



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

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 1687/2018

PROCESSO Nº 00065.026008/2013-74

INTERESSADO: HELDER DE SOUZA, Coordenação de Controle e Processamento de Irregularidades

Brasília, 06 de agosto de 2018.

1. Trata-se de Recurso Administrativo interposto por HELDER DE SOUZA - CANAC - 126948, contra Decisão de 1ª Instância da Superintendência de Padrões Operacionais – SPO, proferida em 26/10/2016, que aplicou multa no valor de R\$ 2.000,00 pela prática da infração descrita no AI nº 6160/2012/SSO, qual seja, extrapolar a jornada de trabalho permitida. A infração foi capitulada na alínea “p” do inciso II do art. 302 do CBA c/c a alínea "a" do artigo 21 da Lei 7.183/84.

2. Recurso conhecido e recebido em seus efeitos suspensivos (art. 16 da Res. ANAC 25/2008).

3. Analisados todos os elementos constantes dos autos, em especial manifestações do interessado. Foi dada ampla oportunidade de manifestação no feito, respeitados prazos e dialética processual, de modo que preservados ampla defesa e contraditório inerentes ao certame.

4. Por celeridade processual, com fundamento no artigo 50, §1º, da Lei nº 9.784/1999, ratifico a integralidade dos argumentos trazidos na Proposta de Decisão [1543/2018/ASJIN – SEI 2087688], e passo a decidir com base nas designações que constam nas Portarias da ANAC de nº 751, de 07/03/2017 e 1518, de 14/05/2018, e com lastro no art. 17-B, inciso I da Resolução ANAC nº 25/2008, e competências dadas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381/2016.

- **Monocraticamente**, por conhecer e **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso interposto por **HELDER DE SOUZA - CANAC - 126948**, ao entendimento de que restou configurada a prática da infração descrita no Auto de Infração nº 6160/2012/SSO e capitulada na alínea “p” do inciso II do art. 302 do CBA c/c a alínea "a" do artigo 21 da Lei 7.183/84 e pela **MANUTENÇÃO da multa** aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa no valor de **R\$ 2.000,00** (dois mil reais) conforme o item "p" da Tabela II (INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS A AERONAUTAS E AEROVIÁRIOS OU OPERADORES DE AERONAVES) do ANEXO I da Resolução ANAC nº. 25/08 – com reconhecimento da aplicabilidade de atenuante e inexistência de agravantes previstas no artigo 22 da Resolução ANAC nº. 25/08, referente ao Processo Administrativo Sancionador nº 00065.026008/2013-74 e ao Crédito de Multa 657958162.

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

6. Publique-se.

7. Notifique-se.

CÁSSIO CASTRO DIAS DA SILVA

SIAPE 1467237

Presidente Turma Recursal – RJ



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Técnico(a) em Regulação de Aviação Civil**, em 22/08/2018, às 17:00, 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 **2087858** e o código CRC **21F7923D**.

Referência: Processo nº 00065.026008/2013-74

SEI nº 2087858



PARECER N° 1543/2018/ASJIN
PROCESSO N° 00065.026008/2013-74
INTERESSADO: HELDER DE SOUZA, COORDENAÇÃO DE CONTROLE E
PROCESSAMENTO DE IRREGULARIDADES

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

AI: 6190/2012/SSO Data da Lavratura: 30/10/2012

Crédito de Multa (SIGEC): 657958162

Infração: Extrapolação da Jornada de Trabalho

Enquadramento: art. 302, inciso II, alínea “p” do Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), Lei nº 7.565 c/c art. 21, alínea “a” da Lei nº 7.183/84.

Data da infração: 18/01/2012 Hora: 22:03 Local: São Paulo

Relator e Membro Julgador da ASJIN: João Carlos Sardinha Junior – SIAPE 1580657 - Membro Julgador da ASJIN da ANAC - Portaria ANAC nº 3.626, de 31/10/2017

INTRODUÇÃO

Histórico

1. Trata-se de análise e emissão de proposta de decisão sobre o processo nº 00065.026008/2013-74 que discute o Auto de Infração nº 6190/2012/SSO e posterior decisão em primeira instância, emitida em desfavor de HELDER DE SOUZA - CANAC - 126948, conforme registrado no Sistema Eletrônico de Informações desta Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, da qual restou aplicada pena de multa, consubstanciadas essa no crédito registrado no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC sob o número 657958162, no valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais).
2. O Auto de Infração nº 6190/2012/SSO, que deu origem ao presente processo, foi lavrado capitulando a conduta do Interessado na alínea “p” do inciso II do art. 302 do CBA - Código Brasileiro de Aeronáutica (fl. 01).
3. Assim relatou o Auto:

“HISTÓRICO: No dia 18/01/2012 foi constatado que o tripulante Helder de Souza (código ANAC 126948) se apresentou para início de seus afazeres às 09:30 e encerrou suas atividades às 22:03, totalizando 12:33 horas de trabalho. Violando, portanto, a jornada prevista pela Lei 7.183 de 05 de abril de 1984. Portanto, lavrou-se este auto pela infração do art. 21, da Lei nº 7.183, de 05 de abril de 1984, cumulado com o art. 302, inciso II, alínea “p”, da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986.”

Relatório de Fiscalização

4. No Relatório de Fiscalização nº 21/2013/GVAG-SP, de 09/01/2013 (fl. 02) e anexos – tabela com informações sobre tripulantes e jornadas de trabalho (fls. 08 e 11), cópias das páginas dos Diários de Bordo das aeronaves operadas pela empresa (empregadora do autuado), Central Táxi Aéreo Ltda, relativas ao voo no qual ocorreu a extrapolação de jornada (fls.05 e 06).

Defesa do Interessado

5. O autuado foi regularmente notificado do Auto de Infração em 12/03/2013, conforme AR (fl. 07), tendo protocolado sua defesa em 05/04/2013 (fls. 08 a 09), na qual alegou a nulidade do Auto de infração, por ausência (segundo o interessado) de precisão na indicação do dispositivo legal infringido e da tipificação. Seguiu arguindo cerceamento por não ter acesso ao processo. Arrazou que não houve infração e que deveria ser considerado a possibilidade de um mero erro material no preenchimento do Diário de Bordo e que o artigo 22 da Lei 7.183/84 fora usado, além de um repouso maior após a operação. Salientou seus bons antecedentes profissionais e solicitou fosse o Auto de Infração declarado improcedente.

Decisão de Primeira Instância

6. Após diligências entre a ACPI/SPO e a SPO, fins de averiguar os efeitos da proposta de Termo de Ajustamento de Conduta – TAC, feito pela empresa, e que consta como indeferido pela Diretoria Colegiada; em 26/10/2016 a autoridade competente analisou o conjunto probatório e a fundamentação jurídica, confirmando o ato infracional, e decidiu pela aplicação, no patamar mínimo, por ausência de circunstâncias agravantes e existência de atenuantes, de multa no valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais) (SEI nº 0121083 e SEI nº 0122075).

7. Notificado da Decisão de primeira instância em 16/11/2016, conforme AR (SEI nº 0200627), apresentou Recurso (SEI nº 0212112) em 18/11/2016.

Recurso do Interessado

8. Em Recurso o interessado invocou o artigo 319 do Código Brasileiro de Aeronáutica para alegar a prescrição do processo. Seguiu arguindo que a natureza de seu trabalho (transporte de malotes de dinheiro) contribuía para “*elastecimento involuntário*” (*sic*) da jornada de trabalho. Assume que não tinha como cumprir as horas de jornada previstas na legislação por conta dos contratemplos ou exigências patronais. Repisou a argumentação do uso do artigo 22 da Lei 7.183/84, que trata sobre ampliação de jornada. Argumentou que a empresa (sua empregadora) e o copiloto também foram autuados pelo mesmo fato (extrapolação de jornada), o que, segundo seu entendimento, caracterizaria *bis in idem*. Salientando que recebeu trinta autos de infração, equivalendo então a R\$ 60.000, 00 (sessenta mil reais em multas), alegou que deveria prevalecer nesse processo fiscalizatório o entendimento da continuidade delitiva, o que implicaria (segundo ele) a imposição de apenas uma multa. Requereu, reafirmando as alegações apresentadas, a isenção do pagamento da multa e que fosse intimado quando da inclusão de seu processo em pauta pois, “*pretende o mesmo manejar sustentação oral perante a Instância Superior Revisora*” (*sic*).

Outros Atos Processuais e Documentos

9. Instrumento Particular de Procuração (fl. 12)
10. Solicitação, Certidão e Declaração de Vistas (fls. 14 e 15)
11. Proposta de Termo de Ajustamento de Conduta - TAC (fls. 16 a 19)
12. Despacho da ACPI/SPO à SPO solicitando informações sobre o TAC (fls. 20 a 22)
13. Impresso da página do SACI – Informações do Piloto autuado (fl. 23 e SEI nº 0130442)
14. Diligência feita pela ACPI/SPO à GTPO-SP (fls. 24 e 25)

15. Solicitação de Documentos feita ao gestor empresa (fl.26)
16. Resposta, negativa, do gestor sobre a solicitação de documentos (fl. 27)
17. Despacho da GTPO-SP à ACPI/SPO (fl. 30)
18. Relatório sobre a proposta de TAC (fl. 31)
19. Análise e Voto da proposta de TAC (fls. 32 e 33)
20. Ofício resposta à solicitação de TAC (indeferimento) (fl. 34)
21. AR de recebimento do Ofício resposta (fl. 35)
22. Troca de Despachos sobre a restituição do processo à SPO e a ACPI (fls. 36 a 39)
23. Impresso da página do SIGEC – Extrato de Lançamentos – (SEI nº 0121044 e SEI nº 0130449)
24. Impresso de consulta feita ao AIS (serviço de informação aeronáutica) com informações sobre os horários do nascer e por do sol (SEI nº 0121054)
25. Notificação de decisão da Primeira Instância (SEI nº 0130458)
26. Certidão de tempestividade (SEI nº 0594738)
27. Despacho de encaminhamento a Membro Julgador da ASJIN (SEI nº 2068387)
28. Constam no processo Termo de Encerramento de Trâmite Físico ASJIN (SEI nº 0029964)

É o relato.

PRELIMINARES

Da Regularidade Processual

29. O interessado foi regularmente notificado, quanto à infração imputada, 12/03/2013, conforme AR (fl. 07), apresentando defesa em 05/04/2013 (fls. 08 a 09). Em 01/10/2015 a ACPI/SPO diligenciou a SPO, questionando sobre a situação do Termo de Ajuste de Conduta (TAC), proposto pela empresa (empregadora do autuado) fins de conhecer dos seus efeitos (fls. 20 a 22). Em 22/02/2016 a ACPI/SPO diligenciou a GTPO-SP (que procedeu consulta a empresa), solicitando cópias legíveis de alguns autos do processo referentes ao interessado (fls. 24 a 26). Em 04/05/2016 a empresa (empregadora do interessado) tomou conhecimento do indeferimento da proposta de TAC, conforme AR (fl. 35). No dia 30/05/2016 aquela empresa respondeu a GTPO-RJ (fl. 27), que então procedeu resposta a ACPI/SPO em 19/07/2016 (fl. 30). Em 17/06/2016 a SPO solicitou a ACPI que fosse dado prosseguimento das devidas providências, uma vez que o TAC havia sido indeferido (fl. 39). Em 26/10/2016 a ACPI/SPO (primeira instância) confirmou o ato infracional, e decidiu pela aplicação de multa no valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais) (SEI nº 0121083 e SEI nº 0122075). Foi então regularmente notificado quanto à decisão de primeira instância em 16/11/2016, conforme AR (SEI nº 0200627), apresentou Recurso (SEI nº 0212112) em 18/11/2016.

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

31.

FUNDAMENTAÇÃO - MÉRITO E ANÁLISE DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO

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

32. Diante da infração tratada no processo administrativo em questão, a autuação foi realizada com fundamento na alínea 'p' do inciso II do art. 302 do CBA, Lei nº 7.565, de 19/12/1986, com interpretação sistemática ao disposto no artigo 21, alínea "a" da Lei 7183/84, que assim descrevem:

CBA

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

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

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

Lei do Aeronauta – 7183/84

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

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

33. Conforme o Auto de Infração nº 6190/2012/SSO (fl. 01), fundamentado no Relatório de Fiscalização nº 21/2013/GVAG-SP, de 09/01/2013 (fl. 02) e anexos – tabela com informações sobre tripulantes e jornadas de trabalho (fls. 08 e 11), cópias das páginas dos Diários de Bordo das aeronaves operadas pela empresa (empregadora do autuado), Central Táxi Aéreo Ltda., relativas ao voo no qual ocorreu a extrapolação de jornada (fls.05 e 06), o interessado, HELDER DE SOUZA, CANAC – 126948, extrapolou o tempo de jornada permitido, de 11 horas, conforme determina a alínea "a", do art. 21, da Lei 7183/84.

Quanto às Alegações do Interessado

34. Sobre a invocação do artigo 319 do Código Brasileiro de Aeronáutica para alegar a prescrição do processo, esclareço:

35. A garantia constitucional da razoável duração dos processos de observar que o prazo previsto no artigo 319 do CBA se subordina a lei nº 9.873/1999, que dispõe sobre o prazo prescricional para exercício da ação punitiva pela Administração Pública, estabelecendo nos artigos 1º e 8º, in verbis:

Art. 1º Prescreve em cinco anos a ação punitiva da Administração Pública Federal, direta e indireta, no exercício do poder de polícia, objetivando apurar infração à legislação em vigor, contados da data da prática do ato ou, no caso de infração permanente ou continuada, do dia em que tiver cessado.

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.

36. O Processo Administrativo no âmbito da Administração Pública Federal é regulado não pelo Código Brasileiro de Aeronáutica – CBA, mas sim pela nº 9.784/1999, o que indica que não se pode considerar o artigo 319 do referido CBA para determinação do prazo prescricional. No item "da regularidade processual" pode-se verificar as datas dos atos do processo (bem como diretamente da análise dos autos), e identificar que os requisitos previstos na Lei nº 9873/99 foram estritamente observados.

37. Sobre a alegação da "natureza do trabalho", da impossibilidade de cumprir a regulamentação e ainda das exigências patronais:

38. Não existe, no âmbito do processo administrativo sancionador, excludentes que contemplem algum tipo de extraordinariedade atinente a esses tipos de arguição. A natureza do trabalho, bem como suas peculiaridades relatadas não tem a potência de criar excepcionalidades nas Leis observadas no presente processo. Exigências patronais que desaguem em inobservância da Lei, não elidem a culpabilidade de quem as cumpre, senão vejamos - Art. 294 da Lei 7.565/86 - "*Será solidária a*

responsabilidade de quem cumprir ordem exorbitante ou indevida do proprietário ou explorador de aeronave, que resulte em infração deste Código. ”

39. Registre-se, mais uma vez, que segundo a Lei 7183/84, temos:

Art. 20 - Jornada é a duração do trabalho do aeronauta, contada entre a hora da apresentação no local de trabalho e a hora em que o mesmo é encerrado.

§ 1º - A jornada na base domiciliar será contada a partir da hora de apresentação do aeronauta no local de trabalho.

§ 2º - Fora da base domiciliar, a jornada será contada a partir da hora de apresentação do aeronauta no local estabelecido pelo empregador.

§ 3º - Nas hipóteses previstas nos parágrafos anteriores, a apresentação no aeroporto não deverá ser inferior a 30 (trinta) minutos da hora prevista para o início do voo.

§ 4º - A jornada será considerada encerrada 30 (trinta) minutos após a parada final dos motores.

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

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

b) 14 (quatorze) horas, se integrante de uma tripulação composta; e

c) 20 (vinte) horas, se integrante de uma tripulação de revezamento.

§ 1º - Nos vôos de empresa de táxi-aéreo, de serviços especializados, de transporte aéreo regional ou em vôos internacionais regionais de empresas de transporte aéreo regular realizados por tripulação simples, se houver interrupção programada da viagem por mais 4 (quatro) horas consecutivas, e for proporcionado pelo empregador acomodações adequadas para repouso dos tripulantes, a jornada terá a duração acrescida da metade do tempo de interrupção, mantendo-se inalterados os limites prescritos na alínea "a", do art. 29, desta Lei.

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

Art. 22 - Os limites da jornada de trabalho poderão ser ampliados de 60 (sessenta) minutos, a critério exclusivo do Comandante da aeronave e nos seguintes casos:

a) inexistência, em local de escala regular, de acomodações apropriadas para o repouso da tripulação e dos passageiros;

b) espera demasiadamente longa, em local de 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.

Art. 23 - A duração do trabalho do aeronauta, computado os tempos de voo, de serviço (grifos meus).

40. Na esteira do acima mencionado contrapõem-se a alegação de uso do artigo nº 22 da Lei 7.183/84, até porque:

Art. 36. Cabe ao interessado a prova dos fatos que tenha alegado, sem prejuízo do dever atribuído ao órgão competente para a instrução e do disposto no art. 37 desta Lei. Lei nº 9.784/99.

41. **Ratifique-se que não consta dos autos nenhum indicativo de situação específica que se encaixe nas exceções previstas na legislação susomencionada.**

42. Sobre a alegação de *bis id idem* e da continuidade delitiva, vez que a empresa (sua empregadora) e o copiloto também foram multados pelo mesmo fato gerador, e que a quantidade de multas a ele aplicadas (o interessado), foram pela mesma razão, e apenas em datas diferentes, explico:

43. Primeiramente, não há que se falar em culpabilidade exclusiva da empresa e suposta incompetência do interessado para observar a previsão legal. Esclareço que a alínea “p” do inciso II do artigo 302 do CBA é imputável também aos aeronautas (piloto, copiloto, etc.) e esses respondem pelas extrapolações de jornada, independentemente das responsabilidades do empregador, que também respondem em processo apartado, sendo também inadmissível a alegação do *non bis in idem*, até porque só consta um crédito de multa (atínente a infração em tela), referente ao autuado.

44. Nesse diapasão, sobre a alegação do interessado quanto à continuidade do delito infracional, cabe dizer que cada operação conduzida pelo autuado, em situação irregular pelo descumprimento de qualquer regulamento, dá ensejo a infrações distintas. Assim, verifica-se que cada irregularidade constatada nos referidos (pelo autuado) autos de infração são todas autônomas passíveis, portanto, de aplicação de penalidades de forma independente, pelo fato de se referirem a operações distintas ocorridas em datas, horários e etapas de voo distintos. Ainda, cabe ressaltar que, no caso concreto, não se pretende aplicar múltiplas punições para uma mesma conduta, pois tratam-se de diferentes condutas, devendo ser analisado cada ato infracional imputado que resulta, se confirmado, na aplicação da penalidade. Dessa maneira, afasta-se também, e mais uma vez, a alegação do recorrente quanto à aplicação do princípio *non bis in idem*, conforme já mencionado, pois verifica-se que as irregularidades descritas nos referidos autos de infração (por ele mencionados e constantes de outros processos apartados do presente aqui tratado) não representam o mesmo fato gerador (ainda que de mesma natureza), ou seja, verifica-se que ocorreram conduções de operações distintas em situação irregular quanto aos limites de jornada de trabalho. Não se pode admitir que, como defende o autuado, diversas condutas infracionais de natureza similar, ou de mesma espécie sejam punidas em conjunto, com uma única multa. Entender dessa forma seria admitir que aquele que já extrapolou a jornada de trabalho continuasse a fazê-lo impunemente – afinal, como consequência de tal entendimento, seria penalizado na mesma medida por incorrer nessa ilegalidade uma ou dezenas de vezes. É necessário, portanto, com vistas a preservar a efetividade da ação punitiva por parte da Administração, que um infrator seja penalizado de maneira proporcional ao número de violações por ele praticadas. Importante ressaltar que a Resolução ANAC nº 25/2008, que dispõem sobre o processo administrativo para a apuração de infrações e aplicação de penalidades, no âmbito da competência da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, não faz qualquer menção sobre tratamento de infrações permanentes ou continuadas.

45. Sobre a solicitação para ser informado da sessão de julgamento que trataria do processo, fins de aplicar sustentação oral, informo que o advento da nova redação da Resolução nº 25/2008, conforme alterações feitas pela Resolução nº 448, de 20.09.2017, finca que processos envolvendo decisões recorridas resultantes exclusivamente de aplicação de multa em valor inferior a R\$ 10.000,00 (dez mil reais), terão suas decisões em segunda instância conduzidas monocraticamente.

Art. 17. O recurso será dirigido ao ASJIN podendo ser protocolado em qualquer setor da ANAC ou enviado por via postal. (Redação dada pela Resolução nº 448, de 20.09.2017)

Parágrafo único. A Secretaria da ASJIN verificará a tempestividade do recurso, para o que considerar-se-á a data do protocolo ou a data da postagem, conforme o caso. (Redação dada pela Resolução nº 448, de 20.09.2017)

Art. 17-A. As decisões administrativas de segunda instância serão colegiadas ou monocráticas, conforme os requisitos estabelecidos nesta norma. (Incluído pela Resolução nº 448, de 20.09.2017)

Art. 17-B. Cabe decisão monocrática na incidência de ao menos um dos seguintes casos, de forma independente: (Incluído pela Resolução nº 448, de 20.09.2017)

I - se a decisão recorrida resultou exclusivamente em aplicação de multa em valor inferior a R\$ 10.000,00 (dez mil reais), independentemente do número de multas tratadas no processo; (Incluído pela Resolução nº 448, de 20.09.2017)

II - quando a análise tratar de questões exclusivamente processuais; (Incluído pela Resolução nº 448, de 20.09.2017)

III - em decisão de recurso de indeferimento de alegação de suspeição; e (Incluído pela Resolução nº 448, de 20.09.2017)

IV - quando a decisão de primeira instância coincidir com orientação da Diretoria da ANAC, consolidada em súmula administrativa, independentemente da sanção aplicada; ou (Incluído

pela Resolução nº 448, de 20.09.2017)

V - forem alegadas as seguintes causas extintivas do processo: (Incluído pela Resolução nº 448, de 20.09.2017)

a) prescrição da pretensão punitiva; (Incluído pela Resolução nº 448, de 20.09.2017)

b) pagamento do crédito de multa discutido no processo (perda superveniente do objeto por cumprimento voluntário da obrigação); (Incluído pela Resolução nº 448, de 20.09.2017)

c) pedido de desistência recursal; e (Incluído pela Resolução nº 448, de 20.09.2017)

d) falecimento do autuado. (Incluído pela Resolução nº 448, de 20.09.2017)

Parágrafo único. As hipóteses das alíneas do inciso V deste artigo poderão ter tratamento monocrático caso identificadas de ofício. (Incluído pela Resolução nº 448, de 20.09.2017)

Art. 17-C. As decisões seguirão rito colegiado nas seguintes hipóteses: (Incluído pela Resolução nº 448, de 20.09.2017)

I - quando não abrangidas pelos incisos do art. 17-B desta Resolução; e (Incluído pela Resolução nº 448, de 20.09.2017)

II - quando a decisão recorrida tenha imposto penalidades de suspensão, cassação, interdição, intervenção, apreensão. (Incluído pela Resolução nº 448, de 20.09.2017)

Parágrafo único. As decisões serão tomadas por maioria de votos, com a presença de 3 (três) membros, cabendo a cada um deles voto único. (Incluído pela Resolução nº 448, de 20.09.2017)

46. Logo, por não haver nada mais a ser contestado ou refutado, que já não o tenha sido em grau de defesa, aquiesço na completude, com toda a fundamentação, desenvolvimento e com a conclusão da Primeira Instância, respaldado pelo § 1º, do artigo 50 da Lei 9.784/1999.

47. Que reste esclarecido o que prevê a o artigo 50, da Lei 9784/99, susomencionada:

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

(...)

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

DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

48. Verificada a regularidade da ação fiscal, temos o valor da multa aplicada como sanção administrativa ao ato infracional imputado. O Código Brasileiro de Aeronáutica dispõe no art. 295 que a multa será imposta de acordo com a gravidade da infração. Nesse sentido, já foi acima esclarecido o que determina a Resolução nº 25/2008, em seu artigo 22, a respeito.

49. Com relação à dosimetria da penalidade pecuniária para a infração cometida por pessoa física, a previsão da Resolução ANAC nº 25, de 25 de abril de 2008 (Código ELT, letra “p”, da Tabela de Infrações do Anexo I - INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS A AERONAUTAS E AEROVIÁRIOS OU OPERADORES DE AERONAVES) é a de aplicação de multa no valor de (conforme o caso):

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

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

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

análise, conforme explanado supra.

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

SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO:

53. Quanto ao valor da multa aplicada pela decisão de primeira instância administrativa (alocada no patamar mínimo); aponto que, em observância a regularidade da norma vigente por ocasião do ato infracional, deve-se, dentro da margem prevista, de acordo com inciso II, item “p”, da Tabela de Infrações do Anexo I, à Resolução nº. 25/2008, e alterações posteriores; e ainda, conforme se pode observar no Extratos do SIGEC (SEI nº 2087643) acostado aos autos, MANTER o valor da multa no seu patamar mínimo, R\$ 2.000,00 (dois mil reais).

CONCLUSÃO

54. Pelo exposto, sugiro **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO** a multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa em desfavor de HELDER DE SOUZA.

No limite das minhas competências e salvo melhor juízo, é esse o Parecer e Proposta de Decisão.

Submete-se ao crivo do decisor.

João Carlos Sardinha Junior

SIAPÉ - 1580657



Documento assinado eletronicamente por **João Carlos Sardinha Junior, Técnico(a) em Regulação de Aviação Civil**, em 06/08/2018, às 13:44, 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 **2087688** e o código CRC **C31026D1**.