância proferida em 04/11/2014 pela ACPI/SPO, na qual restou aplicada a multa no valor mínimo de R\$ 4.000,00 com reconhecimento da atenuante prevista no inciso III do artigo 22 da Resolução ANAC nº 25/2008, pela irregularidade descrita no Auto de Infração nº 05210/2011/SSO e capitulada no art. 302, inciso III, alínea "o" do CBA pela extrapolação da jornada de trabalho realizada pelo tripulante Valde Roney de Souza Mendes no dia 28/03/2011, em descumprimento à alínea "a" do artigo 21 da Lei 7.183/84.

2. Sendo assim, acolho a proposta de decisão apresentada no **PARECER nº 447/2017/ASJIN** e ratifico a integralidade dos 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.

3. Consideradas as atribuições a mim conferidas pelas Portarias nº 3.061 e 3.062, ambas de 01 de setembro de 2017 e com lastro no art. 17-B da Resolução ANAC nº 25/2008, e competências dadas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381/2016 e Portaria nº 128/ASJIN, de 13 de janeiro de 2017, **DECIDO:**

Monocraticamente, pelo conhecimento e por **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso interposto por **AEROBRAN TÁXI AÉREO LTDA**, CNPJ – 07.918.532/0001-51, ao entendimento de que restou configurada a infração descrita no Auto de Infração nº 05210/2011/SSO, capitulada no artigo 302, inciso III, alínea "o" da Lei nº 7.565/1986, e **MANTER a multa** aplicada no **valor de R\$ 4.000,00** (quatro mil reais) com reconhecimento da atenuante prevista no § 1º, inciso III, do art. 22 da Resolução ANAC nº 25, objeto do Processo Administrativo Sancionador nº 60800.234631/2011-06 e ao **Crédito de Multa (nº SIGEC) nº 645724150**.

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

Publique-se.

Notifique-se.

Vera Lucia Rodrigues Espindula

SIAPE 2104750

Presidente Turma Recursal RJ-ASJIN



Documento assinado eletronicamente por **Vera Lucia Rodrigues Espindula, Presidente de Turma**, em 08/12/2017, às 10:08, 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 **1319939** e o



código CRC **89980D0F**.

Referência: Processo nº 60800.234631/2011-06

SEI nº 1319939