

PARECER Nº 652/2018/ASJIN
PROCESSO Nº 00065.035652/2012-52
INTERESSADO: CESAR DARIMANN DE OLIVEIRA FIRMINO

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

ANEXO

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Tripulante/CANAC	Data da Infração	Lavratura do AI	Notificação do AI	Decisão de Primeira Instância (DCI)	Notificação da DCI	Multa aplicada em Primeira Instância	Recurso	Aferição Tempestividade
00065.035652/2012-52	646767159	7298/2011/SSO	Cesar Darimann De Oliveira Firmino /107049	17/11/2010	15/12/2011	28/05/2012	13/02/2015	15/07/2015	R\$ 2.000,00	23/07/2015	11/04/2016

Enquadramento: art. 302, inciso II, alínea "p" da Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986.

Infração: Extrapolação da Jornada de Trabalho.

Proponente: João Carlos Sardinha Junior

INTRODUÇÃO

Histórico

- Trata-se de análise e emissão de proposta de decisão sobre o processo nº 00065.035652/2012-52, que trata de Auto de Infração e posterior decisão em primeira instância, emitida em desfavor de Cesar Darimann De Oliveira Firmino, CANAC - 107049, conforme registrado no Sistema Eletrônico de Informações desta Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, da qual restou aplicada pena de multa, consubstanciada essa no crédito registrado no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC sob o número 646767159, no valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais).
- O Auto de Infração nº 7298/2011/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), c/c artigo 21 da Lei 7.183/84. Assim relatou o Auto de Infração:
- "*HISTÓRICO: Conforme diário de bordo nº 04/PP-LRR/10, página 021, foi constatado que o piloto CÉSAR DARIMANN DE OLIVEIRA FIRMINO, CANAC 107049, extrapolou a Jornada de trabalho prevista no artigo 21, da lei 7.183, de 05 de abril de 1984. Portanto, lavra-se este auto por infringir o art. 302, inciso II, alínea "p", da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, cumulado com o art. 21, da Lei nº 7.183, de 05 de abril de 1984.*"

Relatório de Fiscalização

- No Relatório de Fiscalização nº 847/2011/GVAG-SP/SSO/UR/SP, de 15/12/2011 (fls. 02 a 04) e anexo, página nº 021 do Diário de Bordo nº 04/PP-LRR/ (fl. 05), o INSPAC descreve a infração apontada, qual seja, extrapolação da jornada regulamentar de trabalho, em 17/11/2010.

Defesa do Interessado

- O autuado foi regularmente notificado do Auto de Infração em 28/05/2012, conforme AR (fl. 07). Todavia não protocolou defesa, o que ensejou a emissão, pela ACPI/SPO, do Termo de Decurso de Prazo, em 04/12/2014 (fl. 08) e a emissão também (por motivo que desconheço) da Certidão de Decurso de Prazo, em 03/02/2015 (fl. 09).

Decisão de Primeira Instância

- Em 13/02/2015, 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) (fls. 12 a 15).
- Notificado da Decisão de primeira instância, em segunda tentativa, em 15/07/2015, conforme AR (fl. 35), o acoinado tomou conhecimento da decisão.

Recurso do Interessado

- O Interessado teve seu recurso protocolado na ANAC em 23/07/2015 (fls. 26 a 32). Na oportunidade alega a nulidade do Auto de Infração por ausência de assinatura do autuado ou de eventual representante ou testemunha. Segue, afirmando que para evitar a preclusão consumativa, combatendo o mérito do Auto de Infração, então alega que a empresa em que trabalhava na época da ocorrência passava por dificuldades técnicas e de gestão, exigindo, segundo ele, que os funcionários infringissem a Lei, extrapolando a jornada de trabalho e que era coagido pela empresa, sob ameaça de demissão, a descumprir a legislação aeronáutica nos casos de atrasos causados por fatores meteorológicos adversos e casos de força maior e imperiosa necessidade. Continua defendendo a nulidade do Auto de Infração, uma vez que as cópias do Diário de Bordo, citadas no auto, não foram encaminhadas ao interessado e tão pouco o recorrente pode acompanhar o processo, devido a impossibilidade de acessá-lo via internet e por conta de aquele residir em Maceió/AL. Entende o acoinado que houve ausência de publicidade dos atos o que acarretou impossibilidade da manifestação do contraditório e ampla defesa. Aludiu ao processo 60800.006131/2010-31, como sendo processo que trata de caso idêntico e que fora arquivado pela ANAC, o que, segundo ele, implicaria jurisprudência alinhada com seu recurso. Alega o *non bis in idem*

e por último a ausência de legalidade, motivação e eficiência no Auto de Infração. Finaliza sua peça de recurso, solicitando em caso de insucesso no pedido de nulidade do Auto, o expediente de redução de 50% do valor da multa, invocando o art. 295 do CBA e a própria situação financeira.

9. Tempestividade do recurso certificada em 11/04/2016 (fl. 36).

Outros Atos Processuais e Documentos

10. Impresso da página da AIS com informações sobre o nascer e pôr do Sol (fl. 10)
11. Impresso da página do sistema informatizado da ANAC - SACI, com informações do autuado (fl. 16)
12. Impresso da página do SIGEC com extrato de lançamentos (fl. 17 e fl. 23)
13. Notificação de Decisão com data de 27/03/2015 (fl. 18)
14. Despacho de encaminhamento da ACPI/SPO a Junta Recursal (fl. 19)
15. Despacho de encaminhamento da Junta Recursal a ACPI/SPO/RJ, solicitando nova notificação ao autuado (fl. 21)
16. Extrato de consulta ao CPF (fl. 22)
17. Notificação de Decisão com data de 03/07/2015 (fl. 24)
18. Despacho de encaminhamento da ACPI/SPO a Junta Recursal (fl. 25)
19. Procuração de outorga de bastantes procuradores (fl. 33)
20. Constam no processo Termo de Encerramento de Trâmite Físico ASJIN (SEI nº 1252364) e Despacho ASJIN (SEI nº 1359708).

É o relato.

PRELIMINARES

Da Regularidade Processual

21. O interessado foi regularmente notificado, quanto à infração imputada, em 28/05/2012, conforme AR (fl. 07), não apresentando defesa, conforme atesta o Termo de Decurso de Prazo, de 04/12/2014 (fl. 08) e a Certidão de Decurso de Prazo, de 03/02/2015 (fl. 09). Em 13/02/2015 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) (fls. 12 a 15). Foi então regularmente notificado, em segunda tentativa, quanto à decisão de primeira instância em 15/07/2015, conforme AR (fl. 35), apresentando o seu tempestivo Recurso em 23/07/2015 (fls. 26 a 32).

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

FUNDAMENTAÇÃO - MÉRITO E ANÁLISE DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO

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

23. 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 voo;

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;

24. Conforme o Auto de Infração nº 7298/2011/SSO (fl. 01), fundamentado no Relatório de Fiscalização nº 847/2011/GVAG-SP/SSO/UR/SP, de 15/12/2011 (fls. 02 a 04) e anexo, página nº 021 do Diário de Bordo nº 04/PP-LRR/ (fl. 05)), o interessado, Cesar Darimann De Oliveira Firmino, CANAC – 107049 extrapolou o tempo de jornada permitido, de 11 horas, conforme determina a alínea "a", do art. 21, da Lei 7183/84, na operação da aeronave PP-LRR, em 17/11/2011.

Quanto às Alegações do Interessado

25. Em suas alegações, conforme já explicitado no item Recurso do Interessado, o mesmo afirma que:

26. O Auto de Infração é nulo, uma vez que não traz a assinatura do autuado, de um eventual representante ou de testemunha. Invoca a Instrução Normativa nº 08/2008, para sustentar sua alegação. Todavia, da própria Instrução Normativa e Artigo elencados pelo acionado, pode-se verificar no parágrafo primeiro a seguinte informação:

Art. 6º O auto de infração conterá os seguintes elementos:

I - numeração seqüencial e indicação do órgão emissor;

II - identificação e endereço do autuado;

III - local, data e hora da lavratura;

IV - descrição objetiva do fato ou do ato constitutivo da infração, incluindo data, local e hora da ocorrência, número do voo e identidade do passageiro, quando for o caso;

V - indicação da disposição legal ou da legislação complementar infringida;

VI - indicação do prazo e local para apresentação de defesa;

VII - assinatura do autuado, seu representante legal ou preposto;

VIII - identificação do autuante, com o cargo, número de matrícula e assinatura.

§ 1º O auto de infração não terá sua eficácia condicionada à assinatura do autuado ou de testemunhas. (grifo meu).

E ainda, da Resolução ANAC nº 25/2008, temos:

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.

27. Logo, resta incontroverso que o Auto de Infração é válido e atende aos princípios da legalidade, motivação e eficiência.

28. Alega que era coagido pela empresa a extrapolar a jornada de trabalho, segundo ele, por conta de dificuldades financeiras que a empresa enfrentava na época e nas situações de atraso por fatores meteorológicos adversos e casos de força maior e imperiosa necessidade. Acontece que existe previsão de extrapolação de jornada nos casos elencados, conforme previsto na Lei 7.183/84.

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.

29. Nessas condições, não se reconhece o cometimento de infração, desde que atendidos todos os quesitos descritos. Nada existe nos autos que ateste a ocorrência dessas extraordinariedades. Tão pouco consegue o interessado comprovar que sofreu coação para cometer ato infracional. Registre-se o que diz a Lei 7.784/99:

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.

30. E também da IN 08/2008:

Art. 19. Cabe ao autuado a prova dos fatos que tenha alegado em sua defesa devendo apresentar todas as razões de fato e de direito necessárias, sem prejuízo do dever atribuído ao órgão competente.

31. Alega que a cópia da página do Diário de Bordo, de onde se pode concluir o cometimento da infração, não foi encaminhada ao interessado, impossibilitando o devido contraditório e ampla defesa; bem como que a não publicidade dos atos administrativos lhe causaram igual prejuízo. Essas alegações não podem prosperar pois, a página do Diário de Bordo, bem como todas as peças/atos do processo estão e sempre estiveram à disposição, bastando que o autuado manifestasse, via solicitação, acesso aos mesmos, conforme previsto na Instrução Normativa 08/2008:

Art. 20. A defesa do autuado poderá ser feita pessoalmente ou por procurador, hipótese em que será obrigatória a apresentação do correspondente instrumento de mandato e cópia do contrato social.

§ 1º A parte interessada acompanhará o procedimento administrativo, podendo ter vistas dos autos, na repartição, bem como deles extrair cópias, mediante o pagamento da despesa correspondente.

§ 2º Os pedidos de vista ou de obtenção de cópias serão atendidos pela unidade organizacional responsável. (grifos meus).

32. Não existe nos autos nenhum indicativo de que o interessado tentou acesso aos autos e teve sua investida negada ou dificultada. Frise-se que a Decisão de Primeira Instância foi proferida sem que o autuado, devidamente notificado, apresentasse defesa.

33. Em seu texto de recurso o acoimado faz referência a um processo que, segundo ele, tratou de caso idêntico - processo 60800.006131/2010-31 - e que a ANAC teria decidido pelo arquivamento, e ainda nessa esteira invoca o princípio do *non bis in idem*. O referido processo, após minuciosa busca no sistemas e arquivos da ANAC, não foi encontrado, todavia foram identificados os processos 60800.006131/2010-97 e 60800.006132/2010-31 (ou seja, com numeração muito semelhante, mas ainda diferente da apresentada), que tratam de assuntos semelhante, porém não idênticos. A motivação de arquivamento daquele não contempla o presente processo, logo não há que se falar em qualquer tipo de jurisprudência, tão pouco em *non bis in idem*. De qualquer maneira, é relevante registrar que, mesmo que aquele processo, uma vez identificado, apontasse desfecho diferente do que agora se constrói, tem a Administração Pública a prerrogativa de reformar e aperfeiçoar seus atos, sempre no intuito de melhor avaliar e tomar suas decisões, sem prejuízo de todos os direitos assegurados e sempre observando os princípios da legalidade, finalidade, motivação, razoabilidade, proporcionalidade, moralidade, segurança jurídica, interesse público e eficiência. A Lei 9.784/99 explicita em seu artigo 50:

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

I - neguem, limitem ou afetem direitos ou interesses;

II - imponham ou agravem deveres, encargos ou sanções;

III - decidam processos administrativos de concurso ou seleção pública;

IV - dispensem ou declarem a inexigibilidade de processo licitatório;

V - decidam recursos administrativos;

VI - decorram de reexame de ofício;

VII - deixem de aplicar jurisprudência firmada sobre a questão ou discrepem de pareceres, laudos, propostas e relatórios oficiais;

VIII - importem anulação, revogação, suspensão ou convalidação de ato administrativo.

§ 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.

§ 2º Na solução de vários assuntos da mesma natureza, pode ser utilizado meio mecânico que reproduza os fundamentos das decisões, desde que não prejudique direito ou garantia dos interessados.

§ 3º A motivação das decisões de órgãos colegiados e comissões ou de decisões orais constará da respectiva ata ou de termo escrito.

34. No arranque final de seu recurso solicita a redução do valor da multa em 50%, alegando o art. 295 do CBA, seu porte econômico-financeiro e gravidade da infração, indicando possível inviabilização do próprio sustento e de sua família. Acontece que, observado o princípio da legalidade,

não pode esse parecerista fugir ao que prevê a Lei, as Normas e os Regulamentos que norteiam o Processo Administrativo Sancionador na ANAC. O juízo de valor e a interpretação discricionária não podem sobrepor o que prevê a legislação. O art. 295 da Lei 7.565/86, assim explicita:

Art. 295. 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.

35. Some-se a isso a Resolução ANAC nº 25/2008 que dispõe sobre o processo administrativo para apuração de infrações e aplicação de penalidades, no âmbito da competência da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC.

36. Sobre o pedido de redução do valor da multa em 50%, esclareço que esse expediente só é previsto em grau de defesa, exigência estabelecida na Instrução Normativa 08/2008, a saber:

Art. 61. Cabe à Superintendência de Administração e Finanças – SAF a cobrança e gestão financeira dos valores referentes ao pagamento de multas devidas em razão das decisões definitivas. (Redação dada pela Instrução Normativa nº 09, de 8 de julho de 2008)

§ 1º Mediante requerimento do interessado e dentro do prazo de defesa, será concedido desconto de 50% (cinquenta por cento) sobre o valor da multa, esta calculada pelo valor médio do enquadramento. (Incluído pela Instrução Normativa nº 09, de 8 de julho de 2008)

37. 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 voos de empresa de táxi-aéreo, de serviços especializados, de transporte aéreo regional ou em voos 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).

38. Não consta dos autos nenhum indicativo de situação específica que se encaixe nas exceções previstas na legislação. O instituto da solidariedade não isenta a responsabilidade de cada envolvido, pessoa física ou jurídica, na manutenção da segurança operacional. Se fosse diferente não haveria previsão, em Lei, de penalidade específica para cada ator.

39. A Administração Pública e, por óbvio, esse servidor não tem a prerrogativa de margear a Lei, sem nela adentrar por inteiro, mesmo que no sincero intuito de atingir (utopicamente) o mais perfeito julgamento. A Lei 7183/84 foi escrita no intuito de garantir os mínimos instrumentos de manutenção da higiene laboral, do equilíbrio nas relações empregado/empregador e, principalmente, da segurança nas operações da aviação civil, tão sensíveis aos mais simples desvios. Cada tripulante tem sempre a possibilidade de avaliar e julgar os procedimentos a ele demandados pelo empregador, confrontá-los com a legislação em voga e optarem por seguir a Lei ou não.

40. Sendo assim, não existe circunstância, que não a legal, que doutrine a condução dessa análise e, portanto, 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.

41. Que reste esclarecido, mais uma vez, 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

42. 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 (no extrato do texto decisório) o que determina a Resolução nº 25/2008, em seu artigo 22, a respeito.

43. 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):

- 44. R\$ 2.000,00 (dois mil reais) no patamar mínimo;

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

47. 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.

48. 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.

49. 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:

50. 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 1591252) acostado aos autos, MANTER o valor da multa no seu patamar mínimo, R\$ 2.000,00 (dois mil reais).

CONCLUSÃO

51. Pelo exposto, sugiro **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO** a multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa em desfavor de CESAR DARIMANN DE OLIVEIRA FIRMINO, conforme individualizações no quadro abaixo:

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Tripulante/CANAC	Data da Infração	Infração	Enquadramento	SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO
00065.035652/2012-52	646767159	7298/2011/SSO	Cesar Darimann De Oliveira Firmino /107049	17/11/2010	Extrapolação da Jornada de Trabalho.	art. 302, inciso II, alínea "p" da Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986 c/c art. 21, alínea "a" da Lei 7.183/84.	R\$ 2.000,00 (dois mil reais)

É o Parecer e Proposta de Decisão.

Submete-se ao crivo do decisor.

João Carlos Sardinha Junior

1580657



Documento assinado eletronicamente por **João Carlos Sardinha Junior, Técnico(a) em Regulação de Aviação Civil**, em 07/03/2018, às 11:59, 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 **1591296** e o código CRC **CC0D9F1D**.

Referência: Processo nº 00065.035652/2012-52

SEI nº 1591296



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

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 703/2018

PROCESSO Nº 00065.035652/2012-52

INTERESSADO: CESAR DARIMANN DE OLIVEIRA FIRMINO

Brasília, 07 de março de 2018.

PROCESSO: 00065.035652/2012-52

INTERESSADO: CESAR DARIMANN DE OLIVEIRA FIRMINO

1. Trata-se de Recurso Administrativo interposto pelo por **CESAR DARIMANN DE OLIVEIRA FIRMINO, CPF: 03942960443**, contra Decisão de 1ª Instância da Superintendência de Padrões Operacionais – SPO, proferida em 13/02/2015, que aplicou multa no valor de R\$ 2.000,00 pela prática da infração descrita no AI nº 7298/2011/SSO capitulada na alínea “p” do inciso II do art. 302 do CBA c/c 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 - *Exceder, fora dos casos previstos em Lei, os limites da jornada de trabalho dia 17/11/2010*.

2. Considerando que o Recorrente não apresentou nas razões recursais qualquer argumento ou prova capaz de desconstituir a infração imposta na decisão recorrida, por celeridade processual e com fundamento no art. 50, §1º da Lei nº. 9.784/1999, ratifico a integralidade dos argumentos apresentados na Proposta de Decisão [**Parecer 652/2018/ASJIN**] e, com base nas atribuições a mim conferidas pelas designações que constam nas Portarias ANAC nº. 3.061 e nº. 3.062, ambas de 01/09/2017, e **com fundamento no art. 17-B, inciso I da Resolução ANAC nº 25/2008**, e competências conferidas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381/2016, **DECIDO:**

Monocraticamente, por conhecer, **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso interposto por **CESAR DARIMANN DE OLIVEIRA FIRMINO**, ao entendimento de que restou configurada a prática da infração descrita no Auto de Infração nº 7298/2011/SSO e capitulada na alínea “p” do inciso II do art. 302 do CBA c/c alínea “a” do art. 21 da Lei Federal nº 7.183/1984 c/c 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, e por **MANTER a multa** aplicada na decisão recorrida no **valor mínimo de R\$ 2.000,00** (dois mil reais) com reconhecimento da atenuante prevista no inciso III do §1º do artigo 22 da Resolução ANAC nº. 25/08 e sem agravantes, referente ao Processo Administrativo Sancionador nº 00065.035652/2012-52 e ao **Crédito de Multa (nº SIGEC) nº 646767159**.

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

Publique-se.

Notifique-se.

Vera Lúcia Rodrigues Espíndula
SIAPE 2104750
Presidente Turma Recursal – RJ



Documento assinado eletronicamente por **Vera Lucia Rodrigues Espindula, Presidente de Turma**, em 14/03/2018, às 17:37, 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 **1591380** e o código CRC **E48C13F4**.

