

PARECER N° 214/2018/ASJIN  
 PROCESSO N° 60800.131176/2011-80  
 INTERESSADO: JAD TAXI AEREO LTDA

Submeto à apreciação de Vossa Senhoria Proposta de DECISÃO ADMINISTRATIVA DE SEGUNDA INSTÂNCIA por não observar o limite regulamentar de repouso do tripulante.

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 | Convalidação do Auto de Infração | Notificação da Convalidação do Auto de Infração | Protocolo da defesa após Convalidação | Decisão de Primeira Instância (DCI) | Notificação da DCI | Multa aplicada em Primeira Instância | Protocolo do Recurso | Aferição Tempestividade |
|----------------------|--------------------------|-----------------------|--|------------------|-----------------|-------------------|----------------------------------|---|---------------------------------------|-------------------------------------|--------------------|--------------------------------------|----------------------|-------------------------|
| 60800.131176/2011-80 | 646130151                | 02669/2011            | JAD Táxi Aéreo Ltda  | 09/02/2011       | 27/06/2011      | 20/07/2011        | 13/05/2014                       | 03/06/2014                                      | 05/06/2014                            | 10/12/2014                          | 13/03/2015         | RS 7.000,00                          | 19/03/2015           | 25/05/2015              |

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

**Infração:** não observar o limite regulamentar de repouso do tripulante

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

**INTRODUÇÃO**

1. Trata-se de recurso interposto pela empresa JAD Táxi Aéreo Ltda, em face da decisão proferida no curso dos Processos Administrativos relacionados supra, conforme registrado no Sistema Eletrônico de Informações – SEI desta Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC da qual restou aplicada sanção de multa, substanciada no crédito registrado no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC sob os números 645802155, com as seguintes descrições:

*Auto de Infração 02669/2011:* Durante auditoria especial na base secundária do operador JAD Táxi Aéreo Ltda, realizada em 09/02/2011, constatou-se que: Do dia 08/02/2011 para o dia 09/02/2011, o Sr. Pedro Henrique Foltran Kolorki (CANAC 925156) realizou repouso menor que o devido, conforme artigo 34, da lei 7.183, de 05 de abril de 1984.

2. A materialidade das infrações está caracterizada documentalmente nos autos, conforme se observa no Relatório de Fiscalização nº 15/2011/GPEL/GGAG/SSO (fls.02) e na Papeleta individual de Horário de Serviço Externo do Tripulante (fl. 5).

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

**HISTÓRICO**

4. **Relatório de Fiscalização e Acontecimentos Relevantes** - A infração fundamenta-se no Relatório de Fiscalização n.º 308/2011/GVAG-SP/SSO/UR/SP (fl. 02) e no Relatório de Vigilância da Segurança Operacional n.º 9058/2011 (fl. 03/07). Foram acostados aos autos cópia da página n.º 21 das Especificações Operativas da Autuada (fl. 08) e cópias das páginas do Diário de Bordo n.º 44/PT-EFY/2011, referente aos dias 08 e 09/02/2011 (fl. 09/10). A equipe apurou durante a auditoria especial realizada na empresa que o Sr. Pedro Henrique Foltran Kolorki (CANAC 925156), efetuou o corte dos motores da aeronave de marcas PT-EFY às 22:48 horas do dia 08 de fevereiro de 2011. A jornada de trabalho é considerada encerrada 30 minutos após a parada dos motores, nos termos do parágrafo 4º do artigo 20 da Lei N.º 7.183 de 05 de Abril de 1984.

5. No dia 09 de fevereiro de 2011, os referido tripulante apresentaram-se às 08:23 horas para iniciar nova jornada de trabalho na mesma aeronave O tempo de repouso entre as duas jornadas foi de aproximadamente 9,1 horas, infringindo o artigo 34 da Lei N.º 7.183 de 05 de Abril.

6. **Da Ciência da Infração e Defesa Prévia** - Notificada da lavratura do Auto de Infração em 20/07/2011, a autuada protocolou defesa na qual argui nulidade do Auto de Infração por falta de indicação de dispositivo legal que caracterize a infração.

7. Nessa perspectiva, requer o cancelamento e o arquivamento do auto de infração.

8. **Da Convalidação do Auto de Infração** - O setor competente constatou erro sanável acerca do enquadramento dos Auto de Infração, no que se refere a norma infralegal. Em razão disso, convalidou o Auto de Infração recapitulando-o para a **alínea "b", do artigo 34, da Lei 7.183/84**, com fundamento no disposto no artigo 9º, da Resolução n.º 25, da ANAC e inciso I, do §1º combinado com o §2º, do artigo 7º, da Instrução Normativa n.º 08, de 06 de junho de 2008, também da ANAC.

9. A interessada fora notificada acerca da convalidação (fl. 45), e cientificada também sobre o novo prazo de 20 dias para manifestar-se nos autos em sede de defesa.

10. **Das Razões de Defesa após a Convalidação do Auto de Infração** - Cientificada da Convalidação do auto de infração apresenta novas alegações de defesa, nas quais argui nulidade do auto de infração sob o argumento de prescrição intercorrente entre a data do Auto de Infração 09/02/2011 e a convalidação do Auto de Infração em 13/05/2014. Argui ilegalidade do ato de convalidação, por ter apresentado sua impugnação, e ainda por falta de motivação do ato.

11. No concernente ao mérito alega incompetência do agente autuante e falta de requisitos de validade do Auto de Infração.

12. **Da Decisão de Primeira Instância** - Em 10/12/2014, a autoridade competente constatou que a empresa não concedeu o período de repouso de 16 horas ao tripulante, aplicando sanção no patamar médio no valor de R\$7.000,00, com fundamento na alínea "o" do inciso III, do art. 302 do CBA.

13. **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**.

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

15. **É o relato.**

**PRELIMINARES**

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

17. Preliminarmente, a interessada alega a incidência da prescrição intercorrente. Sobre instituto teço os seguintes comentários:

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

19. da Lei nº. 9.873, de 23/11/1999, a qual estabelece prazo de prescrição para o exercício de

ação punitiva pela Administrativa Pública Federal, direta e indireta, e dá outras providências, consoante o §1º do artigo 1º, abaixo disposto *in verbis*:

20. § 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.

21. Ademais, a inaplicabilidade do prazo prescricional dos artigos 317 e 319 do CBA é respaldado por jurisprudência recente, conforme se observa do decisório abaixo:

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

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

(AC 201251010306171 - AC - APELAÇÃO CÍVEL - 580948 - E-DJF2R - Data:17/09/2013 - [inteiro teor](#))

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

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

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

DIREITO PROCESSUAL CIVIL. ADMINISTRATIVO. AÇÃO ANULATÓRIA. AUTO DE INFRAÇÃO. MULTA ADMINISTRATIVA. COMPANHIA AÉREA. ARTIGO 302, III, "U", LEI 7.565/1986. EXTRAVIO DE BAGAGEM. RECURSO DESPROVIDO. 1. Ação ajuizada para anular o auto de infração ANAC 328/SACGL/2008 e a decisão no processo administrativo 60830.014723/200819, que aplicaram multa administrativa à companhia aérea autora, no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais) pela prática de infração prevista no artigo 302, III, "u" da Lei 7.565/1986. 2. Caso em que o passageiro do voo AF 5013/AF 442 (Dubini/Charles de Gaulle/Rio de Janeiro) efetuou "Registro de Ocorrência (RO)" perante a ANAC, em 13/04/2008, informando que ao desembarcar do voo 442 da autora, no Aeroporto Antônio Carlos Jobim no Rio de Janeiro, em 04/04/2008, às 23:15h, não recebeu sua bagagem. Assim, reconhecendo o extravio, a companhia aérea teria se comprometido a enviar sua bagagem até às 9:00h do dia seguinte, sendo entregue, no entanto, somente após às 11:00h. A fiscalização da ANAC efetuou a apuração dos fatos narrados no "Registro de Ocorrência", e constatou a veracidade das afirmações do passageiro. 3. Constatadas irregularidades no transporte das bagagens do passageiro, a ANAC lavrou, em 15/04/2008, o auto de infração 328/SACGL/2008, nos termos do artigo 302, III, "u", do Código Brasileiro de Aeronáutica. Notificada, a companhia aérea apresentou defesa, em abril/2008, sendo, então, proferida decisão no processo administrativo gerado (60830.014723/200819), aplicando penalidade de multa administrativa à autora. Notificada em janeiro/2012, a autora apresentou recurso à decisão, que foi indeferido, encerrando a discussão na via administrativa. (...) 20. Não se verifica, outrossim, o decurso do prazo prescricional para o exercício da pretensão punitiva pela administração pública. (...) 24. Para se verificar a incidência da jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça no sentido de que a instauração do processo administrativo, como início dos atos necessários ao exercício do poder de polícia, interrompe o curso do prazo da prescrição da ação punitiva, pois demonstra o inequívoco interesse da Administração na apuração dos fatos, afastando sua inércia. 25. No caso, o processo administrativo 60830014723200819 teve início com o auto de infração 328/SACGL/2008, lavrado em 15/04/2008, conforme artigo 4º da Resolução ANAC 13/2007, demonstrando inoportunidade a prescrição da pretensão punitiva da Administração Pública. 26. Alegou a autora, ainda, a ocorrência da prescrição prevista no artigo 1º, §1º, da Lei 9.873/99. Não se verificou decurso de tal prazo, pois efetuado o "Registro de Ocorrência" em 13/04/2008, o auto de infração foi lavrado em 15/04/2008, sendo apresentada defesa pela companhia aérea em abril/2008. Em abril/2010 e abril/2011 foram promovidas diligências internas em decorrência da alteração de competência, sendo proferida decisão no processo administrativo em 11/10/2011. Assim, foi interposto recurso administrativo em janeiro/2012, sendo efetuada sua análise pela Junta Recursal da ANAC em outubro/2013, o que demonstra a inocência de paralisação do processo administrativo por mais de três anos. 27. Quanto à alegação de que a multa, aplicada de acordo com o Anexo III da Resolução ANAC 13/2007, estaria prevista em patamar superior ao limite previsto no artigo 299 da Lei 7.565/86 (mil valores de referência), a jurisprudência encontra consolidada, firme no sentido de que a atualização e conversão do valor da multa infracional em reais, prevista originalmente em "unidades de referência", por ato normativo da ANAC, não ofende o princípio da legalidade, por estar abrangida e limitada no poder regulamentar conferido pelo artigo 47, I, da Lei 11.182/2005. 28. Apelação a que se nega provimento. TRF 3 Terceira Turma AC 00212314320134036100 Relator DESEMBARGADOR FEDERAL CARLOS MUTA eDJF3 Judicial DATA: 28/09/2015.

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

Art. 2º. Interrompe-se a prescrição:

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

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

III- pela decisão condenatória recorrível. (grifo introduzido)

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

"3. (...) **concluiu que:**

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

2.5.2. Contudo, se o processo que visa à **apuração** de infração punível por multa ficar parado

por mais de **três anos**, sem que haja a incidência de nenhuma das causas interruptivas de que tratam os incisos do art. 2º, da Lei nº 9873/99 (Interrompe-se a prescrição: I – citação do indiciado ou acusado, inclusive por meio de edital; II – por qualquer ato inequívoco, que importe apuração do fato; III – pela decisão condenatória recorrível), ocorrerá a prescrição intercorrente, de que trata o § 1º, do art. 1º, da mesma Lei.

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

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

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

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

26. Destarte, verifica-se ter a Coordenação-Geral de Cobrança e Recuperação de Créditos – CGCOB da Procuradoria-Geral Federal – PGF consolidado posicionamento consistente no fato de que apenas atos processuais efetivamente tendentes à apuração da infração, que sejam imprescindíveis a esta e que impulsionem o avanço do processo, ou seja, que visam à superação das fases do respectivo procedimento e ao consequente alcance de sua conclusão caracterizam a existência de tramitação qualificada dos autos, capaz de remover o expediente do estado de paralisia.

27. Consoante se observa nos autos, verifica-se:

28. a) O fato ocorreu em **09/02/2011**;

29. b) A empresa foi regulamente notificada em **27/06/2011**, conforme Auto de Infração;

30. c) Despacho saneador de Convalidação do Auto de Infração **13/05/2014**;

31. d) Notificada da Convalidação em **03/06/2014**;

32. e) Decisão exarada pela Primeira Instância em **10/12/2014**; e

33. f) Notificação da Decisão de Primeira Instância em **13/03/2015**.

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

### 35. **Da impossibilidade e ilegalidade do ato de convalidação**

36. 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:

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

38. § 1º - Para efeito do caput, são considerados vícios formais, dentre outros:

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

40. II - inexatidão no nome da empresa ou piloto;

41. III - erro na digitação do CNPJ ou CPF do autuado

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

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

44. § 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.

45. 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.

46. 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.

47. 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).

48. 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.

49. 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 Valenim: "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>).

50. 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.

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

52. 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-2064 e assinatura.

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

54. 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.

### 55. **Da Alegação de Incompetência do Autuante**

56. 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.

57. Não obstante, os Autos de Infração supra foram lavrados por Inspetor da Aviação Civil – INSPAC credenciado desta Agência, cuja - Credencial A-2064, especialidade operações, conforme publicado no Boletim de Pessoal e Serviço desta agência .

58. 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.

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

60. 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.

61. 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.

#### 62. **Da Alegação da Falta de Motivação/ legalidade**

63. 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;

(...)

§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.

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.

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.

64. 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.

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

66. **Da Alegação de Ilegalidade, Desproporcionalidade e Irrazoabilidade do Valor da Sanção**

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

68. 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).

69. 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.

70. 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.

71. 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.

72. 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;

(...)

73. 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.

74. 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.

75. 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;

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

77. 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.

78. 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.

79. 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.

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

Resolução ANAC nº 25/2008

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

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

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

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

### Capítulo 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.

81. 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.

82. Diante de todo o exposto, resta a esta ANAC regular o setor, utilizando de instrumentos que permitam compelir os administrados à observância do regramento vigente, de acordo com a Lei n.º 11.182/2005.

83. Nesse ponto, observa-se infração prevista no CBA, diante do descumprimento das normas e procedimentos que disciplinam o exercício da profissão de aeronauta ou de aeroviário está em consonância com as condutas, penalidades e valores de sanção disciplinados na Resolução ANAC n.º 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.

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 os processos aptos para receber a decisão de segunda instância administrativa por parte desta Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância - ASJIN.

#### **Da Fundamentação - Mérito**

##### *Quanto à fundamentação da matéria – Extrapolação da Jornada de Trabalho*

A infração foi capitulada com base na alínea "o", do inciso III, do art. 302 da Lei n.º 7.565, de 19/12/1986, que dispõe o seguinte:

CBA

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

(...)

III - infrações imputáveis à concessionária ou permissionária de serviços aéreos:

(...)

o) infringir as normas que disciplinam o exercício da profissão de aeronauta ou de aeroviário;

85. Observa-se que a Lei n.º 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.

86. O artigo 21 da Lei n.º 7.183/1.984 estabelece sobre o limite da jornada, nesses termos:

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.

87. A definição da Jornada de Trabalho do Aeronauta e os procedimentos para contabilizá-las estão presentes no artigo 20, em consonância com o previsto no artigo 22, parágrafos 2º e 3º, da Lei n.º 7.183/84, in verbis:

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, (g.n) (...)

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: (...)

§ 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.

88. A definição de tripulação mínima e tripulação simples são apresentadas nos artigos 10 e 1 da mesma lei, in verbis:

Art. 10 - Tripulação mínima é a determinada na forma da certificação de tipo de aeronave e a constante do seu manual de operação, homologada pelo órgão competente do Ministério da Aeronáutica, sendo permitida sua utilização em vôos: locais de instrução, de experiência, de vistoria e de traslado.

Art. 11 - Tripulação simples é a constituída basicamente de uma tripulação mínima acrescida, quando for o caso, dos tripulantes necessários à realização do voo.

Para a extensão da jornada, de acordo com a legislação temos:

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 duração acrescida da metade do tempo de interrupção, mantendo-se inalterado os limites prescritos na alínea "a" do art. 29 desta Lei.

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

90.

#### **ENQUADRAMENTO E DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO**

92. A Instrução Normativa ANAC n.º 08/2008 determina que a penalidade de multa deve ser calculada a partir do valor intermediário constante das tabelas aprovadas em anexo à Resolução n.º 25, em vigor desde 28/04/08, observando-se as circunstâncias atenuantes e agravantes existentes.

93. Para o reconhecimento da circunstância atenuante prevista no artigo 22, § 1º, inciso I da Resolução ANAC n.º 25/2008 ("o reconhecimento da prática da infração") entende-se que o ente regulado deve reconhecer não só a prática do ato, mas também o fato de que essa conduta infringiu norma de competência da Autoridade de Aviação Civil, o que não se deu nos autos do processo. Dessa forma, deve ser afastada a sua incidência.

94. Da mesma forma, entende-se que a Interessada não demonstrou, nos autos, ter adotado voluntariamente qualquer providência eficaz para amenizar as consequências da infração. Repare-se que nenhuma medida que configure um dever pode ser fundamento para a aplicação dessa atenuante, prevista no artigo 22, § 1º, inciso II.

95. Para a análise da circunstância atenuante prevista no inciso no artigo 22, § 1º, inciso III ("a inexistência de aplicação de penalidades no último ano"), é necessária pesquisa para identificar a eventual existência de sanção aplicada ao ente regulado no período de um ano encerrado em 09/02/2011 – que é a data da infração ora analisada.

96. Em pesquisa no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC dessa Agência, ora anexada a essa análise, ficou demonstrado que há penalidade anteriormente aplicada à Autuada nessa

situação, a exemplo daquelas consubstanciadas nos créditos registrados no Sistema sob o número 646130151, todos com "data de vencimento" no mencionado período. Verifica-se a hipótese de circunstância atenuante como causa de diminuição do valor da sanção.

97. Quanto à existência de circunstância agravante, não se vê, nos autos, qualquer elemento que configure hipótese prevista no § 2º do artigo 22 da Resolução ANAC nº 25/2008.

98. Dada a existência de circunstância atenuante aplicável ao caso, sugere-se que a sanção a ser aplicada seja quantificada em R\$ 4.000,00 (quatro mil reais), que é o valor mínimo previsto, à época dos fatos, para a hipótese do da Tabela III, do Anexo II da Resolução ANAC nº 25/2008.

99. **Da sanção a ser aplicada em definitivo** - Quanto ao valor da multa aplicada pela decisão de primeira instância administrativa R\$ 7.000,00 (sete mil reais) sugiro o redução do valor da sanção para R\$ 4.000,00 (quatro mil reais), por estar dentro dos limites determinados à época, pela Resolução ANAC nº. 25/08.

100. **CONCLUSÃO**

101. Pelo exposto, sugiro por **PROVIMENTO PARCIAL ao recurso**, reduzindo a sanção ao **patamar mínimo de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais) sete mil reais**, em desfavor do/a JAD 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 |
|----------------------|--------------------------|-----------------------|---|------------------|---|---|-------------------------------------|
| 60800.131176/2011-80 | 646130151                | 02669/2011            | JAD Táxi Aéreo Ltda   | 09/02/2011       | não observar o limite regulamentar de repouso do tripulante | alínea "o" do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA associado ao art. 34, "b", da Lei nº 7.183/84. | R\$ 4000,00                         |

101.1. No tocante às notificações do caso, observe-se o endereço apontado pelo interessado, qual seja: a Dr. Rubens Rogério Komniski, OAB-RJ 98.322 com endereço na Rua Piragibe Frota Aguiar 12/202 Copacabana Rio de Janeiro-RJ, CEP: 22071-909, conforme fls. 74 dos autos.

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

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

**Hildense Reinert**

**Analista Administrativo**

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



Documento assinado eletronicamente por **Hildense Reinert, Analista Administrativo**, em 14/02/2018, às 16:08, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do **Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015**.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **1483700** e o código CRC **5AD0EF0D**.



Superintendência de Administração e Finanças - SAF  
Gerência Planejamento, Orçamento, Finanças e Contabilidade - GPOF

Impresso por: ANAC\hildenise.reinert

Data/Hora: 02-02-2018 17:02:51

Dados da consulta

### Extrato de Lançamentos

Nome da Entidade: JAD TAXI AEREO LTDA

Nº ANAC: 30000823368

CNPJ/CPF: 02017835000341

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\$) |
|---|---------------------------|-------------------|-----------------|---------------|----------------|-------------------|------------|-----------------|-------|----------|--------------------|
| 2081  | <a href="#">630049119</a> | 60800161962201110 | 02/01/2012      | 18/07/2008    | R\$ 1.750,00   | 02/01/2012        | 1.750,00   | 1.750,00        |       | PG       | 0,00               |
| 2081  | <a href="#">630050112</a> | 60800162044201108 | 02/01/2012      | 21/07/2008    | R\$ 1.750,00   | 02/01/2012        | 1.750,00   | 1.750,00        |       | PG       | 0,00               |
| 2081  | <a href="#">630051110</a> | 60800162051201100 | 02/01/2012      | 21/07/2008    | R\$ 1.750,00   | 02/01/2012        | 1.750,00   | 1.750,00        |       | PG       | 0,00               |
| 2081  | <a href="#">630052119</a> | 60800162059201168 | 02/01/2012      | 21/07/2008    | R\$ 1.750,00   | 02/01/2012        | 1.750,00   | 1.750,00        |       | PG       | 0,00               |
| 2081  | <a href="#">630053117</a> | 60800162038201142 | 02/01/2012      | 21/07/2008    | R\$ 1.750,00   | 02/01/2012        | 1.750,00   | 1.750,00        |       | PG       | 0,00               |
| 2081  | <a href="#">630054115</a> | 60800161952201176 | 02/01/2012      | 18/07/2008    | R\$ 1.750,00   | 02/01/2012        | 1.750,00   | 1.750,00        |       | PG       | 0,00               |
| 2081  | <a href="#">630055113</a> | 60800131941201196 | 02/01/2012      | 18/07/2008    | R\$ 1.750,00   | 02/01/2012        | 1.750,00   | 1.750,00        |       | PG       | 0,00               |
| 2081  | <a href="#">630056111</a> | 60800161947201163 | 02/01/2012      | 18/07/2008    | R\$ 1.750,00   | 02/01/2012        | 1.750,00   | 1.750,00        |       | PG       | 0,00               |
| <b>Total devido em 02-02-2018 (em reais):</b> |                           |                   |                 |               |                |                   |            |                 |       |          | 0,00               |

#### 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        |





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

**DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 266/2018**

PROCESSO Nº 60800.131176/2011-80  
INTERESSADO: JAD TAXI AEREO LTDA

1. De acordo com a proposta de decisão (1483700) Ratifico na integralidade os entendimentos da análise referenciada, adotando-os como meus e tornando-os parte integrante desta decisão, com respaldo nos termos do artigo 50, §1º da Lei nº 9.784/1999.

2. Consideradas as atribuições a mim conferidas pela Portaria nº 3.403, de 17 de novembro de 2016 e Portaria nº 2.829, de 20 de outubro de 2016 e com lastro no art. 17-B da Resolução ANAC nº 25/2008, e competências ditas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução n 381/2016, **DECIDO:**

- **DAR PROVIMENTO PARCIAL ao recurso**, reduzindo a sanção ao **patamar mínimo de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais)**, em desfavor do/a JAD TAXI AEREO LTDA, não observar o limite regulamentar de repouso do 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 associado ao art. 34, alínea b, da Lei nº 7.183/84.

| NUP                  | Crédito de Multa (SIGEC) | Auto de Infração (AI) | Autuado                      | Data da Infração | Infração  | Enquadramento   | Sanção aplicada pela segunda instância administrativa.  |
|----------------------|--------------------------|-----------------------|------------------------------|------------------|---|---|---|
| 60800.131176/2011-80 | 646130151                | 02669/2011            | JAD<br>Táxi<br>Aéreo<br>Ltda | 09/02/2011       | não observar o limite regulamentar de repouso do tripulante | alínea "o" do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA associado ao art. 34, "b", da Lei nº 7.183/84. | <b>DAR PROVIMENTO PARCIAL ao recurso</b> , reduzindo a sanção ao <b>patamar mínimo de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais)</b> |

3. À Secretaria.

4. No tocante às notificações do caso, observe-se o endereço apontado pelo interessado, qual seja: a Dr. Rubens Rogério Komniski, OAB-RJ 98.322 com endereço na Rua Piragibe Frota Aguiar 12/202 Copacabana Rio de Janeiro-RJ, CEP: 22071-909, conforme fls. 74 dos autos.

5. 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 26/02/2018, às 20:45, 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 **1496794** e o código CRC **0F39498E**.

---

**Referência:** Processo nº 60800.131176/2011-80

SEI nº 1496794