

PARECER Nº 332/SEI/2017/ASJIN
 PROCESSO Nº 60800.028747/2010-19
 INTERESSADO: SOCIEDADE DE TAXI AEREO WESTON LTDA

Submeto à apreciação de Vossa Senhoria Proposta de DECISÃO ADMINISTRATIVA DE SEGUNDA INSTÂNCIA por permitir que seu tripulante extrapolasse o limite 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 (DCI)	Notificação da DCI	Multa aplicada em Primeira Instância	Protocolo do Recurso	Aferição Tempestividade
60800.028747/2010-19	645690151	06310/2010	SOCIEDADE DE TAXI AEREO WESTON LTDA	31/05/2010	27/10/2010	04/03/2013	06/05/2014	26/05/2014	16/10/2014	20/01/2015	R\$7.000,00	05/02/2015	09/03/2015

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

Infração: por permitir que seu tripulante excedesse a jornada de trabalho

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

INTRODUÇÃO

1. Trata-se de recurso interposto pela Sociedade de Taxi Aéreo WESTON LTDA, em face da decisão proferida no curso do Processo Administrativo nº 60800.028747/2010-19, 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 645690151.

No dia 31/05/2010 a jornada de trabalho do aeronauta **Carlos Alberto Lucchesi Cunha, Cód. ANAC 415380**, iniciou às 09:00h e encerrou às 23:30h, totalizando 14 horas e 30 minutos de jornada, sendo extrapolado o limite permitido de 11 horas para tripulação simples. Não foi registrada interrupção de jornada. Conforme a papeleta individual de horário de serviço externo do mês de maio/2010 verifica-se que o aeronauta Carlos Alberto Lucchesi Cunha, excedeu o limite da jornada de trabalho permitida para uma tripulação simples.

2. Inicialmente o auto de infração foi capitulado na alínea "p" 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 51/2010/GVAG -RF /SSO/UR/RECIFE (fl. 2)e na Papeleta individual de Horário de Serviço Externo do Tripulante (fl. 4).

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 nº 51/2010/GVAG-RF (fls.03) a equipe apurou durante a vistoria de acompanhamento da Base Principal Nacional RBHA 135 OPS, na área de Operações, que a empresa SOCIEDADE DE TAXI AÉREO WESTON LTDA permitiu operação acima da jornada de trabalho regulamentar dos seguintes tripulantes:

6. No dia 31/05/2010 a jornada de trabalho do aeronauta **Carlos Alberto Lucchesi Cunha, Cód. ANAC 415380**, iniciou às 09:00h e encerrou às 23:30h, totalizando 14 horas e 30 minutos de jornada, sendo extrapolado o limite permitido de 11 horas para tripulação simples. Não foi registrada interrupção de jornada. Conforme a papeleta individual de horário de serviço externo do mês de maio/2010 verifica-se que o aeronauta Carlos Alberto Lucchesi Cunha, excedeu o limite da jornada de trabalho permitida para uma tripulação simples.

7. Aponta que em virtude de ter permitido a operação acima dos limites estabelecidos para jornada de trabalho da tripulação simples, a empresa Sociedade de Táxi Aéreo Weston Ltda contrariou o disposto no Artigo 21 da Lei 7.183.

Da Defesa Prévia - Devidamente cientificada acerca do Auto de Infração em 04/03/2013, fls. 31. Apresenta defesa, na qual alega em sede preliminares prescrição bienal à luz do ar. 319 do CBA.

8. Quanto ao mérito argui o seguinte:

9. a) que a empresa determina aos seus empregados, pilotos ou não, o cumprimento da jornada de trabalho, e seja observado o tempo de repouso previsto na norma;

10. b) afirma não ter havido extrapolção de jornada, e sim um equívoco no preenchimento da Papeleta Individual, pois o piloto se equivocou ao registrar o início da jornada às 9h (nove horas) quando deveria ser 13:30 (treze e trinta);

11. c) afirma que no dia 31/05/2010 a jornada teve início às 9:00hs e não às 10:00hs como apontado pelo fiscal;

12. d) aduz estar amparada pelo o artigo 220 da Lei nº. 7565/86 (CBAer), por ser uma empresa de Taxi Aéreo não regular - trabalha por demanda - assim, preza pelas determinações e agendas de seus clientes. Nessa perspectiva, reconhece que houve extrapolção da jornada de trabalho do piloto por motivos de força maior. Outrossim, sustenta que não houve intenção do piloto em descumprir as normas que regulam o setor.

13. e) requer nulidade dos autos e, caso subsista a aplicabilidade da sanção, a redução de seu valor.

14. **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 "o", do inciso III 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 pela empresa.

15. Notificada acerca da convalidação (fl. 63), e também do novo prazo de 5 dias para manifestar-se nos autos em sede de defesa.

16. **Da Defesa após a Convalidação** - Em síntese, reitera suas alegações apresentadas na defesa prévia, e alude dissonância entre a nova capitulação do auto de infração e a fundamentação que o motivou.

17. **Da Decisão de Primeira Instância** - Em 16/10/2014, a autoridade competente constatou que a empresa permitiu que o tripulante excedesse 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 médio no valor de R\$7.000,0, com fundamento na alínea "o" do inciso III, do art. 302 do CBA.
18. **Das razões de recurso** - Ao ser notificada da Decisão de Primeira Instância em 20/01/2015, interps recurso em 05/02/2015, no qual reitera suas alegações apresentadas em defesa ao sustentar violação aos princípios constitucionais.
19. Requer que seja recebido no efeito suspensivo, e declarado nulo.
20. Subsidiariamente requer caso mantida a sanção a redução do seu valor.
21. **É o relato.**

PRELIMINARES

22.

Da Alegação de Prescrição Intercorrente

23. Em sede de preliminares alega a incidência de *prescrição intercorrente bienal à luz do art. 319 do CBA*, em razão disso, há de se verificar a ocorrência de tal instituto. A
24. Lei nº 9.873/99 estabelece o prazo prescricional para a ação punitiva da Administração Pública Federal, direta ou indireta, em seu art. 1º, prevê o seguinte:

Lei nº 9.873/99

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.

§1º Incide a prescrição no procedimento administrativo paralisado por mais de 3 (três) anos, pendente de julgamento ou despacho, cujos autos serão arquivados de ofício mediante requerimento da parte interessada, sem prejuízo da apuração da responsabilidade funcional decorrente da paralisação, se for o caso.

25. Não obstante, o Art. 319 do CBA dispõe o seguinte:
26. "As providências administrativas previstas neste Código prescrevem em 2 (dois) anos, a partir da data da ocorrência do ato ou fato que as autorizar, e seus efeitos, ainda no caso de suspensão, não poderão exceder esse prazo."
27. A Procuradoria da ANAC manifestou entendimento no Parecer nº 106/2006, de que a agência tinha 2 (dois) anos para aplicar e 5 (cinco) anos para cobrar a multa. Em 10 de março de 2008 sobreveio o parecer nº103/2008/PROC/ANAC, modificando esse entendimento supra, passando a estipular que o prazo para exercício da ação punitiva relativa às infrações capituladas no CBA seria de 5 (cinco) anos, ou seja, a ANAC possuía 5 (cinco) anos para aplicar a multa e mais 5 (cinco) anos para cobrar, a teor do art. 1º, da Lei 9.873/99. Em adição, aponta que por ser a Agência integrante da Administração Pública Federal indireta é uma das destinatárias da Lei nº 9.873/99, cuja redação do artigo 8º dispõe expressamente:
28. Art. 8º "Ficam revogados o [art. 33 da Lei nº 6.385, de 1976](#), com a redação dada pela Lei nº 9.457, de 1997, o [art. 28 da Lei nº 8.884, de 1994](#), e demais disposições em contrário, ainda que constantes de lei especial."
29. Assim, a lei 9.873/99, revogou o artigo 319 do CBA, por estar inserido no rol das leis especiais. Embora a Lei 9784/99 não faça referência expressa à Lei nº 7.565 de 19 de Dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica. Há entendimento no parecer da Procuradoria da ANAC nº 56/2009, que o prazo de 2 (dois) anos fixado no CBA, seria norma especial em relação à Lei nº 9.873 que fixa em 5 (cinco) anos a prescrição da ação punitiva da Administração Pública Federal, no exercício do Poder de Polícia, e o prazo de 3 (três) anos prescrição trienal - intercorrente - que extingue a pretensão punitiva nos processos paralisados por mais de três anos, pendentes de julgamento ou de qualquer ato inequívoco que o interrompa.
30. A propósito, lei especial é a que a Constituição confia à disciplina de matéria determinada, rege um ou mais fatos sociais, ou parte de certa matéria, de modo particular, excepcional ou supletivo. A norma especial prevalece sobre a norma geral porque a primeira, por ser mais específica, acaba valendo como se fosse uma exceção da norma geral. Lei Geral só pode ser revogada por outra de mesma hierarquia, o mesmo ocorre com a Lei Especial. Se vier uma nova lei especial regulando alguns dispositivos da norma geral, a lei especial irá revogar a geral com relação à matéria ali trazida. Essa afirmação se faz com análise do tempo da lei: se a lei nova regula a matéria tratada em lei antiga, significa que houve nova vontade legislativa sobre determinado fato, circunstância essa que faz cessar a eficácia da lei antiga, ou seja, a revogada.
31. Ainda sobre a matéria, o parágrafo 1º do artigo 2º do Decreto Lei nº 4.657, de 04 de Setembro de 1942 (Lei de Introdução às normas do Direito Brasileiro), "a lei posterior revoga a anterior quando expressamente o declare, quando seja com ela incompatível ou quando regule inteiramente a matéria de que tratava a lei anterior". Diante disso, há consenso que a lei 9.873/99, revogou o art. 319 do CBA, por regular inteiramente a mesma matéria. E isso está expresso no art. 8º, quando dispõe que ficam revogados as demais disposições em contrário, ainda que constantes de lei especial, o que é o caso do CBA.
32. Importa registrar que este dispositivo fora revogado com a edição da Lei nº. 9.873, de 23/11/1999, a qual estabelece prazo de prescrição para o exercício de ação punitiva pela Administrativa Pública Federal, direta e indireta, e dá outras providências, consoante o §1º do artigo 1º, abaixo disposto *in verbis*:
33. § 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.
34. Ademais, a inaplicabilidade do prazo prescricional dos artigos 317 e 319 do CBA é respaldado por jurisprudência recente, conforme se observa do decisório abaixo:
- 35.

(AC 00212314320134036100 - AC - APELAÇÃO CÍVEL - 2061497 - e-DJF3 Judicial 1 DATA:28/09/2015 - [inteiro teor](#))

21. (...) De fato, o extravio da bagagem do passageiro ocorreu em 05/04/2008, e sendo o fato posterior à edição da Lei 9.457/97, é o prazo previsto em seu artigo 1º que se aplica ao caso: "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". 22. Não se aplica o prazo prescricional de dois anos previsto no artigo 319 da Lei 7.565/86 ("As providências administrativas previstas neste Código prescrevem em 2 (dois) anos, a partir da data da ocorrência do ato ou fato que as autorizar, e seus efeitos, ainda no caso de suspensão, não poderão exceder esse prazo"), pois a previsão do artigo 1º da Lei 9.457/97 regulou inteiramente a matéria, ao deixar expresso se tratar de prazo prescricional de ação punitiva da Administração Pública Federal no exercício do poder de polícia. 23. Assim, nos termos do artigo 2º, §1º, do Decreto-lei 4.657/42 ("Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro"), constata-se a ocorrência de revogação tácita, tendo em vista que "a lei posterior revoga a anterior quando expressamente o declare, quando seja com ela incompatível ou quando regule inteiramente a matéria de que tratava a lei anterior".

(AC 201251010306171 - AC - APELAÇÃO CIVEL - 580948 - E-DJF2R - Data:17/09/2013 - [inteiro teor](#))
DIREITO ADMINISTRATIVO. EMBARGOS À EXECUÇÃO. APELAÇÃO. MULTA.

COMPANHIA AÉREA ANAC. AUTO DE INFRAÇÃO. NULIDADE. INEXISTÊNCIA. PROCEDIMENTO ADMINISTRATIVO. PRINCÍPIOS DO CONTRADITÓRIO E AMPLA DEFESA RESPEITADOS. **PRESCRIÇÃO. INOCORRÊNCIA.** 1. A sentença, acertadamente, rejeitou os embargos à execução em que a massa falida da empresa aérea executada objetivava a desconstituição da CDA oriunda de multa da ANAC, forte na inocorência da **prescrição**, que somente começaria a correr do término do processo administrativo, e na legitimidade do título executivo, cujos acréscimos amparam-se na legislação pertinente. **2. Não prescreve mais em dois anos a cobrança de infrações administrativas reguladas pelos arts. 317 e 319 do Código Brasileiro de Aeronáutica, pois a Lei nº 9.873/99, que regulamenta a ação punitiva da Administração Pública Federal, aumentou o prazo para cinco anos, revogando as disposições em contrário, ainda que constantes de lei especial.** Aplicação dos arts. 1º e 8º da lei superveniente. 3. A 1ª Seção do STJ, em sede de recurso repetitivo, no REsp. nº 1.112.577/SP, consagrou entendimento de que a contagem da **prescrição** somente se inicia após o término do processo administrativo, com o inadimplemento do devedor. 4. Não comprovadas as alegações de afronta aos princípios do contraditório e da ampla defesa e tampouco a existência de vícios insanáveis no auto de infração e no procedimento administrativo, devem ser rejeitados os embargos à execução fiscal. 5. Apelação desprovida.
[destacamos]

36. 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.

37. 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". Corroborase-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 o "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 inocorência 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 encontrase 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.

38. 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 ficar parado 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.

39. "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, anuído com a proposta de uniformização de entendimentos jurídicos, elaborada na XI Reunião Técnica dos Procuradores-Chefes das Agências Reguladoras, nos seguintes termos:"

"(Lb) 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).

40. 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 paralisação 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".

41. 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.

Consoante se observa nos autos, verifica-se:

- a) O fato ocorreu em **31/05/2010** ;
b) A empresa foi regulamente notificada em **04/03/2013**, conforme Auto de Infração;
c) Despacho saneador de Convalidação do Auto de Infração **06/05/2014**;
d) Notificada da Convalidação em **26/05/2014**.

Resta demonstrado que não houve prescrição intercorrente nem a quinquenal no processamento dos autos.

42. **Da Alegação de Cerceamento de Defesa e do Direito ao Contraditório**

43. Sobre o direito de defesa e do contraditório, ressalto que a interessada foi comunicada de todos os atos processuais em observância ao art. 26 da Lei nº 9.784/1999. Foi notificada quanto às infrações imputadas nos autos de infração nºs **06310/2010**, cujo teor traz expressamente o ato infracional praticado, a descrição da infração, e a capitulação da conduta violada. Nessa oportunidade, a agência concedeu aos interessados o prazo de 20 (vinte) dias para, caso assim o quisesse, apresentar defesa.

44. Diante do exposto, não se prospera a alegação da interessada quanto à ilegalidade da notificação da decisão de primeira instância, afastando-se suas arguições quanto à inobservância de seu direito de defesa e contraditório.

DA REGULARIDADE PROCESSUAL

45. 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:

(...)

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;

Conforme relatado nos autos, a recorrente permitiu que seus tripulantes extrapolassem a jornada de trabalho. O fato exposto se enquadra ao descrito no referido dispositivo.

Observa-se que a Lei nº 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 nº 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 e 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.

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)

46. 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

47. No concernente ao mérito, enfatiza que determina aos seus empregados, pilotos cumprirem

a jornada legal de trabalho e o tempo de repouso. Reconhece que houve extrapolação da jornada de trabalho do piloto por motivos de força maior, com o intuito de atender as demandas de seus clientes.

48. A esse respeito, importa consignar que 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.

49. É cediço que e a aviação está sujeita a fatores externos como: tráfego aéreo, más condições meteorológicas, etc. Tal justificativa não pode se sobrepor aos limites fixados na norma, na medida em que cabe a recorrente diante de eventuais ocorrências de alterações na programação, se adequar aos horários limites daquela tripulação. Entende-se por força maior o que é inevitável, o que sai do controle do agente, normalmente são fatos que não podem ser evitados. Já na hipótese em análise, trata-se de fortuito interno, isto é, estão englobados na ideia de risco da atividade, o que não afasta a responsabilidade da empresa de Taxi Aéreo, em outras palavras, circunstância que poderia ter sido evitada pela recorrente, pois como se constata nos autos a empresa permitiu que seu tripulante extrapolasse o limite de horas de voo. Desse modo, afasto tal alegação e realço que tem-se como primordial a segurança de voo.

50. A respeito da argumentação de estar amparada pelo Art. 220 do CBAer, observa-se que este dispositivo não autoriza qualquer extrapolação de jornada em uma empresa aérea não regular, ele apenas cita, de forma genérica, que deve-se providenciar um atendimento imediato, e que esse atendimento seja independente de horário, percurso ou escala. Por óbvio está subtendido o necessário cumprimento das demais normas de voo.

51. Sobre o vício na convalidação do auto de infração, sobreleva citar que a 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 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 do 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.

52. Vê-se que a Convalidação ocorreu dentro das hipóteses cabíveis, não sendo verificada irregularidade, discrepância ou inadequação legal.

53. 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.

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

54. Importa consignar, 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).

55. Acerca do argumento de um eventual equívoco no preenchimento da papeleta individual da tripulação, a fiscalização testou o caso, e constatou extrapolação da jornada de trabalho do tripulante (retro)

56. Salienta-se, que há responsabilidade do Operador em ter o controle da Papeleta Individual de cada tripulante, conforme estabelecido no Art. 24 da Portaria Interministerial nº 3016/88 alínea "a", conforme disposto na redação abaixo:

Art 24". "O registro da jornada de trabalho dos tripulantes de empresas de transporte aéreo não regular e de aeronaves privadas far-se-á através da papeleta individual de horário de serviço externo.

§ 1º A papeleta individual de horário de serviço externo a que se refere o caput deste artigo será fornecida mensalmente ao aeronauta pelo empregador que nela fará constar, diariamente, as anotações de início e término da Jornada, intervalos para alimentação - quando prestando serviços em terra - interrupções programadas da viagem e folgas.

57. De acordo com o relato contido nos autos, constata-se que houve, de fato, a extrapolação dos limites da jornada de trabalho do aeronauta, fato que contraria o artigo 302, inciso III, alínea "o" do CBA.

58. 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

59. Pelo exposto, houve, de fato, violação à legislação, com a prática de infração cuja autuação está fundamentada na alínea "o" do inciso III 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).

60. 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.

61. 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.

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

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

66. **ATENUANTES** - Não há hipótese de circunstância atenuante, nos termos do § 1º, inciso III, do art. 22 da Resolução ANAC nº 25, conforme extrato SIGEC (1257927).

67. **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.

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

69. **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 Provento ao Recurso, Mantendo a sanção aplicada pelo setor de primeira instância administrativa no patamar médio de R\$ 7.000,00 (sete mil reais), em razão da inexistência de circunstâncias atenuantes e/ou agravantes.**

70. Diante disso, a sanção a ser aplicada em definitivo é no valor de R\$ 7.000,00, subsume-se à norma vigente por ocasião do ato infracional (Resolução nº. 025, de 25/04/2008), estando, assim, dentro da margem prevista.

71. **CONCLUSÃO**

72. Pelo exposto, sugiro pelo Conhecimento e por **Negar Provimento** ao Recurso, **Mantendo** a sanção aplicada pelo setor de primeira instância administrativa no patamar **médio de R\$ 7.000,00 (sete mil reais)**, em razão da inexistência de circunstâncias atenuantes e/ou agravantes.

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
60800.028747/2010-19	645690151	06310/2010	SOCIEDADE DE TAXI AEREO WESTON LTDA	31/05/2010	permitir que seu tripulante excedesse o limite da jornada de trabalho	alínea "o" do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA associado ao art. 21, alínea a, da Lei nº 7.183/84.	R\$7.000,00

72.1. No tocante às notificações do caso, observe-se o endereço apontado pelo interessado, qual seja: Avenida Marques de Olinda, 11, Recife-PE, conforme fls. 94 dos autos.

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

74. **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 10:52, 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 **1254878** e o código CRC **CB49D2E9**.

	SIGEC :: SISTEMA INTEGRADO DE GESTÃO DE CRÉDITOS
	Atalhos do Sistema: Menu Principal

:: MENU PRINCIPAL

Extrato de Lançamentos

Nome da Entidade: SOCIEDADE DE TAXI AEREO WESTON LTDA

Nº ANAC: 30000712027

CNPJ/CPF: 10946986000221

CADIN: Sim

Div. Ativa: Sim - EF

Tipo Usuário: Integral

UF: PE

Receita	NºProcesso	Processo SIGAD	Data Vencimento	Data Infração	Valor Original	Data do Pagamento	Valor Pago	Valor Utilizado	Chave	Situação	Valor Débito (R\$)
2081	635038120	60800028738201028	07/12/2015	14/10/2010	R\$ 4.000,00	30/03/2017	274,85	274,85		Parcial	
						19/06/2017	558,42	558,42		Parcial	
						28/06/2017	279,21	279,21		PP - CD - DA	4.185,50
2081	635039129	60800028731201014	07/12/2015	14/10/2010	R\$ 4.000,00	30/03/2017	266,16	266,16		Parcial	
						30/01/2017	268,82	268,82		Parcial	
						22/02/2017	271,72	271,72		Parcial	
						20/06/2017	563,84	563,84		Parcial	
						28/06/2017	281,92	281,92		PP - CD - DA	3.625,63
2081	635040122	60800028744201085	07/12/2015	03/03/2010	R\$ 4.000,00	30/03/2017	274,04	274,04		Parcial	
						30/01/2017	268,82	268,82		Parcial	
						22/02/2017	271,72	271,72		Parcial	
						28/06/2017	281,41	281,41		Parcial	
						28/06/2017	562,82	562,82		PP - CD - DA	3.619,08
2081	639365139	60800028658201072	14/11/2013	28/08/2010	R\$ 1.200,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	640037130	00065054117201381	16/01/2014	20/06/2008	R\$ 14.000,00	02/07/2015	19.090,39	19.090,39		PG	0,00
2081	640471145	00065122849201221	22/03/2017	13/02/2009	R\$ 7.000,00		0,00	0,00		DC2	8.647,10
2081	640472143	00065122842201217	20/03/2017	13/02/2009	R\$ 7.000,00		0,00	0,00		DC2	8.647,10
2081	642024149	60800028745201020	11/07/2014	14/10/2010	R\$ 7.000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	642055149	60800028750201032	14/08/2017	19/06/2010	R\$ 7.000,00		0,00	0,00		DC2	7.000,00
2081	642056147	60800028751201087	14/08/2017	26/06/2010	R\$ 7.000,00		0,00	0,00		DC2	7.000,00
2081	642057145	60800028753201076	14/08/2017	04/02/2010	R\$ 7.000,00		0,00	0,00		DC2	7.000,00
2081	642058143	60800028749201016	14/08/2017	10/08/2010	R\$ 7.000,00		0,00	0,00		DC2	7.000,00
2081	642059141	60800028754201011	14/08/2017	13/05/2010	R\$ 7.000,00		0,00	0,00		DC2	7.000,00
2081	642848147	00065053945201301	05/09/2014	26/06/2008	R\$ 14.000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	645690151	60800028747201019	27/02/2015	31/05/2010	R\$ 7.000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	649899150	00065165135201215	05/10/2015	15/10/2012	R\$ 4.000,00	30/03/2017	278,61	278,61		Parcial	
						30/01/2017	273,31	273,31		Parcial	
						28/06/2017	286,11	286,11		Parcial	
						29/06/2017	572,22	572,22		PP - CD - DA	3.960,98
2081	650035158	00065076903201330	09/10/2015	30/07/2010	R\$ 7.000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	650039150	00065076898201365	09/10/2015	30/07/2010	R\$ 7.000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	652357159	00065085605201331	04/02/2016	29/01/2013	R\$ 7.000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	652358157	00065085603201341	04/02/2016	29/01/2013	R\$ 7.000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	652400151	00065011838201305	05/02/2016	07/12/2012	R\$ 6.000,00		0,00	0,00		DC1	8.260,80
2081	652401150	00065011841201311	05/02/2016	07/12/2012	R\$ 6.000,00		0,00	0,00		DC1	8.260,80
2081	652402158	00065011277201336	05/02/2016	07/12/2012	R\$ 6.000,00		0,00	0,00		DC1	8.260,80
2081	653405168	00065085562201393	22/04/2016	24/02/2013	R\$ 7.000,00		0,00	0,00		DC1	9.482,20
2081	655615169	00065085606201385	29/07/2016	24/02/2013	R\$ 7.000,00		0,00	0,00		DC1	9.245,59

Total devido em 12-07-2017 (em reais): 111.195,58

Legenda do Campo Situação

DC1 - Decidido em 1ª instância mas ainda aguardando ciência

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

PU3 - Punido 3ª instância

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

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

PU - Punido
RE - Recurso
RS - Recurso Superior
CA - Cancelado
PGDJ – Quitado Depósito Judicial Convertido em Renda

Registro 1 até 25 de 25 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 459/2017

PROCESSO Nº 60800.028747/2010-19

INTERESSADO: SOCIEDADE DE TAXI AEREO WESTON LTDA

Brasília, 14 de novembro de 2017.

PROCESSO: 60800.028747/2010-19

INTERESSADO: SOCIEDADE DE TAXI AEREO WESTON LTDA

1. De acordo com a proposta de decisão (1254878). Ratifico na 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.

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 pelo setor de primeira instância no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais), em desfavor do/da SOCIEDADE DE TAXI AEREO WESTON LTD, permitir que seu tripulante excedesse o limite da jornada de trabalho, que por sua vez constitui mácula ao art. 302, inciso III, alínea "o" da Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986 c/c o art. 21, alínea a, da Lei nº 7.183/84.

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
60800.028747/2010-19	645690151	06310/2010	SOCIEDADE DE TAXI AEREO WESTON LTDA	31/05/2010	permitir que seu tripulante excedesse o limite da jornada de trabalho	alínea "o" do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA associado ao art. 21, alínea a, da Lei nº 7.183/84.	R\$7.000,00

- 3. No tocante às notificações do caso, observe-se o endereço apontado pelo interessado, qual seja: Avenida Marques de Olinda, 11, Recife-PE, conforme fls. 94 do processo.
- 4. 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 24/11/2017, às 14:49, 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 **1258194** e o código CRC **453763B1**.

Referência: Processo nº 60800.028747/2010-19

SEI nº 1258194