



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

Impresso por: ANAC\saiaes.Netso

Data/Hora: 07-02-2017 11:35:47

Dados da consulta Consulta

Extrato de Lançamentos

Nome da Entidade: PASSAREDO TRANSPORTES AEREOS LTDA

Nº ANAC: 30000003131

CNPJ/CPF: 00512777000135

CADIN: Não

Div. Ativa: Sim

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	616594080		02/06/2008		R\$ 10.000,00	10/09/2009	11.424,00	11.424,00		PG	0,00
2081	617445080		27/07/2009		R\$ 4.000,00	11/09/2009	4.666,40	2.573,02		PG	0,00
2081	618586080		03/11/2008		R\$ 4.000,00	10/09/2009	4.929,60	4.354,00		PG	0,00
2081	621733098		11/04/2010		R\$ 4.000,00	12/03/2015	7.284,85	6.679,19	00512777	PG	0,00
2081	623815107	60800000487200801	18/06/2010		R\$ 7.000,00	12/11/2013	12.387,12	10.623,90		PG	0,00
2081	626379118	60800020502201043	30/08/2013	11/03/2010	R\$ 17.500,00	30/12/2014	18.663,04	0,00		PG	0,00
2081	626639118	60800020472201075	31/05/2012	03/12/2007	R\$ 7.000,00	30/04/2015	51.734,89	0,00		PG	0,00
2081	626684113	60800042057200777	01/06/2012	19/09/2007	R\$ 7.000,00	30/04/2015	51.734,89	0,00		PG	0,00
2081	627836111	60800017713201007	14/11/2013	11/03/2010	R\$ 17.500,00	27/02/2015	18.684,22	0,00		PG	0,00
2081	630593118	60820009433200861	19/03/2015	21/08/2008	R\$ 14.000,00	31/08/2015	14.425,80	0,00		PG	0,00
2081	630653115	60800014081201011	12/09/2014	19/06/2008	R\$ 7.000,00	31/03/2015	35.934,48	0,00		PG	0,00
2081	630654113	60800014087201099	12/09/2014	19/06/2008	R\$ 7.000,00	31/03/2015	35.934,48	0,00		PG	0,00
2081	630655111	60800014088201033	12/09/2014	19/06/2008	R\$ 7.000,00	31/03/2015	35.934,48	0,00		PG	0,00
2081	630656110	60800014091201057	12/09/2014	19/06/2008	R\$ 7.000,00	31/03/2015	35.934,48	0,00		PG	0,00
2081	630657118	60800014226201084	23/10/2014	19/06/2008	R\$ 7.000,00	23/10/2014	7.000,00	7.000,00		PG	0,00
2081	630658116	60800013995201065	10/01/2013	19/06/2008	R\$ 7.000,00	30/04/2015	51.734,89	0,00		PG	0,00
2081	631582128	6080006979200851	18/09/2014	26/06/2008	R\$ 7.000,00	31/03/2015	35.934,48	0,00		PG	0,00
2081	631583126	60800047580200871	20/10/2014	28/05/2008	R\$ 7.000,00	20/10/2014	7.000,00	7.000,00		PG	0,00
2081	631810120	60860003457200833	24/12/2012	23/11/2007	R\$ 7.000,00	30/04/2015	51.734,89	0,00		PG	0,00
2081	631982123	60860003459200822	13/12/2012	05/11/2007	R\$ 10.000,00	30/04/2015	51.734,89	0,00		PG	0,00
2081	632220124	60800039051200801	29/12/2014	24/06/2008	R\$ 3.500,00	11/12/2014	3.500,00	3.500,00		PG	0,00
2081	632266122	60800.069469/2011-31	09/07/2015		R\$ 1.600,00	18/06/2015	1.600,00	1.600,00		PG	0,00
2081	633101127	60800066771200831	25/05/2015	09/07/2008	R\$ 2.800,00	04/05/2015	2.800,00	2.800,00		PG	0,00
2081	633937129	60800022177201023	29/08/2016	28/08/2012	R\$ 5.600,00	29/08/2016	5.600,00	5.600,00		PG	0,00
2081	633940129	60800079656200916	29/08/2016	29/06/2009	R\$ 5.600,00	29/08/2016	5.600,00	5.600,00		PG	0,00
2081	633942125	60800079763200936	29/08/2016	30/06/2009	R\$ 5.600,00	29/08/2016	5.600,00	5.600,00		PG	0,00
2081	633944121	60800057819201116	29/08/2016	28/08/2009	R\$ 5.600,00	29/08/2016	5.600,00	5.600,00		PG	0,00
2081	633970120	60800079764200981	29/08/2016	31/07/2009	R\$ 5.600,00	29/08/2016	5.600,00	5.600,00		PG	0,00
2081	635293126	60800053705200800	28/01/2016	14/08/2008	R\$ 7.000,00	28/01/2016	7.000,00	7.000,00		PG	0,00
2081	637868134	60800023029201056	19/09/2016	14/07/2010	R\$ 2.800,00	19/09/2016	2.800,00	2.800,00		PG	0,00
2081	638104139	60800014769201182	07/11/2016	06/12/2010	R\$ 2.800,00	04/11/2016	2.800,00	2.800,00		PG	0,00
2081	638254131	60800155640201123	17/10/2016	10/08/2011	R\$ 2.800,00	17/10/2016	2.800,00	2.800,00		PG	0,00
2081	638257136	60800155637201118	07/11/2016	09/08/2011	R\$ 2.800,00	07/11/2016	2.800,00	2.800,00		PG	0,00
2081	638509135	60800024192201036	15/07/2016	20/08/2010	R\$ 7.000,00	07/11/2016	7.000,00	7.000,00		Parcial	
						11/07/2016	7.000,00	1.166,66		PG	0,00
2081	643330148	00058097933201379	03/10/2014	31/10/2013	R\$ 4.000,00	03/10/2014	4.000,00	4.000,00		PG	0,00
2081	643557142	00066023248201498	10/10/2014	28/12/2013	R\$ 3.500,00	10/10/2014	3.500,00	3.500,00		PG	0,00
2081	647427156	00058060152201418	26/06/2015	08/07/2014	R\$ 1.400,00	23/06/2015	1.400,00	1.400,00		PG	0,00
2081	647432152	00058037168201419	26/06/2015	11/04/2014	R\$ 1.400,00	23/06/2015	1.400,00	1.400,00		PG	0,00
2081	648864151	00065126234201273	10/09/2015	23/08/2012	R\$ 3.500,00	20/08/2015	3.500,00	3.500,00		PG	0,00
2081	651437155	00065149908201216	15/01/2016	09/08/2012	R\$ 7.000,00	15/01/2016	7.000,00	7.000,00		PG	0,00
2081	651510150	00065017279201339	24/12/2015	11/01/2013	R\$ 3.500,00	14/12/2015	3.500,00	3.500,00		PG	0,00
2081	651511158	00065022561201338	24/12/2015	11/01/2013	R\$ 3.500,00	14/12/2015	3.500,00	3.500,00		PG	0,00
2081	651512156	00065022557201370	24/12/2015	30/01/2013	R\$ 3.500,00	14/12/2015	3.500,00	3.500,00		PG	0,00
2081	652718163	00065085573201373	11/03/2016	06/05/2013	R\$ 7.000,00	11/03/2016	7.000,00	7.000,00		PG	0,00
2081	652783163	00066054837201507	18/03/2016	08/09/2015	R\$ 3.500,00	16/03/2016	3.500,00	3.500,00		PG	0,00

2081	652801165	00065078855201314	21/03/2016	16/05/2013	R\$ 7.000,00	16/03/2016	7.000,00	7.000,00	PG	0,00
2081	652839162	00067005416201534	25/03/2016	11/02/2014	R\$ 3.500,00	28/03/2016	3.500,00	3.500,00	PG	0,00
2081	653586160	00058064559201597	06/05/2016	01/05/2015	R\$ 1.400,00	03/05/2016	1.400,00	1.400,00	PG	0,00
2081	653914169	00058051721201515	03/06/2016	17/04/2015	R\$ 3.500,00	03/06/2016	3.500,00	3.500,00	PG	0,00
2081	653915167	00058051721201515	03/06/2016	17/04/2015	R\$ 3.500,00	03/06/2016	3.500,00	3.500,00	PG	0,00
2081	653916165	00058052668201561	03/06/2016	17/04/2015	R\$ 3.500,00	03/06/2016	3.500,00	3.500,00	PG	0,00
2081	653917163	00058052668201561	03/06/2016	17/04/2015	R\$ 3.500,00	03/06/2016	3.500,00	3.500,00	PG	0,00
2081	653921161	00058049422201511	03/06/2016	07/02/2015	R\$ 3.500,00	03/06/2016	3.500,00	3.500,00	PG	0,00
2081	653922160	00058049422201511	03/06/2016	07/02/2015	R\$ 3.500,00	03/06/2016	3.500,00	3.500,00	PG	0,00
2081	653923168	00058049422201511	03/06/2016	07/02/2015	R\$ 3.500,00	03/06/2016	3.500,00	3.500,00	PG	0,00
2081	653997161	0006508556201313	09/06/2016	06/05/2013	R\$ 3.500,00	09/06/2016	3.500,00	3.500,00	PG	0,00
2081	657909164	00065060110201307	22/12/2016	23/05/2012	R\$ 3.500,00	16/12/2016	3.500,00	3.500,00	PG	0,00
2081	658014169	00067005123201557	19/12/2016	20/11/2014	R\$ 7.000,00	07/12/2016	7.000,00	7.000,00	PG0	0,00
2081	658186162	00066037350201551	05/01/2017	24/04/2014	R\$ 3.500,00	16/12/2016	3.500,00	3.500,00	PG0	0,00
Total devido em 07-02-2017 (em reais):										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

 Tela Inicial
  Imprimir
  Exportar Excel

PARECER N° 253/2018/ASJIN
PROCESSO N° 00065.054339/2012-13
INTERESSADO: PASSAREDO TRANSPORTES AEREOS LTDA

Submeto à apreciação de Vossa Senhoria Proposta de DECISÃO ADMINISTRATIVA DE SEGUNDA INSTÂNCIA por permitir que seus tripulantes excedessem a jornada de voo para uma tripulação simples.

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	Decisão de Primeira Instância (DC1)	Notificação da DC1	Multa aplicada em Primeira Instância	Protocolo do Recurso	Aferição Tempestividade
00065.054339/2012-13	646649154	000623/ 2012	Passaredo Transportes Aéreos Ltda	01/11/2011	03/04/2012	11/05/2012	23/02/2015	27/03/2015	R\$ 21.000,00	07/04/2015	29/04/2015

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

Infração: por permitir que seus tripulantes excedessem a jornada de voo

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 PASSAREDO TRANSPORTES AEREOS LTDA, em face da decisão proferida no curso do Processo Administrativo relacionado supra, conforme registrado no Sistema Eletrônico de Informações – SEI desta Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC da qual restou aplicada sanção de multa, consubstanciada no crédito registrado no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC sob o número 646649154, com a seguinte descrição:

Auto de Infração 000623/2012: Foi constatado que a empresa Passaredo Transportes Aéreos Ltda. infringiu as normas que disciplinam o exercício da profissão de aeronauta ao permitir que a tripulação, realizasse uma jornada iniciada às 09:33 horas do dia 01/11/2011 e finalizasse às 22:24 horas do dia 01/11/2011, totalizando 12:51 horas de jornada de trabalho, descumprindo o disposto no artigo 21, alínea a da Lei nº 7.183, de 05 de abril de 1984

2. A materialidade das infrações está caracterizada documentalmente nos autos, conforme se observa no Relatório de Voo - Diário de Bordo (fls.02) e no Relatório de Ocorrência (fl. 3).

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 Voo - Diário de Bordo (fls.02) e no Relatório de Ocorrência (fl. 3), elaborado a partir da Auditoria Realizada na empresa, no qual estão descritos os fatos que ensejaram a lavratura da infração. Em síntese, consta do Relatório que a empresa não observou as normas que disciplinam o exercício da profissão de aeronauta, em especial, quanto aos limites máximos permitidos para a jornada de voo simples.

5. Foram acostados aos autos documentação probatória, que indica que a tripulação responsável pela operação da aeronave PR-PSK, iniciou a jornada às 9:33h do dia 01/11/2011 e a finalizou às 22:24h, extrapolando, desse modo, a jornada de 12 horas permitida para uma tripulação simples, nos termos da alínea "a", do art. 21, da Lei nº 7.183/84.

6. **Da Ciência da Infração e Defesa Prévia** - Notificada da lavratura do Auto de Infração em 31/05/2012, a autuada protocolou defesa na qual argui nulidade, por não ter a fiscalização da Agência descrito objetivamente as razões da infração. Aponta restar ausente a indicação dos tripulantes e seus respectivos códigos Anac, circunstância que macula o direito da empresa em defender-se nos autos. Sustenta que cada autuação procedida pela fiscalização da agência tendente à apuração de infrações às disposições do CBA, deve limitar-se a um único fato devendo no caso de mais de uma infração ser procedida a lavratura de um Auto de Infração para cada possível conduta infracional, em razão disso, aponta que o ato não atende aos requisitos de validade.

7. Nessa perspectiva, requer a unificação das autuações por entender que as condutas se assemelham, guardam em si, conexões no tocante a tempo, lugar, e forma de execução, de modo a revelar homogeneidade de condutas, circunstâncias que caracterizam, por analogia, à figura do reconhecimento da continuidade delitiva - consagrada pelo Direito Penal.

8. Repisa, não ser conduta habitual da empresa, e sim uma situação isolada, ainda que em continuidade.

9. Suscita haver multiplicação de procedimentos administrativos, os quais devem ser afastados, de modo a se evitar a dupla punição pelo mesmo fato, em outras palavras, *bis in idem*, na medida em que a infração fora imputada tanto para a empresa como para o piloto, em outros cinco processos instaurados pela Agência, todos eles alegando descumprimento de norma, apenas e tão somente, no voo operado pela empresa no segmento Ribeirão Preto/ Porto Alegre.

10. Quanto às questões de mérito alega ter aplicado o instituto da jornada interrompida, à luz do art. 21, § "1º", que, em síntese, dispõe que nos voos das empresas de Transporte aéreo regional (...), se houver interrupção programada da viagem por mais de 4 (quatro) horas consecutivas, e for promovida pelo empregador as devidas acomodações para repouso dos tripulantes, a jornada terá a duração acrescida da metade do tempo da interrupção, desde que observados os limites prescritos na alínea "a", do art. 29 da Lei nº 7.183, de 5 de abril de 1984.

11. **Da Decisão de Primeira Instância** - Em 23/02/2015, a autoridade competente constatou que a empresa permitiu que os tripulantes Srs **Walter Augusto Ferreira Junior** - código Anac **658302**; **Allan Marcel Rosa** código Anac **107795** e **Luana de Souza** - código Anac **136524**, extrapolassem a jornada de voo, com fundamento na alínea "o" do inciso III, do art. 302 do CBA, aplicando sanção no patamar médio de R\$ 7.000,00 (sete mil reais) para cada tripulante - totalizando o valor de 21.000,00 (vinte e um mil reais).

12. **Das razões de recurso** - Ao ser notificada da decisão condenatória, protocolou recurso tempestivo, no qual, em linhas gerais, reitera seus argumentos de defesa e, questiona o valor da multa aplicada pelo setor de julgamento.

13. **É o relato.**

PRELIMINARES

14. **Da Alegação de Nulidade do ato e do Cerceamento de Defesa e do Direito ao Contraditório**

15. Sobre este ponto, teço as seguintes considerações: aduz a recorrente que cada autuação procedida pela fiscalização da agência tendente à apuração de infrações às disposições do CBA, deve limitar-se a um único fato devendo no caso de mais de uma infração ser procedida a lavratura de um Auto de Infração para cada possível conduta infracional. Diante disso, alega nulidade do ato, por não atender aos requisitos de validade. No tocante à forma dos atos administrativos, os artigos 2º parágrafo único, incisos VI, VIII e IX, e 2, *caput*, da Lei nº 9784, de 29 de janeiro de 1999, dispõe o seguinte:

16. 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. Parágrafo único. Nos processos administrativos serão observados, entre outros, os critérios de:

(...)

VI - adequação entre meios e fins, vedada a imposição de obrigações, restrições e sanções em medida superior àquelas estritamente necessárias ao atendimento do interesse público;

(...)

VIII – observância das formalidades essenciais à garantia dos direitos dos administrados;

IX - adoção de formas simples, suficientes para propiciar adequado grau de certeza, segurança e respeito aos direitos dos administrados;

(...)

Art. 22. Os atos do processo administrativo não dependem de forma determinada senão quando a lei expressamente a exigir.

(...)

17. Consoante o artigo 22, *caput*, da Lei 9784/99, os atos do processo administrativo independem de forma determinada, ressalvadas apenas as hipóteses de expressa exigência legal, sendo portanto, a liberdade das formas a regra geral. Em adição, estabelece o artigo 2, parágrafo único, incisos VI, VIII e IX, do mesmo diploma legal que nos processos administrativos federais, a forma deve ser simples e suficiente para assegurar o adequado grau de certeza, segurança e respeito aos direitos dos administrados, devendo-se observar as formalidades essenciais à garantia destes e a adequação entre os meios empregados e os fins almejados.

18. Nesses termos, o exame de validade do ato ora questionado, pressupõe a verificação de forma definida em lei *stricto sensu* para a sua prática; a delimitação do fim a que se destina o ato e do meio utilizado para a sua efetivação; e, da constatação do eventual atingimento de sua finalidade.

19. No que se refere à definição da forma a ser observada para fins de autuação, ressalta-se, primeiramente, não se encontrar "*in casu*" prevista em lei *stricto sensu*. Sendo disciplinada por meio de Resolução (artigos 4 a 8 e 0 da Res. ANAC 25/2008 e da Instrução Normativa (artigos 4 a 6 e Anexo I da IN ANAC nº 08/2008, editadas pela Agência Nacional de Aviação Civil).

Art. 4º O processo administrativo terá início com a lavratura do Auto de Infração – AI. Parágrafo único. O AI conforme modelo definido em regulamento, é o documento lavrado pelo agente da autoridade de aviação civil para descrever infração praticada por pessoa física ou jurídica.

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 - CBAer, 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. 6º O AI será lavrado em duas vias, sendo a original destinada à instrução do processo e a segunda a ser entregue ao autuado.

Art. 7º Na impossibilidade da entrega da segunda via do AI no momento da lavratura ou no caso de recusa do autuado em recebê-la, o agente da autoridade de aviação civil deverá encaminhá-la por via postal, com aviso de recebimento, ou por outro meio que comprove a certeza de sua ciência.

Parágrafo único. No AI deve ser consignada a recusa do autuado em receber a via que lhe é destinada.

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.

(...)

Art. 10. Constatada, pelo agente da autoridade de aviação civil, a existência de indícios da prática de infração, será lavrado Auto de Infração e instaurado processo administrativo.

§ 1º Havendo indícios da prática de uma única infração referente ao transporte aéreo público regular, da qual resulte a apresentação de reclamação por mais de um passageiro com reserva confirmada para o voo, será lavrado o Auto de Infração e instaurado o respectivo processo administrativo, sendo este instruído com todas as reclamações apresentadas. (Redação dada pela Resolução nº 306, de 25.2.2014)

§ 2º Havendo indícios da prática de duas ou mais infrações relacionadas a um mesmo contexto probatório ou cuja prova de uma possa influir na prova de outra(s), será lavrado um único Auto de Infração, para a apuração conjunta dos fatos conexos, mediante a individualização objetiva de todas as condutas a serem perquiridas e das normas infringidas. (Redação dada pela Resolução nº 306, de 25.2.2014)

Art. 4º Constatada a infração aos dispositivos legais disciplinadores da atividade de Aviação Civil e de Infra-Estrutura aeronáutica e aeroportuária, será lavrado o auto de infração, em formulário próprio, conforme modelo constante no Anexo I desta Instrução, sem emendas ou rasuras, em duas vias, destinando-se a primeira via à instrução do Processo e a segunda via ao autuado.

Parágrafo único. Uma cópia da 1ª via será entregue ao Agente da Autoridade da Aviação Civil responsável pela lavratura do Auto de Infração.

Art. 5º A lavratura do auto de infração é atribuição exclusiva dos agentes da Autoridade de Aviação Civil no exercício das atividades de fiscalização.

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.

20. No concernente a finalidade do ato administrativo, destaca-se visar a autuação à instrução de processo administrativo tendente à apuração de possível infração administrativa tendente a apuração de eventual infração, mediante a delimitação dos fatos apurados pela fiscalização; a identificação dos autuados acerca destas autuações; e, a concessão de prazo a este para apresentar sua peça defensiva.

21. Nesse passo, ressalto que a interessada foi comunicada de todos os atos processuais em observância ao art. 26 da Lei nº 9.784/1999.

22. Foi notificada quanto à infração imputada no auto de infração referenciado 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.

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

24. No tocante ao meio utilizado para a efetivação do ato, evidencia-se ter sido empregado pelo agente fiscalizados o modelo de Auto de Infração instituído pelo Anexo I da Instrução Normativa ANAC nº 8/2008, referindo-se à tripulação, ao invés de apenas um.

25. Quanto ao atingimento do fim a que se destina o ato, 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.

26. 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.

27. De se consignar, contudo, que, se infere da conjugação fática e da tipificação da conduta constante no Auto de Infração tratar-se de o mesmo contexto fático ao apoiar-se no Parecer nº. 206/2012 da Procuradoria Federal junto à ANAC, que corrobora o entendimento de não se vislumbrar a existência de vício a justificar a anulação da autuação em apreço.

28. **Da Alegação de Incidência do princípio do "non bis in idem"**

29. Ao alegar multiplicação de procedimentos administrativos, os quais devem ser afastados, de modo a se evitar a dupla punição pelo mesmo fato. Aponto tratar-se de infrações distintas - com pilotos diferentes. Não configurando, portanto, o instituto do "bis in idem". Ademais, ainda que tivessem sido lavrados Autos de Infração para o tripulante e para a empresa pelo mesmo fato, não caberia provimento ao recurso apresentado no presente processo, com base no princípio do "*non bis in idem*". Nem se poderia concluir que a empresa e o piloto estivessem sendo processados em solidariedade, pois cada qual, tem sua responsabilidade definida na norma. Essa distinção está expressa na norma e tipifica a **conduta da empresa na alínea "o", III, 302, do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA , combinado com a norma infralegal, nos termos do art. 21, alínea "a" da Lei 7.183/84 e a conduta do piloto na alínea "p", II, 302 do mesmo diploma legal.**
30. Assim, ainda que se tratasse de responsabilidade solidária, na hipótese das infrações às disposições de direito aeronáutico (art.1º § 1), para o efeito de aplicação das sanções administrativas do art. 289, por força do art. 297, pode ocorrer excepcionalmente , a solidariedade, "in casu"
- Art. 297. A pessoa jurídica empregadora responderá solidariamente com seus prepostos, agentes, empregados ou intermediários, pelas infrações por eles cometidas no exercício de suas respectivas funções.
31. Não haveria a incidência de "*bis in idem*"
32. É oportuno citar aos seguintes conceitos :
33. "Comandante" ou "piloto em comando" é o membro da tripulação designado pelo proprietário ou explorador da aeronave como seu preposto durante todo o voo. Ele deve ser habilitado sem restrições para a aeronave e a operação a ser conduzida, sendo responsável pela segurança da operação, da aeronave e das pessoas a bordo. Portanto, o comandante tem responsabilidade na condução do voo, contudo, cabe a empresa observar e cumprir as normas que regulam o setor, conforme legislação a ser citada no na fundamentação da matéria em capítulo próprio.
34. **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.
35. **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 nº 7.565, de 19/12/1986, que dispõe o seguinte:
- CBA
- Art. 302. A multa será aplicada pela prática das seguintes infrações:
- (...)
- III - infrações imputáveis à concessionária ou permissionária de serviços aéreos:
- (...)
- o) infringir as normas que disciplinam o exercício da profissão de aeronauta ou de aeroviário;
36. O artigo 21 da Lei nº 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.
37. 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.
38. 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 vôo.
- 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.
39. Destarte, a norma dispõe quanto aos períodos de repouso a ser observado por uma tripulação mínima ou simples.
40. **Das Alegações do interessado e do cotejo dos argumentos de Defesa**
41. Aponto que as arguições apresentadas em sede de preliminares já foram afastadas neste parecer - itens 13 a 30.
42. No concernente às questões de fundo, com base nas informações contidas no Relatório de Fiscalização, Diário de Bordo , e respaldo na motivação descrita na decisão de primeira instância, "*per relationem*", temos o seguinte:
43. Uma vez que não restou comprovado pela autuada o cumprimento do disposto pelo parágrafo primeiro, do artigo 21, da Lei 7183/84 , configura-se a existência de infração , nos termos da tabela às fls. 52 e 53.
44. Diante do exposto, o autuado não apresenta qualquer excludente de sua responsabilidade, cabendo destacar que este não trouxe aos autos qualquer prova de que, de fato, não descumpriu a legislação vigente.

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

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

47. 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).

48. 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. Nessa 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.

49. 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.

50. 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.

51. 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 processo que utilizarem e serviços que prestarem;

(...)

XXXV – reprimir infrações à legislação, inclusive quanto aos direitos dos usuários, e aplicar as sanções cabíveis;

(...)

52. 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 regem o setor, além de zelar pelo seu devido atendimento, reprimindo as infrações à legislação e aplicando as sanções cabíveis.

53. 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.

54. 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;

55. 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.

56. O fato é que a ocorrência "in casu" se deu 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.

57. 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.

58. 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 eleição dos critérios objetivos aplicáveis.

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

Resolução ANAC nº 25/2008

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

§ 1º No caso de grave dano ao serviço ou aos usuários, o valor da multa poderá ser majorado

em até 1.000 (mil) vezes o valor máximo estabelecido nas Tabelas constantes dos Anexos I, II e III, considerada a gravidade da infração, a vantagem auferida, a condição econômica do infrator, e/ou seus antecedentes. (Incluído pela Resolução nº 253, de 30.10.2012)

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

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

Capítulo 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.

60. 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.

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

62. 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 nº 25. Portanto, a sanção imposta à recorrente no feito tem base legal, afastando, por sua vez, a alegação da interessada de afronta ao princípio da legalidade.

63. ENQUADRAMENTO E DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

64. A Instrução Normativa ANAC nº 08/2008 determina que a penalidade de multa deve ser calculada a partir do valor intermediário constante das tabelas aprovadas em anexo à Resolução nº 25, em vigor desde 28/04/08, observando-se as circunstâncias atenuantes e agravantes existentes.

65. Para o reconhecimento da circunstância atenuante prevista no artigo 22, § 1º, inciso I da Resolução ANAC nº 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.

66. 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.

67. 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 01/11/2011 – que é a data da infração ora analisada.

68. Em pesquisa no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC (1508822) dessa Agência, ora anexada a esta análise, ficou demonstrado que há penalidade anteriormente aplicada à Autuada nessa situação, a exemplo daquelas consubstanciadas nos créditos registrados no Sistema sob o número 646649154, todos com "data de vencimento" no mencionado período. Verifica-se que não há hipótese de circunstância atenuante como causa de diminuição do valor da sanção.

69. 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.

70. Dada a inexistência de circunstância atenuante aplicável ao caso, sugere-se que a sanção a ser aplicada seja quantificada em R\$ 21.000,00 (vinte e um mil reais), nos seguintes termos: a empresa permitiu que os tripulantes Srs **Walter Augusto Ferreira Junior** - código Anac **658302**; **Allan Marcel Rosa** código Anac **107795** e **Luana de Souza** - código Anac **136524**, extrapolassem a jornada de voo, com fundamento na alínea "o" do inciso III, do art. 302 do CBA, aplicando sanção no patamar médio de R\$ 7.000,00 (sete mil reais) para cada tripulante - totalizando o valor de 21.000,00 (vinte e um mil reais).

71. O valor médio para cada conduta infracional de R\$ 7.000,00 (sete mil reais) das três infrações pelo patamar médio apurado à época dos fatos, para a hipótese de da Tabela III, do Anexo II da Resolução ANAC nº 25/2008.

72. **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 a manutenção da do valor da sanção em R\$ 21.000,00 (vinte e um mil reais), por estar dentro dos limites determinados à época, pela Resolução ANAC nº. 25/08.

73. CONCLUSÃO

74. Pelo exposto, sugiro por **NEGAR PROVIMENTO ao recurso**, mantendo a sanção aplicada pelo setor de primeira instância a sanção ao **patamar médio de 21.000,00 (vinte e um mil reais)** em desfavor do/a **PASSAREDO TRANSPORTES AEREOS 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
00065.054339/2012-13	646649154	000623/2012	Passaredo Transportes Aéreos Ltda	01/11/2011	Exceder o tempo de jornada para uma tripulação simples	alínea "o" do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA associado a ao art. 21, alínea "a", da Lei nº 7.183/84.	R\$ 21.000,00

74.1. No tocante às notificações do caso, observe-se o endereço apontado pelo interessado, qual seja: a Avenida Antônio Diederichsen, nº 400, 2º andar - Ribeirão Preto -SP, CEP 14.020-250, conforme (fls. 76) dos autos.

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

75. **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 05/03/2018, às 18:13, 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 **1498484** e o código CRC **8C237DE1**.

Referência: Processo nº 00065.054339/2012-13

SEI nº 1498484



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

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 607/2018

PROCESSO Nº 00065.054339/2012-13

INTERESSADO: PASSAREDO TRANSPORTES AEREOS LTDA

PROCESSO:00065.054339/2012-13

INTERESSADO: PASSAREDO TRANSPORTES AEREOS LTDA

1. Analisados todos os elementos constantes dos autos e manifestações do autuado, entendo garantidos ampla defesa e contraditório inerentes ao processo. Estou de DE ACORDO com a proposta de decisão (1498484) 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. A materialidade da infração está consubstanciada nos autos e as alegações apresentadas pelo interessado não foram suficientes para descaracterizar a prática infracional, como restou demonstrado no decorrer de todo deslinde processual.

3. 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, especialmente inciso I, e competências ditas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução n 381/2016, **DECIDO:**

- **NEGAR PROVIMENTO** ao Recurso, **mantendo a decisão aplicada pelo setor de primeira instância administrativa em desfavor da interessada equivalente às seguintes condutas infracionais individuais tratadas no processo:**

- Tripulante: **Walter Augusto Ferreira Junior** - código Anac **658302** - **Multa de R\$ 7.000,00 (sete mil reais)** por permitir que o tripulante excedesse a jornada de voo, jornada iniciada às 09:33 horas do dia 01/11/2011 e finalizasse às 22:24 horas do dia 01/11/2011, totalizando 12:51 horas de jornada de trabalho, descumprindo o disposto no artigo 21, alínea a da Lei Nº 7.183, de 05 de abril de 1984;
- Tripulante: **Marcel Rosa** - código Anac **107795** - **Multa de R\$ 7.000,00 (sete mil reais);** por permitir que o tripulante excedesse a jornada de voo, jornada iniciada às 09:33 horas do dia 01/11/2011 e finalizasse às 22:24 horas do dia 01/11/2011, totalizando 12:51 horas de jornada de trabalho, descumprindo o disposto no artigo 21, alínea a da Lei Nº 7.183, de 05 de abril de 1984
- Tripulante: **Luana de Souza** - código Anac **136524** - **Multa de R\$ 7.000,00 (sete mil reais);** por permitir que o tripulante excedesse a jornada de voo, jornada iniciada às 09:33 horas do dia 01/11/2011 e finalizasse às 22:24 horas do dia 01/11/2011, totalizando 12:51 horas de jornada de trabalho, descumprindo o disposto no artigo 21, alínea a da Lei Nº 7.183, de 05 de abril de 1984, com enquadramento no art. 302, inciso III, alínea "o" da Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986 associado ao art. 21, alínea "a" da Lei nº 7.183/84.

4. O somatório de cada conduta individual apurada no presente caso perfaz o total de R\$ **21.000,00 (vinte e um mil reais)**, laçados sob um único SIGEC: 646649154.

5. No tocante às notificações do caso, observe-se o endereço apontado pelo interessado, qual seja: Avenida Antônio Diederichsen, nº 400, 2º andar - Ribeirão Preto -SP, CEP 14.020-250, conforme fls. 76 dos autos.

6. À Secretaria.

7. Notifique-se.

8. Publique-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 09/03/2018, às 12:20, 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 **1568968** e o código CRC **D488DEE8**.

Referência: Processo nº 00065.054339/2012-13

SEI nº 1568968