

PARECER N° 1001/2019/JULG ASJIN/ASJIN
PROCESSO N° 00065.048875/2015-22
INTERESSADO: JOÃO LUIZ RIBEIRO

Submeto à apreciação de Vossa Senhoria Proposta de DECISÃO ADMINISTRATIVA DE SEGUNDA INSTÂNCIA, nos termos da minuta anexa.

ANEXO

MARCOS PROCESSUAIS										
NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Data da Infração	Lavratura do AI	Ciência do AI	Decisão de Primeira Instância (DC1)	Ciência da DC1	Multa aplicada em Primeira Instância	Protocolo do Recurso	Aferição Tempestividade
00065.054341/2012-92	659961173	000514/2015	24/06/2014	12/03/2015	20/04/2015	22/05/2017	24/05/2017	R\$ 3.500,00	01/06/2017	02/08/2017

Enquadramento: Art.302, Inciso II, Alínea "p", da Lei n° 7.565, de 19/12/1986 com interpretação sistemática ao disposto na alínea "a", do artigo 21, da Lei n.º 7.183/1.984.

Infração: Exceder, fora dos casos previstos em Lei, os limites de horas de trabalhos ou de voo - Exceder o tempo de jornada para uma tripulação simples.

Proponente: Rodrigo Camargo Cassimiro – SIAPE 1624880 – Portaria ANAC n° 845, de 13/03/2017.

INTRODUÇÃO

1. Trata-se de processo administrativo sancionador discriminado no quadro acima, que individualiza a materialidade infracional e retrata os marcos relevantes para o trâmite e regularidade processual.

2. Os autos evidenciam - Relatório de Ocorrência (DOC SEI 0108742 - fls. 02) que:

A empresa Líder Táxi Aéreo encaminhou a GTPO-RJ ofício n. 006/2014/FGA/OPR, de 11 de junho de 2014 e CARTA 014/POR/FGA/2014 de 24 de setembro de 2014, informando a utilização de jornadas estendidas em um voo da empresa, devidos, segundo ela, a espera demasiada para obter autorização para traslado ao Galeão.

Após análise do Diário de Bordo e da documentação apresentada pela empresa, constata-se que, o presente caso não se enquadra na à Lei 7.183 Art.22, por imperiosa necessidade. O referido caso consiste em procedimento dissonante ao que estabelece a lei n. 7.183 art. 21 alínea "a" que limita em 11 horas o limite de jornada de trabalho se integrante de uma tripulação simples.

3. Anexaram-se Páginas n.º 0033 e 0034 do Diário de Bordo da aeronave PR-PRE (DOC SEI 0108742 - fl. 03/04) em que se encontra a transgressão sob exame.

4. Ao contínuo, lavrou-se o auto de infração (DOC SEI 0108742 - fls. 01), descrevendo-se o fato assim: "Realizado análise do Processo n° 00065.160760/2014-24, constatou-se através do Diário de Bordo que o tripulante Sr. João Luiz Ribeiro, CANAC 137509, extrapolou a jornada de trabalho em 02 horas e 30 minutos, consistindo em procedimento dissonante ao que estabelece a lei n°7.183 art. 21, alínea 'a' que limita em 11 horas o limite de jornada de trabalho se integrante de uma tripulação simples".

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

HISTÓRICO

6. Respaldo pelo art. 50, § 1º, da Lei 9.784/1999 aproveita-se como parte integrante desta análise relato constante da decisão de primeira instância constante dos autos.

7. Em Defesa Prévia (DOC SEI 0108742 - fls. 06), o interessado alega:

Em resposta ao auto de infração 000514/2015, segue abaixo a justificativa e o ocorrido em que o referido auto de infração trata.

Motivo: O segundo acionamento do dia 24/06/14, com a decolagem de SBBH para SBRJ, ocorreu às 1900P, para socorro à uma aeronave. Mesmo de posse de 'SLOT' de pouso em SBRJ, trinta minutos após o pouso, a tripulação foi informada, pelos fiscais presentes no aeródromo, de que a aeronave não poderia pernoitar em SBRJ, devido ao grande fluxo de tráfego chegando no referido aeródromo. A empresa não possuía tripulação no Rio de Janeiro que pudesse assumir a aeronave e retirá-la do local. Tendo em vista ser um voo de traslado de SBRJ para SBGL de quinze minutos e o tripulante ter descansado em hotel durante a interrupção de doze horas e dez minutos, e ainda visando não atrapalhar a coordenação de tráfego aéreo no local, que no período foi muito intenso, a Empresa autorizou o traslado da aeronave, de SBRJ para SBGL, que ocorreu sem passageiros.

Do exposto solicito que considere a extrapolação dentro da normalidade prevista na lei do Aeronauta.

8. A Decisão de Primeira Instância (DC1), vide DOCs SEI 0631917 e 0693638, após cotejo integral de todos argumentos para com os elementos dos autos entendeu que os da autuado não evidenciaram elementos probatórios capazes de ilidir a aplicação de penalidade e condenou o interessado à sanção de multa no valor de R\$ 3.500,00 (três mil e quinhentos reais reais), patamar

médio, sem a incidência de circunstâncias atenuantes e agravantes. Especificou ainda:

2.1. Fundamentação Jurídica

A infração foi capitulada no **artigo 302, inciso II, alínea “p” do Código Brasileiro de Aeronáutica – CBAer**, nestes termos:

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;

E ainda, com interpretação sistemática ao disposto na **alínea "a", do artigo 21, da Lei n.º 7.183/1.984**:

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

e) - 20 (vinte) horas, se integrante de uma tripulação de revezamento. (g.n)

2.2. Análise da Defesa

O Autuado alegou que houve problemas com SLOT em SBRJ que obrigaram a mudança no planejamento porque a aeronave teria sido obrigada a decolar para o aeródromo SBGL, porém não possuía tripulação para fazer o traslado. Enfrentou também um grande fluxo de aeronaves nas imediações.

Além disso, o Autuado informou que houve o instituto da jornada interrompida, nos termos do parágrafo primeiro, do artigo 21, da Lei n.º 7.183/1.984, que permitiria ampliação da jornada em até a metade do tempo da interrupção da jornada, desde que fornecidas as devidas acomodações aos tripulantes. Importante ressaltar que a Lei n.º 9.784/1.999 dispõe, em seu artigo 36, que “*cabe ao interessado a prova dos fatos que tenha alegado, sem prejuízo do dever atribuído ao órgão competente para instrução e do disposto no artigo 37 desta Lei.*”.

Pois bem, muito embora não tenha sido apresentada documentação comprobatória sobre o fornecimento das devidas acomodações ao tripulante, os cálculos foram efetuados considerando que os ditames foram cumpridos, em que se verificou, ainda assim, a extrapolação da jornada do Autuado. Há de se verificar que a Lei n.º 7.183/1.984, que regula o exercício da profissão de aeronauta, estabelece em seu Capítulo II 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, limites de voo e de pouso e períodos de repouso e folga.

Desse modo, diante dos fatos expostos com clareza, chega-se à conclusão de que houve a extrapolação da jornada pelo Autuado, configurando infração à legislação aeronáutica.

2.3. Conclusão

De acordo com as cópias das páginas n.º 0033 e 0034 do Diário de Bordo da aeronave PR-PRE (fl. 03/04), pode-se calcular a jornada de trabalho do tripulante iniciada em 24/06/2014.

Para tais cálculos foram coletadas informações acerca das horas do nascer e pôr do sol para fins de apuração de hora de trabalho noturno, segundo consulta ao endereço eletrônico <http://www.aisweb.aer.mil.br/?i=nascer-por-do-sol&rs=1>, do DECEA/COMAER, em documentos cadastrados sob os n.º 0633037 e 0693604.

Constata-se, pela análise dos documentos acostados (fl. 03/04), a extrapolação da jornada realizada pelo Autuado, conforme a Tabela abaixo:

Dia 24/06/2014:

Apresentação (a)	Primeira Partida	Último Corte (b)	Final da Jornada (c) = (b+30min)	Nascer do Sol (hora local)	Por do Sol (hora local)
24/06/14 3:45	24/06/14 4:45	24/06/14 21:15	24/06/14 21:45	6:33	17:26
Jornada noturna antes nascer do sol (d)	Jornada noturna após pôr do sol (e)	Total da Jornada noturna (f) = (d)+(e)	Acréscimo noturno (g) = [(f)*0,1428]	Jornada Padrão (h)	Período de refeição (i)
2:48	4:19	7:07	01:01:00	11:00	00:00
Interrupção Programada da Viagem (início) (j)	Interrupção Programada da Viagem (fim) (k)	Total da Interrupção Programada da Viagem (l) = (k)-(j)	Dilatação da Jornada de trabalho (m) = (l)/2 (quando maior que 4h)	Total da Jornada (n) = (c) - (a) + (g) - (i)	
24/06/14 6:50	24/06/14 19:00	12:10	6:05	19:01	

Limite Legal para Jornada (o) = (h)+(m)	Extrapolação Efetiva (n)-(o)	Apresentação para próxima jornada (p)	Reapresentação (q)	Repouso Previsto	Repouso Efetivo (q-c)
17:05	1:56	-	-	-	-

Mesmo que fosse comprovada que a interrupção programada da viagem em 24/06/2014, o que não foi o caso, ainda foi verificada a extrapolção da jornada pelo Autuado.

Desta forma, restou configurada a prática de infração à legislação vigente, em especial ao previsto no **artigo 302, inciso II, alínea “p” do Código Brasileiro de Aeronáutica**.

3. PROPOSTA DE DECISÃO

Face ao exposto, sugere-se a aplicação de multa no **patamar médio**, no valor de **R\$ 3.500,00 (Três mil e quinhentos 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 e atenuantes previstas no parágrafo primeiro e segundo, conforme consulta ao SIGEC, considerado o rol taxativo fincado no art. 22 da referida Resolução.

9. O interessado foi devidamente notificado da decisão condenatória, interpondo **RECURSO ADMINISTRATIVO** (DOC SEI 0750551) em que reitera as alegações apresentadas em sede de defesa prévia.

10. **É o relato.**

PRELIMINARES

11. Primeiramente, salienta-se que não se encontram no presente processo vícios insanáveis. Ao interessado garantiu-se o direito de manifestação nos autos, podendo, inclusive, produzir provas. Observa-se que assim o fez, uma vez que apresentou diversas peças em sua defesa, sendo-lhe facultado apresentar provas à qualquer momento.

12. Assim, tem-se que em momento algum houve prejuízo ao exercício de defesa do Interessado ou à Administração. O AI traz expressamente que: *Realizado análise do Processo nº 00065.160760/2014-24, constatou-se através do Diário de Bordo que o tripulante Sr. João Luiz Ribeiro, CANAC 137509, extrapolou a jornada de trabalho em 02 horas e 30 minutos, consistindo em procedimento dissonante ao que estabelece a lei nº7.183 art. 21, alínea 'a' que limita em 11 horas o limite de jornada de trabalho se integrante de uma tripulação simples.*

13. Note-se que o Auto de Infração é o ato que dá início ao processo administrativo sancionador, conforme prescreve a Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986, que dispõe o sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBAer): “Art. 291. *Toda vez que se verificar a ocorrência de infração prevista neste Código ou na legislação complementar, a autoridade aeronáutica lavrará o respectivo auto, remetendo-o à autoridade ou ao órgão competente para a apuração, julgamento ou providências administrativas cabível.*”

14. Com base, nesse dispositivo, resta claro que verificada a infração, deve-se lavrar o respectivo AI, exatamente como verifica-se no presente caso.

15. Por sua vez, a Resolução ANAC nº 25 de 25 de Abril de 2008, complementa: “Art. 4º *O processo administrativo terá início com a lavratura do Auto de Infração – AI.*”

16. O auto de infração como principal documento de um processo administrativo traz embutido em si dois dispositivos primordiais para sua validade, que são a descrição do fato e seu enquadramento legal. Eles são os elementos necessários para que se informe, precisamente, o tipo infracional, permitindo, dessa forma, o exercício da ampla defesa e do contraditório.

17. A descrição objetiva do fato, conforme ocorreu, é suficiente para a construção da defesa, conforme jurisprudência dos tribunais superiores pátrios do STF e STJ:

- STF: RMS 24.129/DF, 2ª Turma, DJe 30/04/2012: “Exercício do direito de defesa. A **descrição dos fatos** realizada quando do indiciamento foi suficiente para o devido exercício do direito de defesa. Precedentes: MS 21.721; MS 23.490. (grifamos)

(...)

- Excerto de julgado do STJ: “O **indiciado se defende dos fatos que lhe são imputados e não de sua classificação legal, de sorte que a posterior alteração da capitulação legal da conduta não tem o condão de inquirir de nulidade o processo**. Precedentes: (MS 14.045/DF, Rel. Min. Napoleão Nunes Maia Filho, Terceira Seção, DJe 29.4.2010; MS 10.128/DF, Rel. Min. Og Fernandes, Terceira Seção, DJe 22.2.2010; MS 12.386/DF, Rel. Min. Felix Fischer, Terceira Seção, DJ 24.9.2007, p. 244” (STJ, MS 12.677/DF, 1ª Turma, DJe 20/04/2012). (grifamos)

18. No presente caso, os fatos estão correta e precisamente descritos, com todos os elementos necessários para a perfeita tipificação da infração. Ainda, a norma transgredida também se encontra claramente indicada, não havendo que se falar em embaraços ao exercício da ampla defesa e do contraditório. Deste modo encontra-se perfeitamente configurada a motivação do ato, uma vez que como afirma Hely Lopes Meirelles (MEIRELLES, Hely Lopes. **Direito Administrativo Brasileiro**. 29ª ed. São Paulo: Malheiros, 2004, p. 152.): “denomina-se motivação a exposição ou a indicação por escrito dos fatos e dos fundamentos jurídicos do ato”.

3.1. **Da Regularidade Processual** - Considerados os marcos apontados no início dessa análise e o exposto acima, acuso regularidade processual no presente feito. Foram preservados todos os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitados os princípios da Administração Pública, em especial contraditório e ampla defesa.

FUNDAMENTAÇÃO - MÉRITO E ANÁLISE DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO

19. **Da materialidade infracional** - A peça da DC1, devidamente motivada e fundamentada pelo decisor competente, confirmou, de forma clara e objetiva, a materialidade infracional imputada ao interessado pela fiscalização. Restou comprovado, de fato, com base na documentação probatória constante dos autos do processo, a inobservância pelo interessado, ao disposto no Art.302, Inciso II, Alínea "p", da Lei nº 7.565, de 19/12/1986 com interpretação sistemática ao disposto na alínea "a", do artigo 21, da Lei n.º 7.183/1.984.

20. Destarte, com fulcro no § 1º do art. 50 da Lei 9.784/1999, que abre a possibilidade de que a motivação da decisão de recurso administrativo consista em declaração de concordância com fundamentos de anteriores decisões, este relator ora endossa os argumentos trazidos por aquele decisor em sede de primeira instância para a confirmação da prática infracional, bem como fundamentação e a motivação da penalidade aplicada, declarando concordância a fim de que passem a fazer parte integrante do presente voto.

21. **Das razões recursais** - O Recorrente não trouxe em recurso, nenhuma argumentação sustentada por prova apta a desconstituir a materialidade infracional, que foi muito bem demonstrada pela Fiscalização.

22. Não havendo argumentação com prova em contrário, deve-se prevalecer aquilo que foi apurado pela Fiscalização. A atuação do Inspetor de Aviação Civil - INSPAC é ato administrativo que possui em seu favor presunção de legitimidade e cabe ao interessado a demonstração dos fatos que alega, nos termos do art. 36 da lei 9.784/99, que regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal:

Art. 36 Cabe ao interessado a prova dos fatos que tenha alegado, sem prejuízo do dever atribuído ao órgão competente para a instrução e o do disposto do art. 37 desta lei.

23. A presunção de legitimidade e legalidade dos atos administrativos advém do fato de que todos os atos devem estrito cumprimento em conformidade com a lei e de veracidade, por serem dotados da chamada fé pública. "Trata-se de presunção relativa (*juris tantum*), que, como tal, admite prova em contrário. O efeito prático de tal presunção é o de inverter o ônus da prova". (DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. Direito Administrativo. São Paulo: Atlas, 2001, página 72).

24. Pode-se dizer, portanto, que os atos emanados do Estado, independente de qual seja sua natureza – presumem-se verdadeiros até prova em contrário. A própria Constituição do Brasil estabelece que declarações e informações da Administração gozam de fé pública:

Art. 19. É vedado à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios:

(...)

II - recusar fé aos documentos públicos;

25. Se não se pode recusar a fé dos documentos públicos, é lógica a interpretação de que isso implica que os documentos (e atos) da Administração reputam-se (presumem-se) válidos. E mais, reputam-se válidos porque os atos administrativos se postam vinculados ao princípio da estrita legalidade, cujo efeito óbvio é que a Administração e seus agentes não podem atuar senão dentro dos limites legalmente postos, diferente dos entes privados, que podem atuar livremente contanto que não firam os limites legais.

26. Acrescente-se que a conduta praticada pelo atuado enquadra-se como erro de fato e de direito, vez que inobservam norma cogente e de aplicação *erga omnes* regularmente expedida pela ANAC.

27. Saliente-se que o cumprimento de norma *erga omnes* vigente é objetivo, sem distinção de elemento volitivo, a não ser que expressamente consignado pela norma regulamentar. Como os normativos em comento não fazem expressamente esta distinção, não há que falar em exigência de voluntariedade para incursão na infração.

28. Este entendimento é corroborado por Hely Lopes Meirelles, que destaca que a multa administrativa, diferente das sanções penais, é de natureza objetiva, isto é, prescinde da caracterização da culpa ou do dolo do infrator para ser devida, uma vez que decorre do expresse descumprimento de conduta desejável imposta pelo Estado, decorrente precipuamente da supremacia do interesse público. (MEIRELLES, Hely Lopes. Direito Administrativo Brasileiro. 23ª ed. São Paulo: Malheiros, 1999.)

29. Desse modo, resta claro que, no presente caso, como estabelecido por norma cogente oponível a todos os abrangidos em seu espectro, de caráter vinculativo, não há margem para exceções quanto ao seu cumprimento no que tange a ausência do elemento volitivo.

30. Ainda, faz-se importante destacar o ensino de Celso Antônio Bandeira de Mello de que a finalidade das sanções relacionadas às infrações administrativas é desestimular a prática das condutas censuradas ou constranger ao cumprimento das obrigatórias, intimidando eventuais infratores. Todas as multas administrativas devem cumprir função intimidadora e exemplar, mas existem as que se limitam a esta função, e outras que buscam também ressarcir a Administração de algum prejuízo causado (multas ressarcitórias) como também as que apresentam caráter cominatório, se renovando continuamente até a satisfação da pretensão, obrigando o administrado a uma atuação positiva (astreinte). (BANDEIRA DE MELLO, Celso Antônio. Curso de direito administrativo. 24ª., São Paulo, Malheiros Editores, 2012, p. 864/865 e p. 879).

31. Daí a compreensão de que no processo administrativo sancionatório impera o livre convencimento do Fiscal-Regulador dentro da discricionariedade motivada e cotejo para com a finalidade específica a ser atingida com a eventual sanção a ser aplicada caso-a-caso. Esta finalidade, por sua vez, posta-se adstrita aos patamares firmados por norma de aplicação cogente e *erga omnes*, qual seja a tabela de valores dos Anexos da Resolução ANAC 25/2008.

32. Se houve a constatação da infração, este é o motivo para a aplicação da sanção. Se houve aplicação de sanção, os anexos da Resolução 25/2008 estabelecem os patamares de aplicação que não podem ser extrapolados pela unidade julgadora – e, no caso, efetivamente não houve extrapolação. Pelo contrário, aplicou-se inclusive o valor médio. Pelo fato de isto restar bem configurado nos autos, em

especial pelo entendimento supra de a dosimetria (patamares de multa) ter supedâneo normativo (Anexo da Resolução ANAC 25/2008), não prosperam quaisquer alegações quanto à aplicação da sanção de multa e ao seu valor (irrazoabilidade, desproporcionalidade e legalidade).

33. Por fim, destaque-se, como bem apontado na DC1, que mesmo contabilizando-se a interrupção de horas informada, constata-se a ocorrência da infração.

34. **Ante o exposto, tem-se que as razões dos recursos não lograram êxito em afastar a prática infracional objeto do presente feito e atribuída ao interessado, restando esta configurada nos termos aferidos pela fiscalização.**

DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

35. 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

36. 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.

37. 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.

38. Para a análise da circunstância atenuante prevista 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 nas datas dispostas no quadro em epígrafe – que são as datas das infrações ora analisadas.

39. Em pesquisa no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC dessa Agência, ficou demonstrado que há penalidade (SEI 0631861) anteriormente aplicada ao autuado nessa situação, a exemplo do crédito de multa 659077172.

40. 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.

41. Dada a ausência de circunstâncias atenuantes e de circunstâncias agravantes aplicáveis ao caso, sugere-se que a penalidade a ser aplicada seja quantificada em R\$ 3.500,00 (três mil e quinhentos reais reais), que é o valor médio previsto, à época do fato, para a hipótese em tela - COD. ELT, letra "p", da Tabela de Infrações II –INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS A AERONAUTAS E AEROVIÁRIOS OU OPERADORES DE AERONAVES - P. Física - do Anexo I, da Resolução nº. 25/2008, e alterações posteriores.

42. **Da sanção a ser aplicada em definitivo** - Quanto ao valor da multa aplicada pela decisão de primeira instância administrativa, diante do esposado neste arrazoadado, entendo que cabe a **MANUTENÇÃO**, do valor da multa no patamar médio, R\$ 3.500,00 (três mil e quinhentos reais reais).

CONCLUSÃO

43. Pelo exposto, sugiro **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO** a multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa em desfavor de João Luiz Ribeiro, conforme individualização no quadro abaixo:

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Data da Infração	Infração	Enquadramento	SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO
00065.054341/2012-92	659961173	000514/2015	24/06/2014	Exceder, fora dos casos previstos em Lei, os limites de horas de trabalhos ou de voo - Exceder o tempo de jornada para uma tripulação simples.	Art.302, Inciso II, Alínea "p", da Lei nº 7.565, de 19/12/1986 com interpretação sistemática ao disposto na alínea "a", do artigo 21, da Lei n.º 7.183/1.984.	R\$ 3.500,00 (três mil e quinhentos reais reais)

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

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



Documento assinado eletronicamente por **Rodrigo Camargo Cassimiro, Técnico(a) em Regulação de Aviação Civil**, em 31/07/2019, às 17:56, conforme horário oficial de Brasília,



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **3299012** e o código CRC **1C0E45EF**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 1135/2019

PROCESSO Nº 00065.048875/2015-22

INTERESSADO: João Luiz Ribeiro

1. Recurso conhecido e recebido em seu efeitos suspensivo, vez que apresentado na vigência do art. 16 da Res. ANAC 25/2008.
2. Analisados todos os elementos constantes dos autos, em especial manifestações do interessado. Foi dada ampla oportunidade de manifestação no feito, respeitados prazos e dialética processual, de modo que preservados ampla defesa e contraditório inerentes ao certame.
3. De acordo com a proposta de decisão (3299012) 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.
4. Dosimetria adequada para o caso. À luz do art. 36, §6º, da Resolução 472/2018, que entrou em vigor a partir de 04/12/2018, "*para fins de aferição da dosimetria deve-se considerar o contexto fático existente quando do arbitramento da sanção em primeira instância*".
5. 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 com lastro no art 42, inciso I da Resolução ANAC nº 472, de 2018, e competências ditadas 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 de João Luiz Ribeiro, nos seguintes termos:

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Data da Infração	Infração	Enquadramento	SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO
00065.054341/2012-92	659961173	000514/2015	24/06/2014	Exceder, fora dos casos previstos em Lei, os limites de horas de trabalhos ou de vôo - Exceder o tempo de jornada para uma tripulação simples.	Art.302, Inciso II, Alínea "p", da Lei nº 7.565, de 19/12/1986 com interpretação sistemática ao disposto na alínea "a", do artigo 21, da Lei n.º 7.183/1.984.	R\$ 3.500,00 (três mil e quinhentos reais reais)

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 02/08/2019, às 18:59, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **3299385** e o código CRC **17E83A42**.

Referência: Processo nº 00065.048875/2015-22

SEI nº 3299385