



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

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 1701/2018

PROCESSO Nº 00065.167158/2013-37

INTERESSADO: LUIZ RODRIGO BECHSTEDT ROCHA

Brasília, 19 de julho de 2018.

DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA

MARCOS PROCESSUAIS

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Data da Infração	Lavratura do AI	Notificação do AI	Defesa Prévia	Decisão de Primeira Instância (DC1)	Notificação da DC1	Multa aplicada em Primeira Instância	Recurso
00065.167158/2013-37	658403169	12286/2013/SSO	17/08/2013	14/10/2013	16/12/2013	30/12/2013	26/08/2016	06/01/2017	R\$ 2.000,00 (Dois mil reais)	18/01/2017

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 12286/2013/SSO, pelo descumprimento da legislação vigente com fundamento no **artigo 302, inciso II, alínea "p" da Lei n.º 7.565/1.986 (Código Brasileiro de Aeronáutica) com interpretação sistemática ao disposto no artigo 21, alínea "a" da Lei n.º 7.183/1.984.**

1.2. O auto de infração descreve a seguinte ocorrência:

"Durante atividade de fiscalização, observou-se através da verificação do diário de bordo nº 106/PR-OAL/13 (Controle Eletrônico 052641) que o tripulante Luiz Rodrigo Brechstedt Rocha, C.ANAC 981464, realizou o voo 06-9182 de SBGR para SBSP e extrapolou os limites da regulamentação do aeronauta (apresentação às 06:00 UTC de 17/08/2013 e corte dos motores às 20:15 UTC de 17/08/2013)."

1.3. Segue anexo ao Auto de Infração a cópia do Diário de Bordo nº 106/PR-OAL/13 (Controle Eletrônico 05264), do voo 06-9182, do dia 17 de agosto de 2013.

1.4. Da Defesa do Interessado

1.5. Devidamente notificado do AI, o interessado apresentou defesa prévia tempestiva em 30/12/2013, oportunidade em que expôs suas razões, alegando que:

"Impugnado o Auto em epígrafe, art. 12 da Resolução nº 25, de 28/04/2008, de acordo com os fatos e fundamentos a seguir exposto:

I- Dos fatos e dos Fundamentos para Insustentabilidade do Auto de Infração: Depreende-se do Auto de Infração o seguinte histórico de ocorrência;

"Durante atividade de fiscalização, observou-se através da verificação do diário de bordo nº 106/PR-OAL/13 (Controle Eletrônico 052641) que o tripulante Luiz Rodrigo Brechstedt Rocha, C.ANAC 981464, realizou o voo 06-9182 de SBGR para SBSP e extrapolou os limites da regulamentação do aeronauta (apresentação às 06:00 UTC de 17/08/2013 e corte dos motores às 20:15 UTC de 17/08/2013)."

A ocorrência foi capitulada no art. 302, inciso II, alínea "p", da Lei nº 7.565/86.

No entanto, como restará cabalmente demonstrado, a autuação não pode subsistir, vez que a Defendente não cometeu qualquer infração à legislação vigente. Vejamos:

Cumpre-se esclarecer que o Defendente como copiloto, realizou o voo 9182, de 17/08/2013, trecho São Paulo (Guarulhos/ São Paulo (Congonhas), porém não extrapolou o limite de regulamentação. A jornada foi estendida pelo Comandante em 45 min. por imperiosa necessidade.

Ocorre que o horário de apresentação do Defendente no Diário de bordo nº 106/PR-OAL/2013 (Controle eletrônico 052641) foi preenchido em horário local e não em horário zulu.

O horário de apresentação preenchido como 06:00 corresponde ao horário local. Assim, considerando-se diferença entre a hora local, o correto horário de apresentação do defendente é 9:00 UTC.

O piloto em comando, em campo específico do diário de bordo nº 106/PR-OAL/13, fez as considerações referente ao correto horário de apresentação e jornada da tripulação, conforme documento anexo (doc.01).

Ademais, como já exposto, o Defendente compôs a tripulação do voo 06-9182 como copiloto e assim, estava subordinado à autoridade do piloto em comando, durante toda a operação.

O comandante é o responsável pela operação e segurança da aeronave, bem como, pelo cumprimento da legislação e normas aplicáveis ao transporte aéreo.

Assim dispõe o Código Brasileiro de Aeronáutico:

Art. 166. O Comandante é responsável pela operação e segurança da aeronave.

§ 1º O Comandante será também responsável pela guarda de valores, mercadorias, bagagens despachadas e mala postal, desde que lhe sejam asseguradas pelo proprietário ou explorador condições de verificar a quantidade e estado das mesmas.

§ 2º Os demais membros da tripulação ficam subordinados, técnica e disciplinarmente, ao Comandante da aeronave.

§ 3º Durante a viagem, o Comandante é o responsável, no que se refere à tripulação, pelo cumprimento da regulamentação profissional no tocante a:

- I - limite da jornada de trabalho;
- II - limites de voo;
- III - intervalos de repouso;
- IV - fornecimento de alimentos.

A portaria Interministerial 3.016, de 05 de fevereiro de 1988, que expede instrução para a execução da Lei nº 7.183/84, também dispõe sobre o

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

A seu turno a Lei nº 7.183/1.984 (Lei do Aeronauta) dispõe no Art. 21, alínea "a" o seguinte, a respeito da jornada de trabalho:

SEÇÃO II - Da Jornada de Trabalho

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

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

(...)

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

Quanto à jornada de trabalho, leiam-se, ainda, as seguintes disposições da Lei nº 7.183/1984 (Lei do Aeronauta):

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.

§ 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 vôo.

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

(...)

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.

Responsabilidade do comandante quanto ao cumprimento da regulamentação profissional dos tripulantes, no que se refere aos limites da jornada de trabalho. Vejamos:

Art. 12: É de responsabilidade do comandante- durante a viagem

I. A guarda de valores, mercadorias, bagagem, despachos e mala postal., desde que o proprietário ou explorador da aeronave lhe assegure condições de verificar a quantidade e estado das mesmas;

II. cumprimento da regulamentação profissional dos tripulantes no que se refere aos limites da jornada de trabalho, limites de voo, intervalos de repouso e fornecimento de alimentação;

III. adiamento ou suspensão da partida da aeronave quando julgar indispensável à segurança de voo;

IV. Providência quanto ao comparecimento de médicos ou da autoridade policial na primeira escala, para que sejam tomadas as medidas cabíveis, quando ocorrer mal súbito ou óbito de pessoas a bordo;

V. assento no Diário de Bordo, dos nascimentos e óbitos que ocorrem extraindo cópia para os fins de direito;

VI. as anotações do Diário de Bordo.

§ 1º - A guarda de valores fica condicionada à existência de local apropriado e seguro na aeronave, sendo responsabilidade do empregador atestar a segurança local.

§ 2º - A guarda de cargas e malas postais em terra somente será confiada ao comissário quando no local inexistir serviço próprio para essa finalidade.

Nota-se que nos termos da legislação vigente e da regulamentação específica, que a responsabilidade pelo controle da jornada da tripulação somente pode ser atribuída ao comandante.

Os dispositivos acima transcritos são taxativos quanto à responsabilidade do Comandante pelo cumprimento da regulamentação profissional dos tripulantes, no exercício da autoridade que a legislação aeronáutica lhe confere.

Desta forma, por expressa disposição legal, não há fundamento para subsistência da autuada, vez que a responsabilidade pelo controle da jornada é do comandante da aeronave.

II- Do Pedido

Ante o exposto, requer seja julgado insubsistente o Auto de infração, determinando-se o arquivamento do processo administrativo, vez que, como cabalmente demonstrado, a legislação vigente e a regulamentação específica preveem a responsabilidade do Comandante da aeronave pelo Cumprimento da regulamentação profissional.

Termo em que, pede deferimento."

1.6. **Decisão de Primeira Instância - DC1**

1.7. 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.

1.8. A partir da referida decisão foi originado o crédito de multa (CM) de número 658403169 no Sistema de Gestão de Créditos (SIGEC) da ANAC.

1.9. **Recurso**

1.10. Devidamente notificado a respeito da decisão condenatória em 06/01/2017, conforme faz prova a cópia de AR em anexo (SEI nº 0340349), o interessado interpôs **RECURSO** (SEI nº 0352378) em 18/01/2017, considerado tempestivo nos termos da Certidão ASJIN 0958613, no qual, em síntese, alega;

I- **DOS FATOS E DOS FUNDAMENTOS QUE COADUNAM PARA REFORMA DA DECISÃO PROFERIDA:** Alega que a jornada de trabalho deve ser de responsabilidade específica do comandante e não pode ser atribuída ao tripulante, citando o art. 12 da Lei 7.183/84. Alega que se reconheça a solidariedade entre o recorrente e o proprietário ou explorador da aeronave, deve-se necessariamente ser declarada a nulidade do Auto de Infração em análise e o cancelamento da penalidade aplicada. O explorador da aeronave recebeu o AI nº 12287/2013/SSO, imputando-lhe a titularidade da mesma infração descrita no auto em análise, o que seria considerado uma afronta ao Princípio do Non Bis in Idem. Traz também que o horário de apresentação do tripulante estava anotado no Diário de Bordo em horário local e não em horário Zulu. Aponta que só ultrapassou 15 minutos em sua jornada e não 04h14min conforme alegado na Decisão de Primeira Instância. Assegura que a extensão da jornada foi por imperiosa necessidade, nos ditames do que dispõe o art. 22 "c" da Lei 7.183/84.

II- **PEDIDO:** Assim requer que seja conhecido e provido o presente recurso, reformando a decisão proferida para cancelar a penalidade aplicada, determinando o arquivamento.

1.11. **É o breve relato. Passa-se à análise**

2. **PRELIMINARES**

2.1. Recurso recebido em seu efeito suspensivo.

2.2. **Da regularidade processual**

2.3. 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. **Da fundamentação da matéria e da materialidade infracional**

3.2. Com fulcro no art. 50 da Lei nº 9.784/1999, ratifica-se e adota-se, 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 acostada às fls. 14 a 17v.

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

Lei nº 7.565 (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;

3.4. **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 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. (g. n.)

3.5. **Das razões recursais**

3.6. **Quanto à alegação da ocorrência de aplicação do Princípio do "Non Bis In Idem",** não há o que se falar na sua violação no caso concreto. O princípio de vedação ao *bis in idem* não possui previsão constitucional expressa, embora seja reconhecido, de modo implícito, como decorrência direta dos princípios da legalidade, da tipicidade e do devido processo legal no texto da Constituição Federal de 1988. Assim, não se pode afirmar que a garantia do *non bis in idem* impossibilite o legislador, ou quem

lhe faça as vezes, de atribuir mais de uma sanção, administrativa ou não, a uma mesma conduta.

3.7. Para Mello (2007, p. 212 - MELLO, Rafael Munhoz de. Princípios constitucionais de Direito Administrativo Sancionador: as sanções administrativas à luz da Constituição Federal de 1988. São Paulo: Malheiros, 2007):

[...] o princípio do non bis in idem, por outro lado, não veda ao legislador a possibilidade de atribuir mais de uma sanção administrativa a uma mesma conduta. Foi afirmado acima que a sanção que atende ao princípio da proporcionalidade é a prevista no ordenamento jurídico: o legislador, observadas as normas constitucionais, define as medidas sancionadoras adequadas e proporcionais para cada situação de fato. Se estabelece a lei formal múltiplas sanções para uma mesma conduta, são elas as sanções adequadas e proporcionais, não sendo sua aplicação ofensiva ao princípio do non bis in idem.

3.8. Nada obsta, então, que ato normativo estipule a acumulação de sanções administrativas ou de sanções administrativas com outras consequências, como sanções penais e compensações civis, por exemplo (VITTA, 2003, p. 115 - VITTA, Heraldo Garcia. A Sanção no Direito Administrativo. São Paulo: Malheiros, 2003, p. 115). Vitta (2003, p. 119) reconhece a possibilidade de "*ser imposta mais de uma penalidade administrativa ao infrator ou responsável, quando ocorre descumprimento de um mesmo dever, porém, explicitamente, a norma determina a imposição, concomitante, de diferentes penalidades administrativas*".

3.9. Neste sentido, a Resolução ANAC 25/2008, em seu art. 10º, §§ 2º 3º, registra expressamente que mesmo diante de duas ou mais infrações num mesmo contexto probatório – e diante da apuração conjunta dos fatos, deverá a Administração considerá-las de forma individualizada, inclusive no tocante aos critérios de imposição de penalidades e dosimetria:

§ 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.

(...)

§ 3º Na hipótese do parágrafo anterior, a apuração conjunta dos fatos não implicará a utilização de critério de dosimetria distinto do estabelecido no Título III para a imposição de penalidades, devendo os atos decisórios que cominar em sanções, aplicá-las, de forma individualizada, pela prática de cada uma das infrações cometidas.

3.10. Dessa forma, não se vislumbra possibilidade de o argumento da defesa prosperar, uma vez que a norma que dispõe sobre o processo administrativo para a apuração de infrações e aplicação de penalidades, no âmbito da Agência, explicita a necessidade de tratativa individualizada de cada uma das condutas infracionais. Versa o artigo 302, inciso II, alínea "p" que descreve a conduta do autuado passível de multa como "*exceder, fora dos casos previstos em lei, os limites de horas de trabalho ou de voo*". Dado o núcleo infracional "exceder", cada vez que o poder de polícia estiver diante de uma extrapolação, estará diante de uma ocorrência autônoma. Assim, configurada a hipótese, respaldada pela doutrina administrativa, de poder ser imposta mais de uma penalidade administrativa ao infrator ou responsável, quando ocorre descumprimento de um mesmo dever, diante de permissivo normativo que explicitamente determina a imposição, concomitante, de diferentes penalidades administrativas.

3.11. **Sobre a alegação de que a jornada de trabalho deve ser de responsabilidade específica do comandante e não pode ser atribuída ao tripulante**, o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), em seu artigo 294, determina que é solidária a responsabilidade de quem cumprir uma jornada de trabalho exorbitante ou indevida.

3.12. Há de se verificar que a Lei 7.183/1984, que regula o exercício da profissão de aeronauta, estabelece em seu Capítulo II que o regime de trabalho que deve ser cumprido pelos aeronautas, determinando requisitos a serem cumpridos com relação à escala, à jornada de trabalho, aos períodos de sobreaviso e reserva, aos limites de voo e de pouso e aos períodos de repouso e folga. Da lei se destacam os seguintes artigos para o caso em análise:

Art. 17 A determinação para a prestação de serviço dos aeronautas, respeitados os períodos de folgas e repousos regulamentares, será feita:

- a) por intermédio de escala especial ou de convocação, para realização de cursos, exames relacionados com o adestramento e verificação de proficiência técnica;
- b) por intermédio de escala, no mínimo semanal, divulgada com antecedência mínima de 2 (dois) dias para a primeira semana de cada mês e 7 (sete) dias para as semanas subsequentes, para os vôos de horário, serviços de reserva, sobreaviso e folga; e
- c) mediante convocação, por necessidade de serviço.

Art. 18 A escala deverá observar, como princípio, a utilização do aeronauta em regime de rodízio e em turnos compatíveis com a higiene e segurança do 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:

- a) 11 (onze) horas, se integrante de uma tripulação mínima ou simples;
- b) 14 (quatorze) horas, se integrante de uma tripulação composta; e
- c) 20 (vinte) horas, se integrante de uma tripulação de revezamento.

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

3.13. É importante ressaltar que os limites de jornada de trabalho podem ser ampliados de acordo com regras estabelecidas no art. 22 da Lei nº 7.183/1984:

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.** (grifos nossos)

3.14. 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. 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. Assim, não há como alegar a existência da imposição patronal no caso concreto, uma vez que a segurança operacional deve estar sempre em primeiro lugar.

3.15. Conforme já tratado na Decisão de Primeira Instância, acostada às fls. fls. 14 a 17v, o horário de encerramento deve ser anotado, obrigatoriamente, em horário local (pois o diário de bordo deve seguir uma padronização). Desta forma, o cálculo da jornada total de trabalho do autuado foi realizado em horário local e, mesmo assim, se constatou uma extrapolação efetiva de 04 horas e 14 minutos para a jornada do dia 17/08/2013. Assim, restou configurada a materialidade infracional de extrapolação de jornada, mantidos os cálculos e termos daquela decisão, não tendo trazido o interessado prova para desconstituir de forma cabal a ocorrência da infração.

4. **DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO**

4.1. A Instrução Normativa Anac nº 08, de 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 28/04/2008, observando as circunstâncias atenuantes e agravantes existentes.

4.2. Para o reconhecimento da circunstância atenuante prevista no inciso I do §1º do art. 22 da Resolução Anac nº 25, de 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 sua incidência.

4.3. Da mesma forma, entende-se que o Interessado não demonstrou, nos autos, ter adotado voluntariamente qualquer providência eficaz para amenizar as consequências da infração. Registre-se que nenhuma medida que configure um dever pode ser fundamento para a aplicação dessa atenuante, prevista no inciso II do §1º do art. 22 da Resolução Anac nº 25, de 2008.

4.4. Para a análise da circunstância atenuante prevista no inciso III do §1º do art. 22 da Resolução Anac nº 25, de 2008 ("*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 17/08/2013, que é a data da infração ora analisada. Em pesquisa no SIGEC dessa Agência, ora anexada a esta análise, ficou demonstrado que não há penalidade anteriormente aplicada ao Autuado nessa situação. Devendo ser aplicada, assim, essa circunstância atenuante como causa de diminuição do valor da sanção.

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

5. **DA SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO**

5.1. Dada a presença de circunstância atenuante e ausência de agravantes aplicáveis ao caso, a penalidade deve ser aplicada 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.

6. **CONCLUSÃO**

6.1. 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 nº 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 nº 25 da ANAC, de 25 de abril de 2008, haja vista a existência de circunstância atenuante prevista no parágrafo primeiro, inciso III, §1º, considerado o rol taxativo fincado no art. 22 da referida Resolução.

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Conduta	Sanção aplicada em segunda instância
00065.167158/2013-37	658403169	12286/2013/SSO	Extrapolar em 17/08/2013 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 Secretária.

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 18/10/2018, às 12:40, 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 **2089722** e o código CRC **D8F88B4E**.

Referência: Processo nº 00065.167158/2013-37

SEI nº 2089722