

PARECER Nº 209(SEI)/2017/ASJIN
 PROCESSO Nº 60800.092725/2011-93
 INTERESSADO: TWO TAXI AEREO LTDA

Submeto à apreciação de Vossa Senhoria Proposta de DECISÃO ADMINISTRATIVA DE SEGUNDA INSTÂNCIA sobre permitir repouso inferior ao mínimo regulamentar, nos termos da minuta anexa.

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	Notificação do AI	Decisão de Primeira Instância (DC1)	Notificação da DC1	Multa aplicada em Primeira Instância	Protocolo do Recurso	Aferição Tempestividade
60800.092725/2011-93	645315145	01608/2011	TWO TAXI AEREO LTDA	24/08/2010	02/05/2011	31/05/2011	10/03/2014	07/07/2014	11/11/2014	16/12/2014	R\$ 7.000,00	22/12/2014	25/01/2015

Enquadramento: alínea "o" do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA associado ao art. 34, "a", da Lei nº 7.183/84.

Infração: Não observar o limite regulamentar de repouso.

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

INTRODUÇÃO

- Trata-se de recurso interposto pela Two Taxi Aéreo Ltda, em face da decisão proferida no curso do Processo Administrativo supra, conforme registrado no Sistema Eletrônico de Informações – SEI desta Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC da qual restou aplicada sanção consubstanciada no crédito registrado no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC sob os números 645315145.
- A materialidade da infração está documentalmente inserida no processo infracionais e retrata os marcos relevantes para o trâmite e regularidade processual.
- Inicialmente o Auto de Infração foi capitulado no art. 302,III, o associado ao art. 34, "c", da Lei nº 7.183/84.
- Os autos evidenciam que: *Durante auditoria especial no operador, realizada em 16/set/2010, constatou-se que do dia 23/08/2010 para o dia 24/08/2010, o Sr. Marcel Nizer (CANAC 129823) realizou repouso de 8,31 horas, menor que o devido (24 horas), conforme artigo 34, alínea "c", da lei 7.183, de 05 de abril de 1984. O Código Brasileiro de Aeronáutica (LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986) no artigo 302, inciso III, alínea "o" prevê a infração imputável.*
- Por oportuno, destaca-se que o presente modelo de análise tem respaldo no art. 50, §2º, da Lei 9.784/1999.

HISTÓRICO

Marcos Relevantes

- Relatório de Fiscalização - RF** - A fiscalização descreveu as circunstâncias da constatação da ocorrência e anexou cópia do Diário de Bordo nº 52/PT-OZA /2010 , às fls 6 E 7, que caracteriza a incursão infracional. O auto de infração foi capitulado no artigo 302, inciso III, alínea "o", da Lei nº 7.565, de 19/12/1986 associado ao art. 34, "c", da Lei nº 7.183/84.
- Da Defesa Prévia** - regularmente cientificada acerca da infração em (fl. 08) apresenta defesa tempestiva (fls.7 a 15) , na qual arguiu em síntese, que as informações contidas no Diário de Bordo encontram-se assim sistematizadas :
 Horário de apresentação: 08h14min-UTC;
 Interrupção Programada: 10h45min- UTC até 21h41 - UTC (Totalizando 10h56min)
 Término da Jornada: 24h13min - UTC (30) minutos após o último corte de motor
- Aponta que a empresa proporcionou ao tripulante repouso de 10h56min e, em razão disso, com base nos termos do artigo 20 da lei 7.183/84, poderia acrescer à jornada metade do tempo , 5h e 28 min. Em outras palavras, argui a possibilidade de extensão do tempo da jornada para os casos em que os voos são realizados por tripulação simples, desde que interrompida por mais de 4 (quatro) horas consecutivas.
- Argumenta que a jornada de trabalho no dia 23/08/2010 foi de 10h31min, diante disso, sustenta que o enquadramento do auto de infração está equivocado.
- Nessa perspectiva, requer lhe seja concedido o direito de ampla defesa , para a produção de provas, especialmente, para juntada de documento que comprove que o tripulante permaneceu hospedado em repouso.
-
- 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 "a", do artigo 34, da Lei 7.183/84**, por ser a capitulação que se subsume à conduta praticada pela empresa.
- Notificada acerca da convalidação (fl. 41), e também do novo prazo de 20 dias para manifestar-se nos autos em sede de defesa.
- Da Arguições de Defesa após Convalidação** - Cientificada da Convalidação do auto de infração fl. 41, apresenta novas alegações de defesa, nas quais alega nulidade do auto de infração sob o argumento de prescrição intercorrente entre a data do ocorrido 24/08/2010 e a convalidação em 10/03/2014. Em adição, argui ilegalidade do ato de convalidação, por falta de motivação e incompetência do agente atuante.
- Decisão de Primeira Instância - DC1** - O setor competente, em decisão motivada, confirmou o ato infracional imputado à recorrente pelo descumprimento do horário mínimo estabelecido para o repouso do tripulante, consoante Auto de Infração citado supra. A prática infracional foi enquadrada no art. 302, inciso III, alínea "o", da Lei nº 7.565, de 19/12/1986, cujo valor da sanção é de R\$ 7.000,00 (sete mil reais), com base no Anexo II, da Resolução nº25 da ANAC, de 25 de abril de 2008, aplicada pelo patamar médio , devido a inexistência de circunstâncias atenuantes ou agravantes que

possam influir na dosimetria da sanção, consoante consulta ao sistema SIGEC (fl.57).

16. **Das razões de recurso** - Ao ser notificada da decisão de primeira instância (fl. 79), a interessada protocolou recurso nesta Agência em 22/12/2014 (fls. 66/77), por meio do qual alega: **a) Prescrição intercorrente b) falta de motivação; c) ilegalidade da notificação da decisão - da revogação do ato; d) ilegalidade, desproporcionalidade e irrazoabilidade do valor da sanção.**

17. 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.

18. **É o relatório. Passa-se ao voto.**

PRELIMINARES

19. **Da Alegação de incidência de prescrição intercorrente.**

20. Em preliminares, observa-se que a interessada alega a incidência da prescrição intercorrente, considerando o lapso temporal entre a data do fato em 24/08/2010 e a decisão condenatória de primeira instância em 11/11/2014, sob o argumento de que o processo permaneceu paralisado por prazo superior a 3 (três anos). Diante dessas alegações de verificação a ocorrência ou não de tal instituto.

21. 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”.

22. 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.

23. **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.**

24. 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 quinquenal será interrompido sempre que houver atos válidos praticados no processo:

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; e

IV. por qualquer ato equívoco que importe em manifestação expressa de tentativa de solução conciliatória no âmbito interno da administração pública federal

25. A Lei 9.873/99, além de fixar o prazo de prescrição quinquenal, incide, ainda, sobre o processo administrativo a prescrição trienal ou intercorrente, que afasta a pretensão punitiva da administração nos processos paralisados por mais de três anos pendentes de julgamento. Esse instituto se propõe a desestimular a desídia administrativa, assim, sua interrupção é condicionada à prática de atos essenciais para a apuração dos fatos e conclusão do procedimento.

§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.

(...)

(grifo nosso)

26. Sobre o assunto trago à baila o entendimento consubstanciado no Parecer CGCOB/DICON nº 5/2008, que tratou de fixar o prazo prescricional para a cobrança das multas decorrentes de infrações administrativas, e sobre esse específico ponto assim se manifestou:

A lei prevê, no entanto, que a atuação da administração seja qualificada, pois exige, nos termos do inciso II do artigo 2º, uma ação contudente e eficaz.

Por isso é que se deve entender como ato inequívoco, aquele que importe apuração do fato, ou seja, o ato de instauração do procedimento administrativo, é dizer: a administração precisa exteriorizar, por meio de atos formais e claros, a intenção de apurar a infração.

(...)

Por outro lado, convém enfatizar que a interrupção da prescrição (artigo 2º) serve da mesma forma, como marco inicial da fluência do prazo da prescrição intercorrente, prevista no § 1º do artigo 1º da Lei nº 9.873/99

(...)

Desta forma, a edição de qualquer ato inequívoco, que importe apuração do fato; a citação do indicado ou acusado e a decisão condenatória recorrível têm, ao mesmo tempo; o condão de (i) reiniciar o prazo prescricional de 5 anos para apurar a infração e de (ii) obrigar a administração a não paralisar o procedimento administrativo por mais de três anos; sob pena de aplicação da prescrição intercorrente.

Conclui-se, a partir daí, que correm simultaneamente contra a administração a prescrição de cinco anos e a prescrição intercorrente de três anos, sendo que ambas devem ser contadas a partir dos atos previstos no artigo 2º da Lei nº 9873/99.

27. A Nota Técnica CGCOB/DICON nº 043/2009, consigna que:

“A interrupção da prescrição intercorrente não se limita às causas previstas no art. 2º, da Lei nº 9.873/98, bastando para tanto que a administração pratique atos indispensáveis para dar continuidade ao processo administrativo.”

28. Com efeito, assevera, que paralisado é o mesmo que parado, de modo que **movimento que se faça para impulsionar o processo administrativo adiante modifica a condição anterior de inércia do processo** quando se apresentarem como atos inequívocos tendentes à apuração dos fatos. Em outras palavras, quer se dizer com isso que, despachos com carates procrastinatórios não terão aptidão para dar o impulso necessário à solução da demanda. *(grifo nosso)*.

29. 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.

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

31. Assim temos:

32. o fato ocorreu no dia **24/08/2010**;

33. notificada da infração que lhe fora imputada em **31/05/2011**;

34. despacho de Convalidação em **10/03/2014**;

35. notificada da Convalidação em **07/07/2014**;

36. decisão condenatória de primeira instância exarada em **11/11/2014**;
37. notificada da decisão de primeira instância julgadora em **16/12/2014**; e
38. Interpôs Recurso em **22/12/2014**.
39. 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.

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

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

42. 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 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-2044 e assinatura.

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

44. 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 autuação, descreveu os fatos com o grau e precisão necessários para garantir a Defesa da interessada.

45. **Da Alegação de Incompetência do Autuante**

46. 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.

47. Não obstante, o Auto de Infração supra foi lavrado por Inspetor da Aviação Civil – INSPAC credenciado desta Agência, como cujo nome é Mario José Dias - Credencial 2058, especialidade operações, conforme publicado no Boletim de Pessoal e Serviço desta agência - Portaria ANAC nº 372 publicada no Boletim de Pessoal e Serviço (ANAC) em 25 de fevereiro de 2011, 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).

48. 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.

49. 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 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.

50. 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.

51. 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 Sílvia 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.

52. 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>.

53. 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.

54. **Da Alegação da Falta de Motivação/ legalidade**

55. No concernente 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;

(...)

§1ª 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.

56. 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.

57. 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.

58. Cumpre mencionar que fiscalização descreve objetivamente a infração imputada, apresenta conjunto comprobatório, 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.

59. 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 estabelecido o art. 50 da Lei nº 9.784/99, não se prefazendo, portanto, mácula ao princípio da motivação.

DA ALEGAÇÃO DO RECORRENTE DE ILEGALIDADE, DESPROPORCIONALIDADE E IRRAZOABILIDADE DO VALOR DA MULTA

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

61. 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).

62. 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.

63. 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.

64. 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.

65. 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;

(...)

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

67. 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.

68. 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;

69. 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 lhe permite não apenas editar regras de conduta para os regulados, como também estabelecer e aplicar sanções administrativas para o eventual caso de descumprimento daquelas. O objetivo é de assegurar a sua efetividade, a imposição de penalidade pecuniária, por inobservância do CBA, e norma complementar 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.

70. 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.

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

72. 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.

73. 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 CBAer 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.

74. 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.

75. 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.

76. Nesse ponto, observa-se infração prevista no CBA 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.

77. Da impossibilidade e ilegalidade do ato de convalidação

78. 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.

79. 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, os atos que apresentarem defeitos sanáveis poderão ser convalidados pela própria Administração.

80. 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).

81. 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.

82. Como bem leciona Weida Zancaner: "(...) a Administração não poderá mais convalidar seus atos administrativos se estes já tiverem sido impugnados pelo particular, **exceto se tratar de irrelevante formalidade, pois neste caso os atos são sempre convalidáveis**". (Da Convalidação e da Invalidação dos Atos Administrativos, 2. ed. São Paulo, Malheiros, 2001, p. 56). Com efeito destaca Ilda Valentim: "seguir o princípio da legalidade, de maneira formalista e invalidar atos que poderiam perfeitamente ser convalidados, é ignorar todos os demais princípios e privilegiar o legalismo". (Atos Administrativos e sua Convalidação face aos Princípios Constitucionais. Artigo. Data 13/04/2006. Disponível em <http://www.viajus.com.br>).

83. Desse modo, ainda que o ato de convalidação do Auto de Infração tenha se dado após a impugnação do particular, esta não encontra impedimento pois guarda consonância com os princípios que regem a Administração.

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

FUNDAMENTAÇÃO - MÉRITO E ANÁLISE DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO

85. **Da materialidade infracional** - A peça da DC1, devidamente motivada e fundamentada pelo decisor competente, confirmou, de forma clara e objetiva, a materialidade infracional imputada ao interessado pela fiscalização. Restou comprovado, de fato, com base na documentação probatória constante nos autos, que a empresa não observou os limites regulamentares de repouso, apoiada na seguinte capitulação:

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.

86. Observa-se que a Lei nº 7.183, de 05/04/1984, a qual regula o exercício da profissão de aeronauta, dispõe acerca dos períodos de repouso em seu art. 34, a seguinte redação

Dos Períodos de Repouso

Art. 34 O repouso terá a duração diretamente relacionada ao tempo da jornada anterior, observando-se os seguintes limites:

a) 12 (doze) horas de repouso, após jornada de até 12 (doze) horas;

b) 16 (dezesseis) horas de repouso, após jornada de mais de 12 (doze) horas e até 15 (quinze) horas; (grifo introduzido); e

c) 24 (vinte e quatro) horas de repouso, após jornada de mais de 15 (quinze) horas.

87. Destarte, a norma dispõe quanto aos limites de repouso a ser observado por uma tripulação mínima ou simples.

Das Alegações do interessado e do cotejo dos argumentos de defesa

88. Aponto que as arguições apresentadas em sede de preliminares já foram afastadas neste parecer.

89. No concernente às questões de fundo, mais especificamente, quanto a alegação da possibilidade de extensão da jornada pela metade do tempo correspondente à interrupção da jornada por mais de 4 (quatro) horas consecutivas. Cabe mencionar, que para fins de apuração desse cálculo, o piloto ao interromper e **reiniciar** a jornada deve cortar os motores e se **apresentar** para o reinício das operações.

90. Sendo assim, faz-se necessário considerar essas premissas para fins de apuração do cálculo da jornada.

91. O art. 20, da Lei 7.183/84, em seus parágrafos § 3º e §4º dispõe que a apresentação do aeronauta não deverá ser inferior a 30 (trinta) minutos da hora prevista do voo. E considerada encerrada 30 (trinta) minutos após a parada final dos motores.

92. Observados os horários descritos no Diário de Bordo, e com respaldo na motivação descrita na decisão de primeira instância, "*per relationem*", temos o seguinte:

Horário de apresentação: 08h14min-UTC;

Primeira Partida: 8:14 + 30 min. : 8:41

Interrupção Programada: 10h45min- UTC até 21h41 - UTC (Totalizando 10h56min)

Dilação da Jornada : 5:28

Tempo de Repouso regulamentar: 12 horas

Término da Jornada: 24h43min + (30) minutos após o último corte de motor = 0:23

Previsão de apresentação de nova jornada: 12:23

Reapresentação conforme Diário de Bordo: às 08h:32

93. Considerando o final da jornada (23h:43in + 0,30min) = 0h:23min.

94. Considerando o limite para a jornada já acrescido da dilação de 4 horas = 16h:28min.

95. Temos o período de repouso de 8h:09min, portanto inferior ao limite regulamentar de 12 horas.

96. Posto isso, conclui-se que as alegações do interessado não foram eficazes para afastar a aplicação da sanção administrativa. Resta configurada a infração apontada pelo Auto de Infração.

DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

Da Alegação do Recorrente de Ilegalidade, Desproporcionalidade e Irrazoabilidade do valor da Sanção

97. No que concerne a alegação de desproporcionalidade e irrazoabilidade do valor da sanção por reputar-lhe como excessiva, observa-se o seguinte:

98. 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).

99. 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.

100. Importa consignar 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.

101. 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.

102. 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;

(...)

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.

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.

Cumprindo assim a função 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;

103. 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.

104. 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.

105. 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.

106. 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 CBAer 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 conseqüências da infração, antes de proferida a decisão;

III - a inexistência de aplicação de penalidades no último ano.

§ 2º São circunstâncias agravantes:

I - a reincidência;

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

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

IV - exposição ao risco da integridade física de pessoas;

V - a destruição de bens públicos;

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

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

108. 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 n.º 11.182/2005.

109. Verificada a regularidade da ação fiscal, temos de verificar 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.

110. 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 "o", do Código Brasileiro de Aeronáutica, Lei n. 7.565/1986, do Anexo I 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\$ 4.000,00 (quatro mil reais) no patamar mínimo;
- R\$ 7.000,00 (sete mil reais) no patamar intermediário; e
- R\$ 10.000,00 (dez mil reais) no patamar máximo.

111. **ATENUANTES** - Consta-se que há a hipótese de circunstância atenuante, nos termos do § 1º, inciso III, do art. 22 da Resolução ANAC nº 25, por não ter cometido infração nos doze meses anteriores ao cometimento da infração, conforme extrato SIGEC (1202305)

112. **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.

113. 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.

114. **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 o Provimento Parcial ao Recurso, Reduzindo o valor da sanção para o patamar mínimo de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais), em razão da existência de circunstância atenuante.**

115. CONCLUSÃO

116. Pelo exposto, sugiro por dar **Provimento Parcial ao Recurso, Reduzindo** o valor da sanção aplicada pelo competente setor de primeira instância administrativa em desfavor da TWO TAXI AEREO LTDA, conforme quadro abaixo:

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
60800.092725/2011-93	645315145	01608/2011	TWO TAXI AEREO LTDA	24/08/2010	Não observar o limite regulamentar de repouso.	alínea "o" do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA associado ao art. 34, "a", da Lei nº 7.183/84	R\$ 4.000,00

117. No tocante às notificações do caso, observe-se o endereço apontado pelo interessado, a/c Dr. Rubens Rogério Komniski, Rua Piragibe Frota Aguiar, 12, sala 202 Copacabana, Rio de Janeiro -RJ CEP 22071-090, identificado à fl. 77 do processo.

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

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

Hildenise Reinert

SIAPE - 1479877

Membro Julgador - Portaria ANAC nº 2218/DIRP/2014



Documento assinado eletronicamente por **Hildenise Reinert, Analista Administrativo**, em 30/10/2017, às 16:43, 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 **1182439** e o código CRC **2CE624CA**.

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

:: MENU PRINCIPAL

Extrato de Lançamentos

Nome da Entidade: TWO TAXI AEREO LTDA

Nº ANAC: 30000017868

CNPJ/CPF: 04263318000116

+ CADIN: Não

Div. Ativa: Não

Tipo Usuário: Integral

+ UF: SP

Receita	NºProcesso	Processo SIGAD	Data Vencimento	Data Infração	Valor Original	Data do Pagamento	Valor Pago	Valor Utilizado	Chave	Situação	Valor Débito (R\$)
9081					0,00	22/08/2014	7.000,00	0,00			0,00
2081	632033123		30/04/2012	18/07/2008	R\$ 3.500,00		0,00	0,00		CAN	0,00
2081	632034121		30/04/2012	21/07/2008	R\$ 1.750,00	01/04/2013	12.726,03	0,00		PG	0,00
2081	632035120		30/04/2012	21/07/2008	R\$ 1.750,00	01/04/2013	12.726,03	0,00		PG	0,00
2081	632036128		30/04/2012	18/07/2008	R\$ 1.750,00	01/04/2013	12.726,03	0,00		PG	0,00
2081	632037126		30/04/2012	12/07/2008	R\$ 1.750,00	01/04/2013	12.726,03	0,00		PG	0,00
2081	632038124		30/04/2012	18/07/2008	R\$ 1.750,00	01/04/2013	12.726,03	0,00		PG	0,00
2081	632039122		30/04/2012	18/07/2008	R\$ 1.750,00	01/04/2013	12.726,03	0,00		PG	0,00
2081	632475124	60800245003201148	04/06/2012	18/07/2008	R\$ 1.750,00	01/04/2013	12.726,03	0,00		PG	0,00
2081	632780120		09/07/2012	26/10/2011	R\$ 3.500,00	30/04/2014	50.546,26	0,00		PG	0,00
2081	632781128		09/07/2012	21/07/2008	R\$ 1.750,00	30/04/2014	50.546,26	0,00		PG	0,00
2081	632782126		09/07/2012	21/07/2008	R\$ 1.750,00	30/04/2014	50.546,26	0,00		PG	0,00
2081	632783124		09/07/2012	06/10/2011	R\$ 2.800,00	30/04/2014	50.546,26	0,00		PG	0,00
2081	632784122		09/07/2012	30/09/2011	R\$ 2.800,00	30/04/2014	50.546,26	0,00		PG	0,00
2081	632785120		09/07/2012	18/10/2011	R\$ 2.800,00	30/04/2014	50.546,26	0,00		PG	0,00
2081	632786129		09/07/2012	29/10/2011	R\$ 2.800,00	30/04/2014	50.546,26	0,00		PG	0,00
2081	632787127		09/07/2012	10/10/2011	R\$ 2.800,00	30/04/2014	50.546,26	0,00		PG	0,00
2081	632788125		09/07/2012	06/10/2011	R\$ 2.800,00	30/04/2014	50.546,26	0,00		PG	0,00
2081	632789123		09/07/2012	24/10/2011	R\$ 2.800,00	30/04/2014	50.546,26	0,00		PG	0,00
2081	632790127		09/07/2012	23/09/2011	R\$ 2.800,00	30/04/2014	50.546,26	0,00		PG	0,00
2081	632791125		09/07/2012	09/09/2011	R\$ 2.800,00	30/04/2014	50.546,26	0,00		PG	0,00
2081	632792123		09/07/2012	26/10/2011	R\$ 2.800,00	30/04/2014	50.546,26	0,00		PG	0,00
2081	632793121		09/07/2012	22/10/2011	R\$ 2.800,00	30/04/2014	50.546,26	0,00		PG	0,00
2081	632794120		09/07/2012	25/10/2011	R\$ 2.800,00	30/04/2014	50.546,26	0,00		PG	0,00
2081	632795128		09/07/2012	19/10/2011	R\$ 2.800,00	30/04/2014	50.546,26	0,00		PG	0,00
2081	632833124		13/07/2012	22/07/2008	R\$ 3.500,00	30/04/2014	50.546,26	0,00		PG	0,00
2081	633547120		31/08/2012	02/09/2011	R\$ 2.800,00	28/08/2014	104.326,30	0,00		PG	0,00
2081	633548129		31/08/2012	28/10/2011	R\$ 2.800,00	28/08/2014	104.326,30	0,00		PG	0,00
2081	633549127		31/08/2012	25/10/2011	R\$ 2.800,00	28/08/2014	104.326,30	0,00		PG	0,00
2081	633550120		31/08/2012	31/10/2011	R\$ 3.500,00	28/08/2014	104.326,30	0,00		PG	0,00
2081	633551129		31/08/2012	08/09/2011	R\$ 2.800,00	28/08/2014	104.326,30	0,00		PG	0,00
2081	633552127		31/08/2012	25/10/2011	R\$ 3.500,00	28/08/2014	104.326,30	0,00		PG	0,00
2081	633553125		31/08/2012	11/09/2011	R\$ 3.500,00	28/08/2014	104.326,30	0,00		PG	0,00
2081	633554123		31/08/2012	09/09/2011	R\$ 2.100,00	28/08/2014	104.326,30	0,00		PG	0,00
2081	633555121		31/08/2012	26/10/2011	R\$ 3.500,00	28/08/2014	104.326,30	0,00		PG	0,00
2081	633556120		31/08/2012	30/09/2011	R\$ 2.800,00	28/08/2014	104.326,30	0,00		PG	0,00
2081	633557128		31/08/2012	09/09/2011	R\$ 3.500,00	28/08/2014	104.326,30	0,00		PG	0,00
2081	633558126		31/08/2012	05/10/2011	R\$ 2.800,00	28/08/2014	104.326,30	0,00		PG	0,00
2081	633559124		31/08/2012	21/10/2011	R\$ 3.500,00	28/08/2014	104.326,30	0,00		PG	0,00
2081	633560128		31/08/2012	26/10/2011	R\$ 2.800,00	28/08/2014	104.326,30	0,00		PG	0,00
2081	633561126		31/08/2012	21/10/2011	R\$ 3.500,00	28/08/2014	104.326,30	0,00		PG	0,00
2081	633562124		31/08/2012	11/10/2011	R\$ 3.500,00	28/08/2014	104.326,30	0,00		PG	0,00
2081	633563122		31/08/2012	26/10/2011	R\$ 2.100,00	28/08/2014	104.326,30	0,00		PG	0,00
2081	633564120		31/08/2012	28/10/2011	R\$ 2.100,00	28/08/2014	104.326,30	0,00		PG	0,00
2081	633565129		31/08/2012	06/10/2011	R\$ 2.100,00	28/08/2014	104.326,30	0,00		PG	0,00
2081	633566127		31/08/2012	26/10/2011	R\$ 2.100,00	28/08/2014	104.326,30	0,00		PG	0,00
2081	633567125		31/08/2012	05/10/2011	R\$ 2.100,00	28/08/2014	104.326,30	0,00		PG	0,00

2081	633568123		31/08/2012	28/10/2011	R\$ 2.800,00	28/08/2014	104.326,30	0,00	PG	0,00
2081	633569121		31/08/2012	06/10/2011	R\$ 2.800,00	28/08/2014	104.326,30	0,00	PG	0,00
2081	633570125		31/08/2012	11/10/2011	R\$ 2.800,00	28/08/2014	104.326,30	0,00	PG	0,00
2081	633571123		31/08/2012	10/10/2011	R\$ 2.100,00	28/08/2014	104.326,30	0,00	PG	0,00
2081	633572121		31/08/2012	21/10/2011	R\$ 2.100,00	28/08/2014	104.326,30	0,00	PG	0,00
2081	633573120		31/08/2012	25/10/2011	R\$ 2.100,00	28/08/2014	104.326,30	0,00	PG	0,00
2081	633574128		31/08/2012	08/09/2011	R\$ 2.100,00	28/08/2014	104.326,30	0,00	PG	0,00
2081	633575126		31/08/2012	05/10/2011	R\$ 2.800,00	28/08/2014	104.326,30	0,00	PG	0,00
2081	633576124		31/08/2012	29/10/2011	R\$ 2.100,00	28/08/2014	104.326,30	0,00	PG	0,00
2081	633577122		31/08/2012	27/10/2011	R\$ 2.100,00	28/08/2014	104.326,30	0,00	PG	0,00
2081	633578120		31/08/2012	30/09/2011	R\$ 2.100,00	28/08/2014	104.326,30	0,00	PG	0,00
2081	633579129		31/08/2012	02/09/2011	R\$ 2.100,00	28/08/2014	104.326,30	0,00	PG	0,00
2081	633580122		31/08/2012	30/09/2011	R\$ 2.100,00	28/08/2014	104.326,30	0,00	PG	0,00
2081	633581120		31/08/2012	19/10/2011	R\$ 2.100,00	28/08/2014	104.326,30	0,00	PG	0,00
2081	633582129		31/08/2012	18/10/2011	R\$ 2.100,00	28/08/2014	104.326,30	0,00	PG	0,00
2081	633583127		31/08/2012	25/10/2011	R\$ 2.100,00	28/08/2014	104.326,30	0,00	PG	0,00
2081	634144126		19/10/2012	27/10/2011	R\$ 2.800,00		0,00	0,00	CAN	0,00
2081	634145124		19/10/2012	21/10/2011	R\$ 2.800,00		0,00	0,00	CAN	0,00
2081	635516121	00065072633201215	04/02/2013	27/10/2011	R\$ 5.600,00	04/02/2013	4.480,00	4.480,00	PG	0,00
2081	635517120	00065072614201281	04/02/2013	21/10/2011	R\$ 5.600,00	04/02/2013	5.600,00	5.600,00	PG	0,00
2081	637256132	60800007005201131	26/07/2013	01/09/2010	R\$ 7.000,00		0,00	0,00	PU	11.806,20
2081	639192133		08/11/2013	02/09/2010	R\$ 7.000,00	27/04/2016	28.862,17	0,00	PG	0,00
2081	639193131		08/11/2013	22/10/2010	R\$ 7.000,00	27/04/2016	28.862,17	0,00	PG	0,00
2081	639194130		29/08/2016	05/07/2010	R\$ 7.000,00		0,00	0,00	PC	0,00
2081	639197134	60800004015201140	29/08/2016	05/07/2010	R\$ 7.000,00		0,00	0,00	PC	0,00
2081	639198132	60800004012201181	29/08/2016	05/11/2010	R\$ 7.000,00		0,00	0,00	PC	0,00
2081	640819142	60800055038201197	20/03/2017	19/08/2010	R\$ 7.000,00		0,00	0,00	PC	8.803,90
2081	640820146	60800055329201185	20/03/2017	19/08/2010	R\$ 7.000,00		0,00	0,00	PC	8.803,90
2081	640821144	60800055316201114	20/03/2017	19/08/2010	R\$ 7.000,00		0,00	0,00	PC	8.803,90
2081	641096140	60800046927201163	20/03/2017	08/07/2010	R\$ 7.000,00		0,00	0,00	PC	8.803,90
2081	641097149	60800045958201105	20/03/2017	01/09/2010	R\$ 7.000,00		0,00	0,00	PC	8.803,90
2081	641422142	60800093195201109	09/05/2014	01/09/2010	R\$ 7.000,00		0,00	0,00	PU	11.257,39
2081	641560141	60840024548201146	30/06/2014	15/07/2010	R\$ 4.000,00		0,00	0,00	PU	6.400,00
2081	641607141	60800055239201194	08/09/2017	19/08/2010	R\$ 4.200,00		0,00	0,00	PC	0,00
2081	641608140	60800055301201148	08/09/2017	19/08/2010	R\$ 4.200,00		0,00	0,00	PC	0,00
2081	642071140	60800092679201122	14/09/2017	01/09/2010	R\$ 7.000,00		0,00	0,00	PC	0,00
2081	642079146	60800092709201109	22/09/2017	01/07/2010	R\$ 7.000,00		0,00	0,00	PC	0,00
2081	642966141	60800046976201104	12/09/2014	01/07/2010	R\$ 7.000,00	18/02/2015	7.955,84	0,00	PG	0,00
2081	645315145	60800092725201193	22/01/2015	02/05/2011	R\$ 7.000,00		0,00	0,00	PU	10.750,60
2081	647006158	00065050318201229	05/06/2015	11/10/2011	R\$ 7.000,00	27/04/2016	28.862,17	0,00	PG	0,00
2081	650385153	00065049304201262	30/10/2015	28/10/2011	R\$ 7.000,00	30/03/2016	7.223,85	0,00	PG	0,00
2081	651504155	00065034364201513	24/12/2015	30/01/2015	R\$ 3.500,00	14/12/2015	3.500,00	3.500,00	PG	0,00
2081	651507150	00065049355201294	24/12/2015	22/10/2011	R\$ 3.500,00	14/12/2015	3.500,00	3.500,00	PG	0,00
2081	651508158	00065034368201500	24/12/2015	30/01/2015	R\$ 3.500,00	14/12/2015	3.500,00	3.500,00	PG	0,00
2081	652826160	00065078393201335	25/03/2016	25/04/2013	R\$ 3.500,00	21/12/2016	11.015,64	0,00	PG	0,00
2081	652827169	00065078383201308	25/03/2016	25/04/2013	R\$ 3.500,00	21/12/2016	11.015,64	0,00	PG	0,00
2081	652828167	00065078375201353	25/03/2016	25/04/2013	R\$ 3.500,00	21/12/2016	11.015,64	0,00	PG	0,00
2081	652845167	00065161571201215	25/03/2016	31/08/2012	R\$ 4.000,00	25/01/2017	12.726,84	0,00	PG	0,00
2081	652846165	00065017278201394	25/03/2016	07/11/2012	R\$ 8.000,00	25/01/2017	12.726,84	0,00	PG	0,00
2081	657590160	00066050226201581	11/11/2016	22/08/2015	R\$ 3.500,00	11/11/2016	3.500,00	3.500,00	PGO	0,00
2081	657694160	00065164936201336	21/11/2016	23/10/2013	R\$ 7.000,00	24/05/2017	7.214,59	0,00	PG	0,00
2081	657709161	00066058644201436	24/11/2016		R\$ 7.000,00		0,00	0,00	PU	9.093,00
2081	657710165	00066058645201481	24/11/2016		R\$ 7.000,00		0,00	0,00	PU	9.093,00
2081	657711163	00066058647201470	24/11/2016		R\$ 7.000,00		0,00	0,00	PU	9.093,00
2081	657712161	00066058648201414	24/11/2016		R\$ 7.000,00		0,00	0,00	PU	9.093,00
2081	658390163	00066058646201425	27/01/2017		R\$ 42.000,00		0,00	0,00	PU	53.629,79
2081	658656172	00066028935201661	17/02/2017	31/03/2016	R\$ 3.500,00	01/02/2017	3.500,00	3.500,00	PGO	0,00
2081	658776173	00066028064201686	03/03/2017		R\$ 3.500,00	15/03/2017	3.638,60	3.638,60	PG	0,00

2081	658777171	00066028955201632	03/03/2017		R\$ 3.500,00	08/02/2017	3.500,00	3.500,00	PG0	0,00
2081	658787179	00067003402201607	03/03/2017	06/04/2016	R\$ 3.500,00	08/02/2017	3.500,00	3.500,00	PG0	0,00
2081	659055171	00066507344201656	24/03/2017	28/11/2013	R\$ 3.500,00	15/03/2017	3.500,00	3.500,00	PG0	0,00
2081	659057178	00066507324201685	24/03/2017	04/12/2013	R\$ 3.500,00	15/03/2017	3.500,00	3.500,00	PG0	0,00
2081	659072171	00066023984201446	24/03/2017	09/01/2014	R\$ 7.000,00		0,00	0,00	PRD2	8.803,90
2081	659082179	00066507343201610	24/03/2017	11/12/2013	R\$ 3.500,00	15/03/2017	3.500,00	3.500,00	PG0	0,00
2081	659083177	00066507323201631	24/03/2017	03/12/2013	R\$ 3.500,00	15/03/2017	3.500,00	3.500,00	PG0	0,00
2081	659085173	00066507322201696	24/03/2017	02/12/2013	R\$ 3.500,00		0,00	0,00	CAN	0,00
2081	660414175	00066034363201579	03/08/2017	30/01/2015	R\$ 96.000,00		0,00	0,00	RE2	0,00
2081	660516178	00066034360201535	11/08/2017	30/01/2015	R\$ 192.000,00		0,00	0,00	RE2	0,00
2081	661242173	00066517397201766	03/11/2017	15/02/2016	R\$ 52.000,00		0,00	0,00	DC0	52.000,00
2081	661802172	00066517371201718	08/12/2017		R\$ 44.100,00		0,00	0,00	DC0	44.100,00

Total devido em 27-10-2017 (em reais): 279.139,38

Legenda do Campo Situação

- | | |
|---|---|
| DC1 - Decidido em 1ª instância mas ainda aguardando ciência | PU3 - Punido 3ª instância |
| PU1 - Punido 1ª Instância | IT3 - Punido pq recurso em 3ª instância foi intempestivo |
| RE2 - Recurso de 2ª Instância | RAN - Processo em revisão por iniciativa da ANAC |
| ITD - Recurso em 2ª instância intempestivo , mas ainda aguardando ciência do infrator | CD - CADIN |
| DC2 - Decidido em 2ª instância mas aguardando ciência | EF - EXECUÇÃO FISCAL |
| DG2 - Deligências por iniciativa da 2ª instância | PP - PARCELADO PELA PROCURADORIA |
| CAN - Cancelado | GPE - GARANTIA DA EXECUÇÃO POR PENHORA REGULAR E SUFICIENTE |
| PU2 - Punido 2ª instância | SDE - SUSPENSÃO DA EXIGIBILIDADE POR DEPÓSITO JUDICIAL |
| IT2 - Punido pq recurso em 2ª foi intempestivo | SDJ - SUSPENSÃO DA EXIGIBILIDADE POR DECISÃO JUDICIAL |
| RE3 - Recurso de 3ª instância | GDE - Garantia da Execução por Depósito Judicial |
| ITT - Recurso em 3ª instância intempestivo , mas ainda aguardando ciência do infrator | PC - PARCELADO |
| IN3 - Recurso não foi admitido a 3ª instância | PG - Quitado |
| AD3 - Recurso admitido em 3ª instância | DA - Dívida Ativa |
| DC3 - Decidido em 3ª instância mas aguardando ciência | PU - Punido |
| DG3 - Deligências por iniciativa da 3ª instância | RE - Recurso |
| RVT - Revisto | RS - Recurso Superior |
| RVS - Processo em revisão por iniciativa do interessado | CA - Cancelado |
| INR - Revisão a pedido ou por iniciativa da anac não foi admitida | PGDJ - Quitado Depósito Judicial Convertido em Renda |

Registro 1 até 117 de 117 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 350/2017

PROCESSO Nº 60800.092725/2011-93

INTERESSADO: TWO TAXI AEREO LTDA

Brasília, 27 de outubro de 2017.

PROCESSO: 60800.092725/2011-93

INTERESSADO: TWO TAXI AEREO LTDA

1. De acordo com a proposta de decisão (1182439). 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 ditadas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381/2016, **DECIDO:**

- **DAR PROVIMENTO PARCIAL** ao Recurso reduzindo o valor da sanção aplicada para o valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais), em desfavor do/a TWO TAXI AEREO LTDA, não observar o limite regulamentar de repouso de tripulante, 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 art. 34, "a", da Lei nº 7.183/84, conforme quadro abaixo:

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
60800.092725/2011-93	645315145	01608/2011	TWO TAXI AEREO LTDA	24/08/2010	Não observar o limite regulamentar de repouso.	alínea "o" do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA associado ao art. 34, "a", da Lei nº 7.183/84	R\$ 4.000,00

No tocante às notificações do caso, observe-se o endereço apontado pelo interessado, a/c Dr. Rubens Rogério Komniski, Rua Piragibe Frota Aguiar, 12, sala 202 Copacabana, Rio de Janeiro -RJ CEP 22071-090, identificado à fl. 77 do processo.

3. À Secretaria.
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 06/11/2017, às 14:15, 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 **1202381** e o código CRC **E165E2BE**.

Referência: Processo nº 60800.092725/2011-93

SEI nº 1202381