

PARECER Nº 356(SEI)/2017/ASJIN
 PROCESSO Nº 60800.004022/2011-16
 INTERESSADO: TIAGO QUERINO CESPEDES

Submeto à apreciação de Vossa Senhoria Proposta de DECISÃO ADMINISTRATIVA DE SEGUNDA INSTÂNCIA por extrapolar o limite de horas da jornada de trabalho.

ANEXO

MARCOS PROCESSUAIS

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Tripulante / Aeroporto / Balção / Local / Hora / Portão de Embarque / etc. (dados para individualização)	Data da Infração	Lavratura do AI	Notificação do AI	Despacho de Convalidação do Auto de Infração	Notificação da Convalidação	Decisão de Primeira Instância (DC1)	Notificação da DC1	Multa aplicada em Primeira Instância	Protocolo do Recurso	Aferição Tempestividade
60800.004022/2011-16	645808154	07317/2010	TIAGO QUERINO CESPEDES	5/07/2010	30/12/2010	19/11/2011	02/12/2013	24/12/2013	01/12/2014	20/01/2015	RS 2.000,00	11/02/2015	13/07/2015

Enquadramento: alínea "p" do inciso II do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA associado ao art. 21, alínea a, da Lei nº 7.183/84.

Infração: extrapolar o limite de horas da jornada de trabalho

Proponente: Hildense Reinert - Membro julgador da ASJIN/ANAC - Portaria Nomeação nº 2218, de 17 de setembro de 2014.

INTRODUÇÃO

1. Trata-se de recurso interposto por Tiago Querino Cespedes, em face da decisão proferida no curso do Processo Administrativo nº 60800.004022/2011-16, conforme registrado no Sistema Eletrônico de Informações – SEI desta Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC da qual restou aplicada sanção de multa, consubstanciada no crédito registrado no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC sob os números 645808154.

Durante auditoria especial no operador, realizada em 16/set/2010, constatou-se que no dia 05/jul/2010, o Sr. Tiago Querino Despedes (CANAC 120804) extrapolou em 4 horas a jornada de trabalho prevista no artigo 21, alínea "a", da lei 7.183, de 05 de abril de 1984

2. Inicialmente o auto de infração foi capitulado na alínea "j" do inciso II do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA

3. A materialidade das infrações está caracterizada documentalmente nos autos, conforme se observa no Relatório de Fiscalização nº 58/2010/GVAG -SP (fl. 1) e no Diário de Bordo nº 43/PT-OGH/10 da Aeronave PT- OGH da empresa Two Taxi Aéreo Ltda (fl.5 e 6).

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

HISTÓRICO

5. **Relatório de Fiscalização e Acontecimentos Relevantes** - No Relatório de Fiscalização a equipe apurou durante a auditoria no operador embasada nas informações contidas no Diário de Bordo que o piloto citado supra extrapolou em 4(quatro) horas a jornada de trabalho, cujos limites estão dispostos no artigo 21, alínea "a", da Lei 7.183/1884.

6. **Ciência da Infração** - Devidamente cientificado acerca da Infração que lhe fora imputada em 19/01/2011 (fls. 08)

7. **Da Defesa Prévia** - Apresenta defesa em 09/02/2011 (fl.9), na qual alega que se apresentou às 23:19 UTC e terminou a jornada às 05:16, já considerando os 30 minutos após o corte dos motores. Diante dessas informações argui não ter voado por 05:57 horas, não tendo atingido as 11 horas previstas na legislação.

8. **Da Convalidação do Auto de Infração**- O setor competente constatou erro sanável acerca do enquadramento dos Auto de Infração, no que se refere a norma infralegal. Em razão disso, convalidou o Auto de Infração recapitulando-o para a **alínea "p", do inciso II do art. 302** do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA, associado ao artigo 21, alínea "a" da Lei 7.183/84, por ser a capitulação que se subsume à conduta praticada pelo piloto.

9. Notificada acerca da convalidação em 24/12/2013 (fl. 12), e também do novo prazo de 20 dias para manifestar-se nos autos em sede de defesa.

10. **Da Defesa após a Convalidação** - Em síntese, alega nulidade do auto de infração sob o argumento de prescrição intercorrente entre a data do ocorrido 05/07/2010 e a notificação da convalidação em 02/10/03/2014. Em adição, argui ilegalidade do ato de convalidação, por falta de motivação e incompetência do agente autuante.

11. Quanto às questões e fundo argui prevalência das normas que disciplinam os direitos trabalhistas em relação a Lei 7.183/84, que regula a profissão de aeronauta. Argui que a Constituição Federal fixa em seu art. 7º como a jornada normal de 44 horas semanais. Cita o art. 20 da Lei 7.183/84, que define a jornada de trabalho do aeronauta, como a duração de trabalho, contado entre a hora da apresentação no local de trabalho e o horário de seu encerramento - nesse diapasão aduz que a regra se coaduna com o art. 4º da CLT que conceitua jornada como o tempo em que o empregado está à disposição da empresa. Nesse passo, cita o art. 10 da Convenção Coletiva de Trabalho das empresas de taxi aéreo que prevê a compensação e da remuneração variável de hora possibilitam a ampliação da jornada e a compensação. Sustenta ainda, não haver vedação para jornadas extraordinárias impostas pela Lei 7.183/84, mas sim limites quanto ao tempo de voos e pousos. Há limite mente mensal de trabalho de 176 horas que equivale à 44 horas semanais. Diante dessas alegações, afirma não haver infração.

12. **Da Decisão de Primeira Instância** - Em 16/10/2014, a autoridade competente constatou que o tripulante excedeu o limite da jornada de trabalho de 11 (onze) horas permitida para aeronauta integrante de tripulação simples, infringindo o disposto no art. 21, alínea "a" da Lei 7.183/84, aplicando sanção no patamar mínimo no valor de R\$2.000,00, devido a existência de circunstância atenuante por não ter cometido penalidades no exercício anterior, com fundamento na alínea "p" do inciso II, do art. 302 do CBA.

13. **Das razões de recurso** - Ao ser notificada da Decisão de Primeira Instância em 20/01/2015, interpôs recurso em 05/02/2015, no qual reitera suas alegações apresentadas em defesa - quanto a prescrição intercorrente entre a data do ocorrido em 5/07/2010 e a decisão condenatória de primeira instância em 28/01/2015. Argui falta de motivação que fundamentem a desproporcionalidade no valor da sanção, decisão condenatória Falta de motivação - por fato a ao sustentar violação aos princípios constitucionais.

14. No mérito, argui: "não pode desenvolver a ampla defesa e o contraditório, via recurso, tendo em vista todos os vícios apresentados". Por fim, solicita a nulidade do auto de infração e a extinção do presente processo administrativo. Requer que seja recebido no efeito suspensivo, e declarado nulo.

15. Do saneamento do

PRELIMINARES**Da Alegação de Prescrição Intercorrente**

17. Em sede de preliminares alega a incidência de *prescrição intercorrente*, em razão disso, há de se verificar a ocorrência de tal instituto.

18. Assegura a Constituição Federal a garantia ao cidadão, no âmbito administrativo, à “razoável duração do processo” e à celeridade processual, previstas no Art. 5º da CF/88, inciso LXXVIII: “a todos, no âmbito judicial e administrativo, são assegurados a razoável duração do processo e os meios que garantam a celeridade de sua tramitação”.

19. A Lei 9.873/99 define o prazo limite para exercício regular da pretensão punitiva (prazos de prescrição), após o qual restará frustrada a aplicação da penalidade. Registre-se que, ao se tratar da prescrição de penalidades pecuniárias, trata-se, por consequência, do perecimento de potenciais créditos públicos.

Art. 1º. Prescreve em cinco anos a ação punitiva da Administração Pública Federal, direta ou 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.

20. Determina o prazo de cinco anos, contados da data da prática do ato – ou no caso de infrações continuadas, o dia em que estiver cessado para a apuração de infração. Esse prazo quinzenal será interrompido sempre que houver atos válidos praticados no processo:

21. Observa-se, que Lei nº. 9.873/99 prevê, como circunstâncias motivadoras da interrupção do prazo prescricional, a citação do indiciado, qualquer ato inequívoco que importe apuração do fato ou decisão condenatória recorrível.

22. É de se apontar que a Nota Técnica n. 043/2009 04/2014/DIGEVAT/CGCOB/PGF, citada no Parecer n. 00044/2014/DDA/PFANAC/PGF/AGU, assevera: “não se limita às causas previstas no art.2º da Lei 9.873/98 a prática de atos indispensáveis para dar continuidade ao processo administrativo”. Corrobora-se, ainda, para esse entendimento o disposto na Nota n. 04/2014/DIGEVAT/CGCOB/PGF: “paralisado é o mesmo que parado, de modo que qualquer movimento que se faça para impulsionar o processo administrativo adiante modifica a condição anterior de inércia do processo”. É pacificado no âmbito nesta ASJIN que o documento acostado às fls. 11 impulsiona o processo para a apuração dos fatos e, que, portanto, configura-se causa interruptiva da prescrição intercorrente. Por oportuno, registre-se que a jurisprudência do TRF3 já acatou esse entendimento:

DIREITO PROCESSUAL CIVIL. ADMINISTRATIVO. AÇÃO ANULATÓRIA. AUTO DE INFRAÇÃO. MULTA ADMINISTRATIVA. COMPANHIA AÉREA. ARTIGO 302, III, “U”, LEI 7.565/1986. EXTRAVIO DE BAGAGEM. RECURSO DESPROVIDO. 1. Ação ajuizada para anular o auto de infração ANAC 328/SACGL/2008 e a decisão no processo administrativo 60830.014723/200819, que aplicaram multa administrativa à companhia aérea autora, no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais) pela prática de infração prevista no artigo 302, III, “u” da Lei 7.565/1986. 2. Caso em que o passageiro do voo AF 5013/AF 442 (Dublin/Charles de Gaulle/Rio de Janeiro) efetuou “Registro de Ocorrência (RO)” perante a ANAC, em 13/04/2008, informando que ao desembarcar do voo 442 da autora, no Aeroporto Antônio Carlos Jobim no Rio de Janeiro, em 04/04/2008, às 23:15h, não recebeu sua bagagem. Assim, reconhecendo o extravio, a companhia aérea teria se comprometido a enviar sua bagagem até às 9:00h do dia seguinte, sendo entregue, no entanto, somente após às 11:00h. A fiscalização da ANAC efetuou a apuração dos fatos narrados no “Registro de Ocorrência”, e constatou a veracidade das afirmações do passageiro. 3. Constatadas irregularidades no transporte das bagagens do passageiro, a ANAC lavrou, em 15/04/2008, o auto de infração 328/SACGL/2008, nos termos do artigo 302, III, “u”, do Código Brasileiro de Aeronáutica. Notificada, a companhia aérea apresentou defesa, em abril/2008, sendo, então, proferida decisão no processo administrativo gerado (60830.014723/200819), aplicando penalidade de multa administrativa à autora. Notificada em janeiro/2012, a autora apresentou recurso à decisão, que foi indeferido, encerrando a discussão na via administrativa. (...) 20. Não se verifica, outrossim, o decurso do prazo prescricional para o exercício da pretensão punitiva pela administração pública. (...) 24. Por sua vez, pacífica a jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça no sentido de que a instauração do processo administrativo, como início dos atos necessários ao exercício do poder de polícia, interrompe o curso do prazo da prescrição da ação punitiva, pois demonstra o inequívoco interesse da Administração na apuração dos fatos, afastando sua inércia. 25. No caso, o processo administrativo 60830014723/200819 teve início com o auto de infração 328/SACGL/2008, lavrado em 15/04/2008, conforme artigo 4º da Resolução ANAC 13/2007, demonstrando incoerência a prescrição da pretensão punitiva da Administração Pública. 26. Alegou a autora, ainda, a ocorrência da prescrição prevista no artigo 1º, §1º, da Lei 9.873/99. Não se verificou decurso de tal prazo, pois efetuado o “Registro de Ocorrência” em 13/04/2008, o auto de infração foi lavrado em 15/04/2008, sendo apresentada defesa pela companhia aérea em abril/2008. Em abril/2010 e abril/2011 foram promovidas diligências internas em decorrência da alteração de competência, sendo proferida decisão no processo administrativo em 11/10/2011. Assim, foi interposto recurso administrativo em janeiro/2012, sendo efetuada sua análise pela Junta Recursal da ANAC em outubro/2013, o que demonstra a incoerência de paralisação do processo administrativo por mais de três anos. 27. Quanto à alegação de que a multa, aplicada de acordo com o Anexo III da Resolução ANAC 13/2007, estaria prevista em patamar superior ao limite previsto no artigo 299 da Lei 7.565/86 (mil valores de referência), a jurisprudência encontra-se consolidada, firme no sentido de que a atualização e conversão do valor da multa infracional em reais, prevista originalmente em “unidades de referência”, por ato normativo da ANAC, não ofende o princípio da legalidade, por estar abrangida e limitada no poder regulamentar conferido pelo artigo 47, I, da Lei 11.182/2005. 28. Apelação a que se nega provimento. TRF 3 Terceira Turma AC 00212314320134036100 Relator DESEMBARGADOR FEDERAL CARLOS MUTA eDJF3 Judicial DATA: 28/09/2015.

23. A propósito, cabe mencionar o art. 2º do mesmo dispositivo legal, que prevê como marco interruptivo as seguintes hipóteses:

Art. 2º. Interrompe-se a prescrição:

I- Pela citação do indiciado ou acusado, inclusive por meio de edital;

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

III- pela decisão condenatória recorrível. (grifo introduzido)

Ainda sobre prescrição, a Nota Técnica nº 132/2014, aprovada pela Procuradoria Federal junto a ANAC, expressou, em síntese, o seguinte entendimento:

“3. (...) **concluo que:**

2.5.1. *O entendimento a ser adotado no âmbito desta Agência é no sentido de que a Administração Pública possui cinco anos para apurar uma infração ao Código Aeronáutico Brasileiro e lavrar um auto de infração definitivo (art. 1º da Lei nº 9.873/94).*

2.5.2. *Contudo, se o processo que visa à apuração de infração punível por multa fixar prazo por mais de três anos, sem que haja a incidência de nenhuma das causas interruptivas de que tratam os incisos do art. 2º, da Lei nº 9.873/99 (Interrompe-se a prescrição: I – citação do indiciado ou acusado, inclusive por meio de edital; II – por qualquer ato inequívoco, que importe apuração do fato; III – pela decisão condenatória recorrível), ocorrerá a prescrição intercorrente, de que trata o § 1º, do art. 1º, da mesma Lei.*

24. “De se ressaltar, ademais, ter a Coordenação-Geral de Cobrança e Recuperação de Créditos – CGCOB da Procuradoria-Geral Federal – PGF, por meio da Nota DIGEVAT/CGCOB/PGF/AGU nº 006/2014, auído com a proposta de uniformização de entendimentos jurídicos, elaborada na XI Reunião Técnica dos Procuradores-Chefes das Agências Reguladoras, nos seguintes termos:”

“1.(b) O prazo prescricional trienal (art. 1º, § 1º, da Lei nº 9.783/99, de 23 de novembro de 1999) é interrompido com a prática de atos que dão impulso ao processo. Deliberação por unanimidade” (original não sublinhado).

25. Referido órgão da Procuradoria-Geral Federal – PGF afirmou acerca do instituto da prescrição intercorrente, quando da elaboração do Parecer CGCOB/DICON nº 05/2008, que:

“Vale lembrar, a prescrição intercorrente deve ser entendida como uma forma de sanção imputada à própria Administração, que, em face da sua inércia, não promoveu os meios e atos necessários para remover o estado de paralisia do processo. Consequentemente, para caracterizar a prescrição intercorrente, é necessária a demonstração de que a Administração não praticou qualquer ato processual tendente a apurar a infração”.

26. Destarte, verifica-se ter a Coordenação-Geral de Cobrança e Recuperação de Créditos – CGCOB da Procuradoria-Geral Federal – PGF consolidado posicionamento consistente no fato de que

apenas atos processuais efetivamente tendentes à apuração da infração, que sejam imprescindíveis a esta e que impulsionem o avanço do processo, ou seja, que visam à superação das fases do respectivo procedimento e ao consequente alcance de sua conclusão caracterizam a existência de tramitação qualificada dos autos, capaz de remover o expediente do estado de paralisação.

27. Nesse ponto, é importante citar que a notificação expedida - cuja finalidade foi dar conhecimento sobre a existência de processo instaurado contra a parte autuada - é apta a interromper a prescrição punitiva e, ao mesmo tempo, a prescrição intercorrente.

Assim temos:

o fato ocorreu no dia **5/07/2010**;

notificada da infração que lhe fora imputada em **19/11/2011**;

despacho de Convalidação em **02/12/2013**;

notificada da Convalidação em **24/12/2013**;

decisão condenatória de primeira instância exarada em **01/12/2014** ;

notificada da decisão de primeira instância julgadora em **20/01/2015**; e

Interpôs Recurso em **11/02/2015** .

28. Assim, ante as manifestações referidas supra não restam dúvidas quanto a **não** incidência da prescrição, inclusive a intercorrente, no processamento dos autos, eis que em nenhum marco temporal fora ultrapassado o prazo de 03 (três) anos e, entre a data do fato e a decisão de primeira instância não foi ultrapassado o prazo de 05 (cinco) anos.

29. Desta forma, não assiste à recorrente razão quanto a tal alegação.

Da Alegação de Cerceamento de Defesa e do Direito ao Contraditório

30. Sobre o direito de defesa e do contraditório, ressalta que a interessada foi comunicada de todos os atos processuais em observância ao art. 26 da Lei nº 9.784/1999. Foi notificada quanto à infração imputada nos autos de infração referenciados supra, cujo teor traz expressamente o ato infracional praticado, a descrição da infração, e a capitulação da conduta violada, a identificação do fiscal como Inspetor da Aviação Civil – INSPAC, nº de matrícula A-1548 e assinatura.

31. Nessa oportunidade, a agência concedeu à interessada o prazo de 20 (vinte) dias, para se assim o quisesse, apresentar defesa.

32. Ressalta-se, que o fiscal da ANAC lavrou o AI e elaborou o relatório de Fiscalização ao apreciar as circunstâncias do fato e a descrição da legislação infringida. A descrição contida no Auto de Infração, além de demonstrar os dados necessários à atuação, descreveu os fatos com o grau e precisão necessários para garantir a Defesa da interessada.

Da Alegação de Incompetência do Autuante

33. Sobre tal arguição, aponto que a Resolução ANAC nº 25/2008, que dispõe sobre o processo administrativo para a apuração de infrações e aplicação de penalidades, no âmbito da competência da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, dispõe em seus artigos 2º e 5º, a seguinte redação:

Resolução ANAC nº 25/2008

Art. 2º O agente da autoridade de aviação civil, conforme definido em normatização própria, que tiver ciência de infrações ou de indícios de sua prática é obrigado a promover a sua apuração imediata, mediante a instauração de processo administrativo, assegurado o contraditório e a ampla defesa, em atenção ao devido processo legal.

(...)

Art. 5º O AI será lavrado quando for constatada a prática de infração à Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA, 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.

(...)

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

I - identificação do autuado;

II - descrição objetiva da infração;

III - disposição legal ou normativa infringida;

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

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

VI - local, data e hora.

Não obstante, os Autos de Infração supra foram lavrados por Inspetor da Aviação Civil – INSPAC credenciado desta Agência, como cujo nome é Joel Sebastião Maia Junior - Credencial A- 1548, especialidade operações, conforme publicado no Boletim de Pessoal e Serviço desta agência, designa o servidor supra como Inspetor de Aviação Civil – INSPAC, por haver concluído de forma satisfatória a Capacitação de Treinamento em Serviço (OJT), conforme exigência do Programa de Capacitação de Inspetores de Segurança Operacional (PCISOP).

Observa-se, ainda, que a Instrução Normativa nº 06, de 20 de março de 2008, que regula o credenciamento do Inspetor de Aviação, dispõe em seu artigo 1º a seguinte redação:

IN ANAC nº 06/2008

CAPÍTULO I

DA FISCALIZAÇÃO

Art. 1º As atividades de fiscalização da aviação civil são realizadas pelo Especialista e pelo Técnico em Regulação de Aviação Civil dentro de suas respectivas áreas de atuação.

Parágrafo único. Enquanto não houver quantitativo suficiente de Especialistas e Técnicos em Regulação de Aviação Civil no quadro efetivo de servidores da ANAC, as atividades de fiscalização podem ser realizadas por pessoas credenciadas nos termos do art. 197 da Lei nº 7.565, de 1986, mediante a realização de teste de capacitação.

34. Em adição, o inciso III do §2º do artigo 1º da Lei nº. 9.784/99, dispõe, que o fiscal de aviação civil ao exercer sua atividade fiscalizatória, representa a autoridade de aviação civil naquele momento, com o poder de decisão, de aplicar ou não as providências administrativas previstas, em conformidade com a lei, a norma e a situação fática.

35. Assim, afasta-se a alegação da interessada quanto à incompetência do autuante ou qualquer descumprimento do art. 8º da Resolução ANAC nº 25/2008, na medida em que restou comprovado que o inspetor de aviação civil, que lavrou o referido auto de infração (fl.01), tem competência para o exercício do poder de polícia desta ANAC.

36. Cabe ainda apontar a competência e a legalidade da decisão prolatada pelo setor competente de primeira instância administrativa, na medida em que consta a delegação de competência para Stella Silvia Dias - matrícula SIAPE - 1763798 exarar decisão de primeira instância, conforme parágrafo único do art. 1º da Resolução n. 111, de 15/09/2009 e Portaria ANAC n. 182/SSO, de 23 de janeiro de 2014.

37. As portarias citadas acima são públicas e estão disponíveis no endereço eletrônico da ANAC <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/boletim-de-pessoal>.

38. Compete à União, por intermédio da ANAC, regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, em conformidade com o disposto no artigo 2º da Lei nº. 11.182, de 27 de setembro de 2005 – Lei da ANAC.

Da Alegação da Falta de Motivação/ legalidade

39. No tocante a esta alegação, aponto que a Lei nº 9.784/99, que regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal, em seu art. 2º dispõe:

Lei nº 9.784

Art. 2º A Administração Pública obedecerá, dentre outros, aos princípios da legalidade, finalidade, motivação, razoabilidade, proporcionalidade, moralidade, ampla defesa,

contraditório, segurança jurídica, interesse público e eficiência.

Neste mesmo diploma legal, vê-se que a motivação é elemento fundamental da decisão, devendo essa ser clara, explícita e congruente com os fatos em análise:

Lei nº 9.784

CAPÍTULO XII - DA MOTIVAÇÃO

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

(...)

II - imponham ou agravem deveres, encargos ou sanções;

(...)

§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.

40. A motivação dos atos decisórios é elemento essencial que visa garantir ao Administrado o exercício pleno de seu direito constitucional à defesa, imprescindível para reputar-se válida a aplicação da sanção. De fato, só se pode efetivar o direito ao contraditório se explicitados os motivos de fato e de direito que levaram o julgador àquela decisão à qual se sujeita o Administrado.

41. Na Resolução ANAC nº 25, de 25/04/2008, que trata do processo administrativo para aplicação de penalidades, no âmbito desta ANAC, dispõe o art. 15:

Resolução ANAC nº 25

Art. 15. A autoridade competente para decidir sobre a aplicação de penalidades deverá, em decisão fundamentada:

(...)

II - aplicar a penalidade em conformidade com o art. 19 desta Resolução.

42. Cumpre mencionar que fiscalização descreve objetivamente a infração imputada, apresenta conjunto probatório, fundamentação jurídica que evidencia o ato infracional praticado. Do mesmo modo, a Decisão de primeira instância está fundamentada de acordo com os fatos apurados pela fiscalização, e, ainda, considera as alegações trazidas pela interessada, em peça de defesa, de forma a garantir os direitos do administrado.

43. Pelo exposto, esta ASJIN entende que não houve nenhuma ilegalidade no processamento dos autos, consubstanciada a motivação em que restou aplicada a sanção pecuniária, conforme estabelece o art. 50 da Lei nº 9.784/99, não se prefazendo, portanto, mácula ao princípio da motivação.

Da Alegação do Recorrente de desproporcionalidade e irrazoabilidade do valor da sanção

44. Argui acerca da desproporcionalidade e irrazoabilidade do valor da sanção por reputar-lhe como excessiva.

45. A Lei nº 9.784/99 que disciplinou as normas gerais de processo administrativo no país fixou no caput do art. 2º, o princípio da proporcionalidade, vedando, a aplicação de sanção "em medida superior àquelas estritamente necessárias ao atendimento do interesse público", consagrando a vedação de excessos, que já vinha assentada em sede jurisprudencial pelo Supremo Tribunal Federal. (MOREIRA NETO e GARCIA (2012, p.8).

46. Na medida em que Administração Pública só pode atuar nos termos da lei, com a finalidade de atingir o interesse público. Suas decisões deverão observar rigorosamente o princípio da razoabilidade como regra de controle da atividade administrativa. Cabe ao administrador público atuar dentro dos critérios de racionalidade nos valores fixados como sanções. Nesse linha de entendimento, a sanção exarada pela primeira instância está em consonância com o entendimento da agência e da Resolução nº 25/2008, que disciplina o processo administrativo no âmbito da ANAC, e define critérios para dosimetria da penalidade aplicada e valores das sanções de natureza pecuniária.

47. Importa registrar que o ato administrativo tem presunção de legalidade e certeza, devendo ser observado pelos administrados e, principalmente, por seus agentes no exercício de suas competências, assim, na qualidade de servidor público desta ANAC, cabe o cumprimento das leis, normas e regulamentos desta Agência.

48. Compete à União, por intermédio da ANAC, regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, em conformidade com o disposto no artigo 2º da Lei nº. 11.182, de 27 de setembro de 2005 – Lei da ANAC.

49. Nos termos da Lei nº 11.182/2005, foi criada a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, autarquia federal submetida a regime especial, à qual foram atribuídos poderes regulatório/normativo e fiscalizador sobre as atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária (art. 2º), restando tais competências delineadas nos termos do artigo 8º do referido diploma legal:

Lei nº 11.182/2005

Art. 8º Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:

(...)

IV – realizar estudos, estabelecer normas, promover a implementação das normas e recomendações internacionais de aviação civil, observados os acordos, tratados e convenções internacionais de que seja parte a República Federativa do Brasil;

(...)

X – regular e fiscalizar os serviços aéreos, os produtos e processos aeronáuticos, a formação e o treinamento de pessoal especializado, os serviços auxiliares, a segurança da aviação civil, a facilitação do transporte aéreo, a habilitação de tripulantes, as emissões de poluentes e o ruído aeronáutico, os sistemas de reservas, a movimentação de passageiros e carga e as demais atividades de aviação civil;

XI – expedir regras sobre segurança em área aeroportuária e a bordo de aeronaves civis, porte e transporte de cargas perigosas, inclusive o porte ou transporte de armamento, explosivos, material bélico ou de quaisquer outros produtos, substâncias ou objetos que possam pôr em risco os tripulantes ou passageiros, ou a própria aeronave ou, ainda, que sejam nocivos à saúde;

(...)

XVI – fiscalizar as aeronaves civis, seus componentes, equipamentos e serviços de manutenção, com o objetivo de assegurar o cumprimento das normas de segurança de voo;

(...)

XXX – expedir normas e estabelecer padrões mínimos de segurança de voo, de desempenho e eficiência, a serem cumpridos pelas prestadoras de serviços aéreos e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, inclusive quanto a equipamentos, materiais, produtos e processos que utilizarem e serviços que prestarem;

(...)

XXXV – reprimir infrações à legislação, inclusive quanto aos direitos dos usuários, e aplicar as sanções cabíveis;

(...)

50. De acordo com o aludido dispositivo, cabe à mencionada autarquia federal, portanto, regular e fiscalizar as atividades de aviação civil, competindo-lhe, conseqüentemente, editar normas que regrem o setor, além de zelar pelo seu devido atendimento, reprimindo as infrações à legislação e aplicando as sanções cabíveis.

51. Assim, cabe à entidade autárquica atuar de modo a garantir a observância do marco regulatório, o que lhe impõe a adoção de medidas repressivas, corretivas e punitivas em desfavor daqueles que infringem as normas de regência da atividade.

52. Cumpre assinalar que o Código Brasileiro de Aeronáutica considera no §3º do artigo 1º, a seguinte redação:

CBA

CAPÍTULO I

Disposições Gerais

Art. 1º O Direito Aeronáutico é regulado pelos Tratados, Convenções e Atos Internacionais de que o Brasil seja parte, por este Código e pela legislação complementar.

(...)

§ 3º A legislação complementar é formada pela regulamentação prevista neste Código, pelas leis especiais, decretos e normas sobre matéria aeronáutica (artigo 12).

No presente caso, verifica-se que há imposição de penalidade por infração pelo descumprimento do art. 302 do CBA, alínea "o", inciso III, c/c artigo 21, alínea "a" da Lei 7183/1984:

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;

53. O artigo 289, inciso I, da Lei nº 7.565/86, autoriza, dentre outras medidas, a imposição de sanção pecuniária no caso de descumprimento tanto dos preceitos do próprio CBA, como do das disposições da "legislação complementar". Assim, não obstante o poder regulatório legalmente atribuído à Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC já lhe permita não apenas editar regras de conduta para os regulados, como também estabelecer e aplicar sanções administrativas para o eventual caso de descumprimento daquelas, objetivando assegurar a sua efetividade, a imposição de penalidade pecuniária, por inobservância do CBA e norma complementar (Lei 7183/1984), encontra amparo legal nos preceitos veiculados no inciso I do artigo 289 do CBA e configura infração à alínea "o" do Inciso III do art. 302 do CBA.

54. O fato é que a ocorrência se deu em 19/08/2010, quando já vigente a Resolução ANAC nº 25, de 25 de abril de 2008, que dispõe sobre o processo administrativo para a apuração de infrações e aplicação de penalidades, no âmbito da competência da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC.

55. Observa-se que a Resolução ANAC nº 25/2008 detalha os valores das multas especificadas no art. 299 e 302 e seus incisos em seus Anexos I e II, além das infrações da área aeroportuária, especificadas no Anexo III.

56. No tocante à quantificação de multa imposta, a Resolução ANAC nº 25/2008 e a Instrução Normativa ANAC nº 08/2008 disciplinam, de modo a atender ao preceito contido no artigo 295 do CBA ("A multa será imposta de acordo com a gravidade da infração, podendo ser acrescida da suspensão de qualquer dos certificados ou da autorização ou permissão"), o procedimento para o arbitramento de penalidades pecuniárias, mediante a eleição dos critérios objetivos aplicáveis.

57. Desta forma, preconizam os artigos 20, 21 e 22 da Resolução ANAC nº 25/2008:

Resolução ANAC nº 25/2008

Art. 20. O valor da multa será expresso em moeda corrente e aplicado de acordo com o previsto nas tabelas constantes dos Anexos I, II e III. (Redação dada pela Resolução nº 58, de 24.10.2008)

§ 1º No caso de grave dano ao serviço ou aos usuários, o valor da multa poderá ser majorado em até 1.000 (mil) vezes o valor máximo estabelecido nas Tabelas constantes dos Anexos I, II e III, considerada a gravidade da infração, a vantagem auferida, a condição econômica do infrator, e/ou seus antecedentes. (Incluído pela Resolução nº 253, de 30.10.2012)

§ 2º Não ocorrendo o pagamento da multa no prazo estabelecido, seu valor será corrigido pelo Sistema Especial de Liquidação e de Custódia – SELIC, ou outro que venha a substituí-lo. (Parágrafo renumerado pela Resolução nº 253, de 30.10.2012)

Art. 21. Para imposição das penalidades previstas nesta Resolução, será aplicado o CBA e sua legislação complementar, bem como as demais normas de competência da autoridade da aviação civil

CAPÍTULO II DAS ATENUANTES E AGRAVANTES

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, em vigor em 30.3.2014)

§ 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.

58. De acordo com os referidos dispositivos, resta estabelecido que a dosimetria da sanção deve ter início no termo médio, permitindo a eventual existência de circunstâncias atenuantes e/ou agravantes o seu deslocamento para o valor mínimo ou máximo.

59. Diante de todo o exposto, resta a esta ANAC regular o setor, utilizando de instrumentos que permitem compelir os administrados à observância do regramento vigente, de acordo com a Lei nº 11.182/2005.

60. Nesse ponto, observa-se infração prevista no CBA, diante do descumprimento das normas e procedimentos que disciplinam o exercício da profissão de aeronauta ou de aeroviário está em consonância com as condutas, penalidades e valores de sanção disciplinados na Resolução ANAC nº 25. Portanto, a sanção imposta à recorrente no feito tem base legal, afastando, por sua vez, a alegação da interessada de afronta ao princípio da legalidade.

61.

Da impossibilidade e ilegalidade do ato de convalidação

62. No que diz respeito a tal arguição, aponto que Convalidação se deu pela existência de erro sanável quanto à capitulação da infração, tendo sido oportunizada abertura de novo prazo para apresentação de defesa e juntada de documentos que a recorrente julgasse pertinente. A mencionada notificação aponta, ainda, o enquadramento convalidado e o artigo em que se fundamenta tal ato administrativo (artigo 7º, § 1º, inciso I, da IN nº -08 de 06/06/2008), que estabelece:

Art. 7º Os vícios processuais meramente formais do AI são passíveis de convalidação.

§ 1º - Para efeito do caput, são considerados vícios formais, dentre outros:

I - omissão ou erro no enquadramento da infração, desde que a descrição dos fatos permita identificar a conduta punível;

II - inexistência no nome da empresa ou piloto;

III - erro na digitação do CNPJ ou CPF do autuado

IV - descrição diferente da matrícula da aeronave; • V - erro na digitação do endereço do autuado;

VI - erro de digitação ao descrever o local, data ou hora da ocorrência do fato.

§ 2º Na hipótese do inciso I, será reaberto o prazo para defesa ao autuado. Vê-se que a Convalidação ocorreu dentro das hipóteses cabíveis, não sendo verificada irregularidade, discrepância ou inadequação legal.

63. Este dispositivo encontra fundamento no art. 55 da Lei 9.784/99, que dispõe, em síntese, que a convalidação corrige os atos sanáveis - como no caso - a forma desde que não haja prejuízo a terceiros nem ao interesse público.

64. Art. 55. Em decisão na qual se evidencie não acarretarem lesão ao interesse público nem prejuízo a terceiros, os atos que apresentarem defeitos sanáveis poderão ser convalidados pela própria Administração.

65. Importa consignar ainda, que o ato de convalidar além de atender ao princípio da legalidade, na medida em que corrige o vício, atende também ao princípio da segurança jurídica, ao dispor que as normas administrativas sancionadoras, devem contar com elevado grau de objetividade a evitar condutas reprováveis e factíveis de sanções. É garantido aos administrados aferição objetiva de previsibilidade de modo que possa orientá-los em suas condutas e comportamentos. (MOREIRA NETO; GARCIA 2012, p.12).

66. Assim, uma vez constatado vício meramente formal e sanável no Auto de Infração o decisor de primeira convalidou o ato administrativo, uma vez que não refletiu nenhum prejuízo à interessada nem afronta ao contraditório e ampla defesa. É certo que a convalidação encontra limites pois de um lado está o princípio da legalidade, e de outro, o princípio da segurança jurídica, nem sempre devendo ser aquele privilegiado em detrimento deste, devendo-se analisar o caso concreto.

Da Regularidade Processual

67. Diante de todo exposto, esta ASJIN aponta a regularidade processual do presente processo, a qual preservou todos os direitos constitucionais inerentes à interessada, bem como respeitou, também, aos princípios da Administração Pública, estando, assim, pronto para, agora, receber uma decisão de segunda instância administrativa por parte desta Junta Recursal.

NO MÉRITO

Quanto à fundamentação da matéria – Extrapolação da Jornada de Trabalho

A infração foi capitulada com base na alínea "o", do inciso III, do art. 302 da Lei nº 7.565, de 19/12/1986, que dispõe o seguinte:

CBA

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

II - infrações imputáveis a aeronautas e aeroviários ou operadores de aeronaves:

(...)

p) exceder, fora dos casos previstos em lei, os limites de horas de trabalho ou de voo

68. 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 nº 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 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 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.

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.

(grifo meus)

Nesse contexto, temos o que dispõe o CBA quanto à definição de operador de aeronaves:

CBA

SEÇÃO II

Da Exploração e do Explorador de Aeronave

Art. 122. *Dá-se a exploração da aeronave quando uma pessoa física ou jurídica, proprietária ou não, a utiliza, legitimamente, por conta própria, com ou sem fins lucrativos.*

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

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

II - o proprietário da aeronave ou quem a use diretamente ou através de seus prepostos, quando se tratar de serviços aéreos privados;

III - o fretador que reservou a condução técnica da aeronave, a direção e a autoridade sobre a tripulação;

IV - o arrendatário que adquiriu a condução técnica da aeronave arrendada e a autoridade sobre a tripulação.

(grifo meu)

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

DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO E DO COTEJO DOS ARGUMENTOS DE DEFESA

70. Quanto às questões e fundo argui prevalência das normas que disciplinam os direitos trabalhistas em relação a Lei 7.183/84, que regula a profissão de aeronauta. A esse respeito aponto sanção administrativa há de ser conceituada e delimitada a partir do campo da incidência do Direito Administrativo formal e material. Nesse passo, a infração em questão é regida pela Lei 7565, de 19 de Dezembro de 1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA, que disciplina a apuração de infrações à legislação aeronáutica, quando houver violações às normas que regulam as previstas no CBA e demais normas específicas que regulam a aviação civil, não se confundindo, portanto, com matéria trabalhista.

71. Em adição, verifica-se que não consta nos autos qualquer comunicação do aeronauta à empresa ou da empresa à ANAC comunicando a ampliação dos limites da jornada de trabalho.

72. No âmbito administrativo a sanção ocorreu por uma obrigação de fazer imposta àqueles regulados que estão sob o manto de atuação do poder de polícia desta Agência Reguladora. A atividade realizada pela empresa está sob a égide de legislação específica, que não eximi o tripulante de sua responsabilização. Assim, tal justificativa não pode se sobrepor aos limites estabelecidos na lei. A própria lei delegou à norma regulamentar a fixação dos limites da jornada de trabalho dos aeronautas.

73. Ademais, a Administração Pública só pode atuar nos termos da lei, com a finalidade de atingir o interesse público. Se for assim, há de ser rigorosamente observado o devido processo legal. Conforme cita a Professora Zanella di Pietro: "O Processo Administrativo é uma garantia para o administrado. Como a atividade estatal se traduz, no mais das vezes, em atos unilaterais, o processo é meio e garantia para controle, pelo administrado, da adequada ação estatal. Se assim é, não bastará um procedimento qualquer. É necessário um Processo Administrativo que observe os princípios previstos em lei. Princípios estes que consagram os dois objetivos do processo na Administração: a) dar transparência e objetividade à atividade administrativa; e b) garantir o respeito aos direitos dos administrados afetados

pelo agir do poder público".(DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. Direito Administrativo, São Paulo: Atlas, 2001, p. 492 e ss).

74. Como se percebe, muitos princípios são aplicáveis ao processo administrativo. A Lei Federal nº 9.784/99 explicitou princípios, em seu art.2º: legalidade, finalidade, motivação, moralidade, razoabilidade, ampla defesa, segurança jurídica, eficiência, proporcionalidade, e o interesse público. Nesse passo, cabe ressaltar que o princípio da razoabilidade é de grande importância para o controle da atividade administrativa, pois impõe ao administrador atuar dentro dos critérios da racionalidade. Desse modo, os atos devem ser amparados por fundamentos legais e subsidiados por todas as circunstâncias e fatos relatados nos autos.

75. Cabe ainda lembrar que é responsabilidade da Empresa atentar-se com a entrega de seus Relatórios Operacionais independentemente de quaisquer contratamentos administrativos, pois apresentação dessas informações é importante para a apuração dos fatos em favor da melhoria na prestação dos serviços oferecidos aos usuários do transporte aéreo. Pois, na medida em que a Administração Pública detém a responsabilidade sobre a prestação do serviço público, tem a obrigação de fiscalizar as empresas concessionárias, restando, então, a estas oferecerem todos os meios possíveis a este controle.

76. Em adição, verifica-se que não consta nos autos qualquer comunicação do aeronauta à empresa ou da empresa à ANAC comunicando a ampliação dos limites da jornada de trabalho, portanto não assiste razão à recorrente.

Diante do exposto, o autuado não apresenta qualquer excludente de sua responsabilidade, cabendo destacar que este não trouxe aos autos qualquer prova de que, de fato, não descumpriu a legislação vigente.

DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

77. Pelo exposto, houve, de fato, violação à legislação, com a prática de infração cuja autuação está fundamentada na alínea "p" do inciso II do art. 302 do CBA, c/c art. 21, alínea a, da Lei nº 7.183, restando analisar a adequação do valor da sanção aplicada, que, segundo o que dispõe o CBA, deve refletir a gravidade da infração (Lei nº 7.565/86, art. 295).

78. Diante de todo o exposto, resta a esta ANAC regular o setor, utilizando de instrumentos que permitam compelir os administrados à observância do regramento vigente, de acordo com a Lei nº 11.182/2005.

79. Verificada a regularidade da ação fiscal, há de constatar a correção do 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, a Resolução nº 25/2008, determina em seu art. 22 que sejam consideradas as circunstâncias agravantes e atenuantes na imposição da penalidade pecuniária.

80. 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 (artigo 302, III, alínea "e", do Código Brasileiro de Aeronáutica, Lei nº 7.565/1986, do Anexo I - da Resolução nº. 25/2008, e alterações posteriores), relativa à conduta descrita neste processo, é a de aplicação de multa no valor de:

- R\$ 2.000,00 (dois mil reais) no patamar mínimo;
- R\$ 3.500,00 (três mil e quinhentos reais) no patamar intermediário; e
- R\$ 5.000,00 (cinco mil reais) no patamar máximo.

81. **ATENUANTES** - Há hipótese de circunstância atenuante, nos termos do § 1º, inciso III, do art. 22 da Resolução ANAC nº 25, conforme extrato fl. 31

82. **AGRAVANTES** - 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.

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

84. **SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO:** Quanto ao valor da sanção aplicada pela decisão de primeira instância administrativa, e diante dos fatos analisados nos autos, **sugiro Negar Provimento ao Recurso, Mantendo a sanção aplicada pelo setor de primeira instância administrativa no patamar médio de R\$ 2.000,00 (dois mil reais), em razão da existência de circunstâncias atenuantes.**

85. Diante disso, a sanção a ser aplicada em definitivo é no valor de R\$ 2.000,00, subsume-se à norma vigente por ocasião do ato infracional (Resolução nº. 025, de 25/04/2008), estando, assim, dentro da margem prevista.

86. CONCLUSÃO

87. Pelo exposto, sugiro pelo Conhecimento e por **Negar Provimento** ao Recurso, **Mantendo** a sanção aplicada pelo setor de primeira instância administrativa no patamar mínimo de R\$ 2.000,00 (dois mil reais), em razão da existência de circunstâncias atenuantes.

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Tripulante / Aeroporto / Balção / Local / Hora / Portão de Embarque / etc.(dados para individualização)	Data da Infração	Infração	Enquadramento	SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO
60800.004022/2011-16	645808154	07317/2010	TIAGO QUERINO CESPEDES	5/07/2010	extrapolou o limite de horas da jornada de trabalho.	alínea "p" do inciso II do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA associado ao art. 21, alínea a, da Lei nº 7.183/84.	R\$2.000,00

87.1. No tocante às notificações do caso, observe-se o endereço apontado pelo interessado, qual seja: Rua Piragibe Frota Aguiar, 12, sala 202, Copacabana, Rio de Janeiro - CEP 22071-090

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

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

Hildenise Reinert
Analista Administrativo

Membro julgador da ASJIN/ANAC - Portaria Nomeação nº 2218, de 17 de setembro de 2014.



Documento assinado eletronicamente por **Hildenise Reinert, Analista Administrativo**, em 21/11/2017, às 14:29, 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 **1271595** e o código CRC **D2F3D5E0**.



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

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 486/2017

PROCESSO Nº 60800.004022/2011-16
INTERESSADO: TIAGO QUERINO CESPEDES

Brasília, 31 de outubro de 2017.

PROCESSO:60800.004022/2011-16

INTERESSADO: TIAGO QUERINO CESPEDES

1. De acordo com a proposta de decisão (1271595). 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** o valor da sanção aplicada pelo setor competente de primeira instância em valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais), em desfavor de Tiago Querino Cespedes, por extrapolar o limite de horas da jornada de trabalho. que por sua vez constitui mácula ao art. 302, inciso II, alínea "p" da Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986 c/c o art. 21 da lei 7183/84.

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Tripulante / Aeroporto / Balção / Local / Hora / Portão de Embarque / etc.(dados para individualização)	Data da Infração	Infração	Enquadramento	SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO
60800.004022/2011-16	645808154	07317/2010	TIAGO QUERINO CESPEDES	5/07/2010	extrapolar o limite de horas da jornada de trabalho.	alínea "p" do inciso II do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA associado ao art. 21, alínea a, da Lei nº 7.183/84.	R\$2.000,00

- 3. No tocante às notificações do caso, observe-se o endereço apontado pelo interessado, qual seja: Rua Piragibe Frota Aguiar, 12, sala 202, Copacabana, Rio de Janeiro - CEP 22071-090.
- 4. Notifique-se

BRUNO KRUCHAK BARROS
SIAPE 1629380
Presidente Turma Recursal – BSB

