

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 1753/2018
 PROCESSO Nº 00065.035640/2012-28
 INTERESSADO: CARLOS MANUEL DA COSTA TELLES

Brasília, 19 de julho de 2018.

DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA

MARCOS PROCESSUAIS											Multa aplicada em Primeira Instância	Recurso
NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Data da Infração	Lavratura do AI	Notificação do AI	Defesa Prévia	Convalidação	Notificação da Convalidação	Decisão de Primeira Instância (DCI)	Notificação da DCI		
00065.035640/2012-28	656022169	7254/2011/SSO	24/10/2010	15/12/2011	01/06/2012	19/06/2012	27/11/2014	08/12/2014	05/01/2016	04/07/2016	R\$ 2.000,00 (Dois mil reais)	12/07/2016

Enquadramento: artigo 302, inciso II, alínea "p", da Lei nº 7.565, de 19/12/1986 Artigo 21, alínea "a", da lei nº 7.183, de 05/04/1984.

Infração: Extrapolar os limites de jornada de trabalho de tripulação simples ou mínima, fora dos casos previstos em lei.

1. HISTÓRICO

1.1. Trata-se de recurso apresentado em desfavor de decisão administrativa de primeira instância no processo administrativo em epígrafe, originado a partir da lavratura do Auto de Infração nº 7254/2011/SSO, pelo descumprimento da legislação vigente com fundamento no **artigo 302, inciso II, alínea "p" da Lei nº 7.565/1.986 (Código Brasileiro de Aeronáutica) com interpretação sistemática ao disposto no artigo 21, alínea "a" da Lei nº 7.183/1.984.**

1.2. O auto de infração descreveu a ocorrência como:

"Conforme diário de bordo nº 03/PP-PPN/10, página 008, foi constatado que o piloto CARLOS MANUEL DA COSTA TELLES, CANAC 766733, 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."

1.3. **Relatórios de Fiscalização Nº 847/2011/GVG-SP/SSO/UR/SP**

1.4. A fiscalização relata as circunstâncias da constatação das infrações e reitera a descrição das ocorrências que motivaram a decisão pela lavratura do presente auto de infração:

"Durante atividade de auditoria na empresa Colt Táxi Aéreo, CNPJ 07.286.824/0001-19, realizada em São Paulo, Avenida Jurandir nº 856, - Planalto Paulista, CEP: 04072-000, dos dias 11 a 13 de janeiro de 2011, foram observados irregularidades."

1.5. Seguem anexo ao relatório a página nº 008 do Diário de Bordo nº 03/PP-PPN/10, que consubstanciam as práticas infracionais.

1.6. **Defesa Prévia**

1.7. Devidamente notificado do AI, o interessado apresentou defesa prévia tempestiva no dia 19/06/2012, oportunidade em que expôs suas razões, alegando que:

"O presente AUTO DE INFRAÇÃO é NULO por IMPOSSIBILITAR ao Autuado o exercício pleno do seu direito de defesa como se demonstrará.

Pois bem, em 31/08/2011 o Autuado foi demitido e desligado da empresa COLT Táxi Aéreo, CNPJ nº 07.286.824/0001-19, sediado à Rua Jurandir, nº 856, São Paulo, SP, então operadora da aeronave PP-PPN.

Pelo que consta no Auto de Infração a prática da suposta infração teria ocorrido no ocaso do ano de 2010, não precisando ou informando dados e elementos necessários e que possam subsidiar a elaboração da defesa, tais como horário de início da jornada, horário de término da jornada, local de origem do voo, local de término do voo, etapas/pernas do voo e escalas, composição da tripulação, etc.

Decorridos quase dois anos da prática da suposta infração, não mais estando trabalhando na empresa Operadora da aeronave já há quase um ano e inclusive estando residindo em outra capital - Belo Horizonte, MG, não tem como elaborar sua defesa pois não tem o Autuado acesso aos Diários de Bordo e registros da aeronave que possam com segurança trazer a seu conhecimento os precisos dados dos vos supostamente realizados e ali registrados já há mais de 20 (vinte) meses.

Assim como não aceitará e acatará essa SSO uma defesa do Autuado por simples negativa dos fatos, também não pode o Autuado aceitar uma imputação que não lhe mostre/detalhe qual ato que praticou, o que ou em que teria incorrido em infração à Lei. Quantas horas extrapolou? Qual era o tipo de tripulação? Houve escalas para descanso? ETC...

Assim, impreciso o Auto de Infração que não traz elementos que assegurem ao Autuado o direito de defesa assegurado pela Carta Constitucional, deve o mesmo ser ANULADO, o que é expressamente requerido, pena de questionamento na Justiça Federal por ofensa ao direito de defesa garantido pelo art. 5º, inciso LV, que dispõe que aos litigantes, em processo judicial ou administrativo, e aos acusados em geral são assegurados o contraditório e ampla defesa, com os meios e recursos a ela inerentes.

No eventual e questionável hipótese de se analisar o mérito e ainda assim sujeito ao crivo do Judiciário Federal, de se destacar que se eventual e efetivamente tenha sido extrapolada a jornada de trabalho prevista na Lei nº 7.183/84, é certo que esse fato tenha se dado por vício da vontade do Autuado, ou seja por temor de perder o Emprego se não cumprisse a determinação.

Este vício da vontade é verdadeiramente um temor reverencial, uma coação, um medo de não se cumprir a determinação patronal e sofrer a retaliação como a perda do emprego. Assim se o suposto fato efetivamente ocorreu o foi não porque o Autuado estaria concorde com a sua prática, mas sim foi determinado por motivos anômalos e valorados pelo Direito como ilegítimos, pois a vontade do Agente não se formulou de um modo julgado normal e são, mas de forma viciada, devendo a responsabilidade pelo mesmo ser transferida para o Operador da aeronave, como aliás possibilita o inciso II do art. 302, da Lei nº 7.565, que dispõe que a multa será aplicada por infrações imputáveis a aeronautas e aeroviários OU OPERADORES de aeronaves.

A multa será aplicada a um OU outro e não a um E outro, pelo que na hipótese de se apreciar o mérito a infração deve ser imputada à OPERADORA da aeronave que possa ter determinado a

extrapolação da jornada.

Assim, requer-se seja acolhida a arguição de NULDADE do Auto e caso superada a mesma seja julgado imprudente a atuação por responsabilidade exclusiva da OPERADORA da aeronave pelas etapas que supostamente tenham sido extrapoladas, pelo que requer a Vossa Senhoria haja por acolher as considerações acima como atenuantes e arquite o Auto de Infração."

1.8. Despacho de Convalidação

1.9. Em 27/11/2014 foi convalidado o AI nº 7254/2011/SSO, fazendo nele constar a data da operação (24/10/2010), a matrícula da aeronave (PP-PPN) e a jornada de trabalho (18h50min).

1.10. Defesa

1.11. Devidamente notificado do despacho de convalidação, o interessado apresentou manifestação no dia 23/02/2015, oportunidade em que expôs as seguintes alegações:

"Em resposta aos autos de infração supracitados, venho informar inicialmente que os presentes Autos padecem de 'prescrição intercorrente' por ter passado mais de 3 (três) anos da lavratura do auto de infração original e sua convalidação.

Sendo certo que a prescrição, é a perda do direito de ação está prevista na Lei 9.873 de 23 de novembro de 1999, que estabelece prazo de prescrição para o exercício de ação punitiva pela Administração Pública direta e indireta, e dá outras providências:

Art. 12. 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.

§ 12. 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.

O conceito de prescrição intercorrente repousa no parágrafo 1º transcrito acima, que determina que um processo administrativo não pode ficar parado por mais de 3(três) anos...

Importante mencionar que os casos fáticos procederam-se de outubro de 2010 a dezembro de 2010, sendo os autos de infração lavrados em 2011 e o julgamento finalizou-se somente em 27 de novembro de 2014, ou seja, com mais de três anos de paralisação do mencionado processo.

Oportuno ainda ressaltar que o recorrente não foi notificado da lavratura do referido AI em 2011, não sendo, assim, observado o devido processo legal garantido constitucionalmente, pois que inquestionavelmente restou cerceada a ampla defesa e o contraditório, direito da Requerente, uma vez que a notificação quanto a suposta infração procedeu-se somente em dezembro de 2014.

A Constituição da República consagra em seu artigo 5º, incisos LV o princípio do devido processo legal, não seria redundante transcrevê-los:

LV - aos litigantes, em processo judicial ou administrativo, e aos acusados em geral são assegurados o contraditório e ampla defesa, com os meios e recursos a ela inerentes;

(grifamos)

Diante do exposto, requer que seja acolhida a 'defesa da Autuação', cancelando as penalidades dela decorrentes e declarando a nulidade do Auto de infração devido ao prazo prescrito e falta de notificação da Requerente.

Aproveitamos a oportunidade para reiterar nossos protestos de elevada estima consideração.

1.12. Decisão de Primeira Instância DC1)

1.13. Em decisão motivada, o setor competente afastou as razões da defesa e considerou configurada infração à legislação vigente, decidindo-se por:

Face ao exposto, sugere-se a aplicação de multa no patamar mínimo, no valor de **R\$ 2.000,00 (Dois mil reais)**, com espeque no Anexo I, da Resolução n.º 25 da ANAC, de 25 de abril de 2008, haja vista a ausência de circunstâncias agravantes previstas no parágrafo segundo, e a existência de circunstância atenuante prevista no parágrafo primeiro, inciso III, conforme consulta ao SIGEC, considerado o rol taxativo fincado no art. 22 da referida Resolução.

1.14. A partir da referida decisão foi originado o crédito de multa (CM) de número 656022169 no Sistema de Gestão de Créditos (SIGEC) da ANAC.

1.15. Recurso

1.16. Devidamente notificado a respeito da decisão condenatória em primeira instância no dia 04/07/2016, conforme faz prova a cópia de AR em anexo, o interessado interps RECURSO (SEI nº 0827683) em 12/07/2016, o qual foi considerado tempestivo nos termos da Certidão ASJIN (1442565). No documento alega, em síntese, que:

I - DAS RAZÕES PARA INSUBSISTÊNCIA DA INFRAÇÃO: O ato da extrapolação da jornada se deu por fundado temor do recorrente de perder seu emprego, o que lhe confere excludente de ilicitude, isentando-o de qualquer responsabilidade. Aponta que a própria legislação permite ao empregador exigir de seus empregados, quando necessário, a extensão da jornada. Diz que a prorrogação não foi significativa, tendo sido apurado por apenas 28 minutos de duração.

II - DA PRESCRIÇÃO INTERCORRENTE: O recorrente trouxe em questão as seguintes datas: Data da Infração: Out./2010; Data do AI: 2011; Data da apreciação da Defesa: 04/07/2016. Alega que se passaram praticamente 06 (seis) anos desde a suposta infração até a constituição definitiva do crédito. Reclama que entre a data da suposta infração e a lavratura do auto transcorreu período superior há 04 (quatro) anos, contrariando a Lei 9.873/99, especificamente, no art. 1º, §1º. Assim, em seu entender, foi fulminada a pretensão punitiva da Agência em decorrência do tempo transcorrido. Devendo ser reformada a decisão aplicada.

III - DO PEDIDO: Requer o recebimento do presente recurso e, no mérito, que lhe seja dado provimento para reformar a decisão proferida, cancelando a multa aplicada.

1.17. É o breve relato. Passa-se à análise

2. PRELIMINARES

2.1. Recurso recebido em seu efeito suspensivo.

2.2. Da regularidade processual - Considerados os marcos apontados no início desta análise, acuso regularidade processual no presente feito, eis que preservados todos os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitados os princípios da Administração Pública, em especial contraditório e ampla defesa. O processo teve movimentação regular, respeitados os prazos legais, em especiais os prescricionais estabelecidos pela Lei nº 9.873, de 23 de novembro de 1999. Julgo, pois, o(s) processo(s) apto(s) para receber a decisão de segunda instância administrativa por parte desta Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância (ASJIN).

3. FUNDAMENTAÇÃO: MÉRITO E ANÁLISE DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO

3.1. Com fulcro no art. 50 da Lei nº 9.784/1999, ratifica-se e se adota na integralidade e como parte integrante desta análise os fundamentos regulatórios, fáticos e jurídicos esposados nas decisões anteriores, em especial a Decisão de Primeira Instância.

3.2. A autuação foi realizada com fundamento na alínea "p" do inciso II do art. 302 do CBA, Lei nº 7.565/1986, que dispõe o seguinte:

Lei nº 7.565/1986 (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;

3.3. Com interpretação sistemática ao disposto no artigo 21, alínea "a" da Lei do Aeronauta:

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 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.

3.4. Das razões recursais

3.5. Sobre as alegações do autuado de que houve a prescrição de pretensão punitiva da Agência, em conformidade com o art. 1º, §1º, da Lei 9.873/99 tem-se que:

Lei n.º 9.873/1.999

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

§ 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.

Art. 2º Interrompe-se a prescrição da ação punitiva: (Redação dada pela Lei nº 11.941, de 2009)

I – pela notificação ou citação do indiciado ou acusado, inclusive por meio de edital; (Redação dada pela Lei nº 11.941, de 2009) (g. n.)

3.6. A primeira linha a ser traçada quando se menciona em interrupção de contagem de prazo é diferenciar os conceitos de interrupção e suspensão. A interrupção do prazo se verifica quando, depois de iniciado seu curso, em decorrência de um fato previsto em lei, tal prazo se reinicia. Ou seja, todo o prazo decorrido até então é desconsiderado. Assim, qualquer das hipóteses presentes no artigo 2º da Lei 9.873/1999 interromperá o prazo prescricional que volta a seu início.

Lei 9.873/1999

Art. 2º Interrompe-se a prescrição da ação punitiva: (Redação dada pela Lei nº 11.941, de 2009)

I – pela notificação ou citação do indiciado ou acusado, inclusive por meio de edital; (Redação dada pela Lei nº 11.941, de 2009)

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

III - pela decisão condenatória recorrida.

IV – por qualquer ato inequívoco que importe em manifestação expressa de tentativa de solução conciliatória no âmbito interno da administração pública federal. (Incluído pela Lei nº 11.941, de 2009)

O exame da ocorrência da prescrição intercorrente deve ser balizada pela Lei nº 9.873/99, mais especificamente pelo §1º, do art. 1º desta lei.

3.7. Ademais, importante destacar que uma vez instaurado o procedimento administrativo, nos termos do Parecer CGCOB/DICON nº 005/2008 "*correm simultaneamente contra a Administração a prescrição de cinco anos e a prescrição intercorrente de três anos (...)*". Escrutinando o texto legal, é possível concluir que a prescrição intercorrente tem alguns requisitos para que se caracterize, quais sejam: i) processo administrativo paralisado por mais de 3 (três) anos; ou ii) pendente de julgamento ou despacho.

3.8. É importante que se tenha em mente que estamos diante de um ônus à administração, cujo intento é o combate à morosidade do processo. Este princípio está estritamente ligado ao princípio constitucional da eficiência na administração pública.

3.9. Conforme exposto na Nota nº 04/2014/DIGEVAT/CGCOB/PGF: "*com efeito, 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 dizer que traga alteração substancial à figura da matéria tratada nos autos, com um mínimo teor de análise do direito tratado (para suprir o requisito legal "pendente de análise ou despacho"), objetivando tornar a solução do caso.

3.10. Nos termos do art. 2º, § 1º da Lei nº 9.873/99 e da Nota Técnica CGCOB/DICON nº 043/2009, restou consignado que "*a interrupção da prescrição intercorrente não se limita às causas previstas no art. 2º, da Lei nº 9.873/98, bastando para tanto que a Administração pratique atos indispensáveis para dar continuidade ao processo administrativo*". Assim, no tocante aos marcos interruptivos da prescrição intercorrente, notamos aqui que o legislador optou no §1º, do art. 1º da lei de prescrição administrativa por um rol exemplificativo de hipóteses de interrupção que, embora também aproveite das hipóteses do art. 2º, lança mão da característica essencial de modificação da condição anterior do processo para caracterizar um marco interruptivo.

3.11. De acordo com o Parecer CGCOB/DIGEVAT Nº 0013/2013 (disponível em <https://redeagu.agu.gov.br/Principal.aspx>):

9. Bem, pode-se sintetizar, a partir de tudo quanto mencionado acima, que, para a caracterização da prescrição intercorrente, prevista no § 1º do artigo 1º da Lei nº 9.873/99, é indispensável a demonstração (i) de que houve a paralisação imotivada do processo, de forma a revelar a completa inércia da Administração, ante a ausência da prática de qualquer ato processual tendente a apurar a infração; ou (ii) de que, embora tenha havido manifestação administrativa, fique comprovado que esse ato caracterizou-se como meramente procrastinatório, sem aptidão para dar o impulso necessário à solução da demanda. Enfim, para evitar a configuração da prescrição intercorrente é fundamental comprovar a tramitação qualificada dos autos, assim entendida como aquela em que os atos são indispensáveis para a continuidade do processo administrativo.

3.12. Ademais, segundo a Nota DIGEVAT/CGCOB/PGF/AGU nº 006/2014:

1. Trata-se de expediente oriundo da XI Reunião Técnica dos Procuradores chefes das Agências Reguladoras, no qual foi sugerido que a Procuradoria Geral Federal adotasse os posicionamentos indicados nos itens I(a) e I(b) daquele documento, a seguir transcritos, "uniformizando o entendimento jurídico sobre esses dois aspectos":

(a). Os prazos prescricionais previstos no art. 1º, caput, e § 1º, da Lei nº 9.873, de 23 de novembro de 1999 (prescrição quinquenal e trienal, respectivamente) correm de forma paralela. Deliberação por unanimidade.

(b). O prazo prescricional trienal (art. 1º, § 1º, da Lei nº 9.873/99, de 23 de novembro de 1999) é interrompido com a prática de atos que dão impulso ao processo. Deliberação por unanimidade.

3.13. Vejamos, então, os seguintes marcos interruptivos do presente processo:

a) Data do fato: 24/10/2010;

b) Lavratura do Auto de Infração: 15/12/2011;

c) Notificação do Interessado quanto ao presente Auto de Infração em 01/06/2012;

- d) Defesa protocolada na ANAC em 19/06/2012;
- e) Despacho de Convalidação em 27/11/2014 (conforme consulta ao SIGAD);
- f) Notificação do autuado com relação ao Despacho de Convalidação em 08/12/2014;
- g) Manifestação do autuado protocolada em 23/02/2015;
- h) Decisão de Primeira Instância em 05/01/2016;
- i) Notificação da Decisão de Primeira Instância proferida em 04/07/2016;
- j) Recurso protocolado na ANAC em 12/07/2016.

3.14. Considerando os documentos constantes nos autos, não houve paralisação do Processo Administrativo por tempo superior ao permitido na Lei. Assim, não há que se falar em prescrição quinquenal ou intercorrente no presente caso.

3.15. **Quanto às alegações de que o autuado de que não teria condições para cumprir a jornada como requerida pela legislação**, a Lei n.º 7.183/1.984 é clara quanto ao requerido para a extensão de jornada, exigindo local adequado para o repouso do tripulante bem como intervalo de mais de 04h00min de duração:

SEÇÃO II - Da Jornada de Trabalho

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.

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

(...)

§ 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.

3.16. Portanto, em se tratando de jornada de trabalho, repouso e folgas, não há como considerar períodos inferiores ao estabelecido na legislação sem que se comprometa a segurança operacional. Veja que é este o motivo para a profissão ser regida por legislação específica. Importante salientar que a inobservância a estes parâmetros de folga, de repouso e de jornada podem gerar a fadiga do aeronauta, consequentemente levando a um incidente ou um acidente aéreo.

3.17. A legislação estabelece limites mínimos para o repouso dos tripulantes e limites máximos de jornada e seu descumprimento é considerado um ato infracional, sendo, portanto, sujeito às aplicações de sanções conforme determinado. Não há como alegar a existência da imposição patronal no caso concreto, uma vez que a segurança operacional deve estar sempre em primeiro lugar. Contudo, quaisquer eventuais abusos impostos pela empresa empregadora contra seu empregado podem ser discutidos na esfera judicial, por serem de natureza trabalhista. Não sendo possível a discussão de tais fatos no âmbito de competência desta Agência.

3.18. Aqui é necessário ressaltar que o sistema de aviação é baseado em regras, que estabelecem normas jurídicas de cumprimento obrigatório àqueles que se submetem a tutela estatal. Esse sistema de aviação pode ser chamado de ordem aeronáutica que é formada por atos, normas, costumes, valores, estruturas e tecnologias que possibilitam a segurança e a fluidez de um voo ou de uma série de voos, com vistas ao adimplemento, inclusive, dos compromissos internacionais relativos à aviação dos quais o país é signatário.

3.19. Isso posto, tem-se configurada a materialidade infracional de extrapolação de jornada no dia 24/10/2010, mantidos os cálculos e termos da decisão de primeira instância, não tendo trazido o interessado prova para desconstituir de forma cabal a ocorrência da infração. Conforme diário de bordo 03/PP-PPN/10, página 008, foi constatado que o piloto CARLOS MANUEL DA COSTA TELLES, CANAC 766733. Os argumentos recursais não foram capazes de fazer prova em contrário à luz da Lei 9.784/1999, artigo 36.

4. DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

4.1. 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.

4.2. 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.

4.3. 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.

4.4. 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 na data da ocorrência da infração em análise. Em pesquisa no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC dessa Agência, ora anexada a essa análise, ficou demonstrado que não há penalidade anteriormente aplicada à Autuada nessa situação. Cabe a aplicação desta atenuante.

4.5. 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.

4.6. **Da sanção a ser aplicada em definitivo** - Dada a presença de circunstância atenuante e ausência de agravantes aplicáveis ao caso, deve ser mantida a penalidade quantificada em R\$ 2.000,00 (dois mil reais), que é o valor mínimo previsto, à época dos fatos, para a hipótese do item ELT da Tabela II do Anexo I da Resolução Anac nº 25, de 2008.

5. CONCLUSÃO

5.1. Pelo exposto, 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 POR CONHECER DO RECURSO E NEGAR-LHE PROVIMENTO, MANTENDO-SE**, assim, todos os efeitos da decisão prolatada pela autoridade competente da primeira instância administrativa em desfavor do INTERESSADO, com aplicação de multa no **patamar mínimo**, no valor de **R\$ 2.000,00 (Dois mil reais)**, com espeque no Anexo I, da Resolução n.º 25 da ANAC, de 25 de abril de 2008, haja vista a existência de circunstância atenuante prevista no parágrafo primeiro, inciso III, conforme consulta ao SIGEC, considerado o rol taxativo findado no art. 22 da referida Resolução.

				Sanção aplicada
--	--	--	--	-----------------

NUP	Creto ou Multa (SIGEC)	Infração (AI)	Conduta	em segunda instância
00065.035640/2012-28	656022169	7254/2011/SSO	Extrapolar os limites de jornada de trabalho de tripulação simples ou mínima, fora dos casos previstos em lei. Artigo 302, inciso II, alínea "p", da Lei nº 7.565, de 19/12/1986 Artigo 21, alínea "a", da lei nº 7.183, de 05/04/1984	R\$ 2.000,00 (Dois mil reais)

À Secretaria.

Notifique-se.

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 16/10/2018, às 14:44, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **2108309** e o código CRC **659FBDB0**.

Referência: Processo nº 00065.035640/2012-28

SEI nº 2108309