

PARECER Nº 1002/2019/JULG ASJIN/ASJIN
PROCESSO Nº 00065.059228/2012-01
INTERESSADO: JOSÉ LUIZ DE ANDRADE NETO

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
00065.059228/2012-01	64850515	01045/2012	13/02/2012	12/03/2012	Ausente	15/06/2015	25/07/2018	R\$ 2.000,00	02/08/2018	18/10/2018

Enquadramento: 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 nº 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 nº 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 0430928 - fls. 02) que:

Durante auditoria na empresa Air Brasil Linhas Aéreas LTDA. foram recolhidas cópias dos Registros de Bordo para análise.
 Este INSPAC foi encarregado de analisar os Registros de Bordo com a finalidade de detectar as situações e tomar as medidas necessárias.
 Assim sendo, após análise das cópias dos referidos registros foram encontradas as seguintes não conformidades.
 Foi constatado que, no dia 18 de fevereiro de 2012, o tripulante José Luiz de Andrade Neto, CANAL 543769 não cumpriu o previsto no Artigo 21º (a) da Lei 7.183/84 ao extrapolar o limite de horas de trabalho. (cópias das páginas do Registro de Bordo anexa).

3. Anexou-se a cópia da página do registro de voo (DOC SEI 0430928 - fl. 03) em que se encontra a transgressão sob exame.

4. Ato contínuo, lavrou-se o auto de infração (DOC SEI 0430928 - fls. 01), descrevendo-se o fato assim: "*Foi constatado que o tripulante JOSE LUIZ DE ANDRADE NETO, CANAL 543769, excedeu, fora dos casos previstos em lei, os limites de horas de trabalhos ao realizar uma jornada de 11:02 horas que foi iniciada às 01:30 horas do dia 18/02/2012 e finalizada às 12:32 horas do dia 18 de fevereiro de 2012, descumprindo o disposto no artigo 21, alínea "a" da Lei N. 7.183, de 05 de abril de 1984*".

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 0430928 - fls. 04/06), o interessado alega:

- I - que houve erro formal na identificação da aeronave no AI, a matrícula correta é PR-MTJ, em vez de PR-MJT;
- II - que a extrapolação de da jornada em dois minutos não teria causado risco à segurança;
- III - que se atenua a sanção por inexistência de aplicação de penalidade no último ano e por reconhecimento da infração.

8. A **Decisão de Primeira Instância (DC1)**, vide DOC SEI 0430928 - fls. 10/11, 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\$ 2.000,00 (dois mil reais reais), patamar mínimo, com a incidência de circunstância atenuante e a ausência de agravantes. Especificou ainda:

2.1. Fundamentação Jurídica

A infração foi capitulada no **artigo 302, inciso II, alínea "p" do CBAer**, que dispõe:

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;

O auto baseia-se nos dados do diário de bordo que contrariariam o estabelecido no artigo 21 da Lei n. 7183/84:

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

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

b) - 14 (quatorze) horas, se integrante de uma tripulação composta; e

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

Quanto à extrapolação da jornada de trabalho temos:

Referente ao AI 01045/2012:					
Apresentação (a)	Primeira Partida	Último Corte	Final da Jornada (b)	Nascer do sol (hora local)	Pôr do sol (hora local)
18/2/12 1:20	18/2/12 13:14	18/2/12 14:02	18/2/12 14:32	8:57	21:12
Jornada Noturna (Total de horas noturnas) (c)	Acréscimo noturno [(c)*0,1428] (d)	Interrupção Programada da Viagem (início) (e)	Interrupção Programada da Viagem (fim) (f)	Total da Interrupção Programada da Viagem (g) = (f)-(e)	Dilatação da Jornada de Trabalho (h) = (g)/2 (quando maior que 4h)
7:37	01:05:17	Não Aplicável	Não Aplicável	Não Aplicável	Não Aplicável
Jornada Padrão (i)	Limite Legal para Jornada (j) = (i)+(h)	Período de refeição (k)	Total da Jornada (l) = [(b) - (a)] + (d) - (k)		Extrapolação Efetiva (l)-(j)
11:00	11:00	00:00:00	14:17:17		03:17:17

A partir dos dados das folhas dos diários de bordo chegou-se à conclusão que houve extrapolação da jornada de trabalho nos dias supracitados.

2.2. Análise da Defesa

Ocorre que, após o devido cálculo das jornadas de trabalho do tripulante (visto acima) constatou-se a extrapolação das mesmas, lembrando-se que, embora tenha ocorrido divergências entre os horários de extrapolação informados pelo INSPAC nos autos de infração com os devidos cálculos realizados aqui nesta decisão, mesmo que houvesse dois minutos de excesso, não se vê nenhuma ressalva prevista na legislação quanto a qualquer limite injustificadamente incluso na jornada de trabalho do tripulante.

Ressalta-se que o não cumprimento do estabelecido no artigo 21 da Lei n. 7183/84 torna passível de punição qualquer tripulante que extrapole o mesmo, independentemente do período de tempo, quer seja de dois minutos ou muitas horas.

As declarações apresentadas pela parte autuada não demonstraram nenhuma excludente para aplicação de penalidade, bem como os demais fatos exarados pela Dependente, não a eximindo do cumprimento das normas legais.

Dessa maneira, todas as suas alegações, em sua defesa, não podem servir para excluir a sua responsabilidade administrativa, na medida em que não traz aos autos qualquer comprovação que possa excluir a responsabilidade do Autuado quanto ao ato infracional praticado e afastar a aplicação da sanção administrativa.

9. O interessado foi devidamente notificado da decisão condenatória, interpondo **RECURSO ADMINISTRATIVO** (DOC SEI 2094025) 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: *Foi constatado que o tripulante JOSE LUIZ DE ANDRADE NETO, CANAL 543769, excedeu, fora dos casos previstos em lei, os limites de horas de trabalhos ao realizar uma jornada de 11:02 horas que foi iniciada às 01:30 horas do dia 18/02/2012 e finalizada às 12:32 horas do dia 18 de fevereiro de 2012, descumprindo o disposto no artigo 21, alínea "a" da Lei N. 7.183, de 05 de abril de 1984.*

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 verifique 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 cabíveis.”

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. Desse 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. Pelo contrário, admite ter havido a extrapolação, tentando justificá-la sem provas ou alegações legalmente válidas.

22. Não havendo argumentação com prova em contrário, deve-se prevalecer aquilo que foi apurado pela Fiscalização. A autuação 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 firmem os limites legais.

26. Acrescente-se que a conduta praticada pelo autuado 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 exposto 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 mínimo. 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.

33. **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

34. 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

35. 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.

36. 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.

37. 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.

38. Em pesquisa no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC dessa Agência, ficou demonstrado que **não há** penalidade (SEI 0430928 - fls. 09) anteriormente aplicada ao autuado nessa situação.

39. 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.

40. Dada a presença de circunstância atenuante e a ausência de circunstâncias agravantes aplicáveis ao caso, sugere-se que a penalidade a ser aplicada seja quantificada em R\$ 2.000,00 (dois mil reais reais), que é o valor mínimo 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.

41. Ressalte-se que eventual cumulação de atenuantes - sem a presença de agravantes - não tem impacto prático no valor de multa, uma vez que a norma prevê apenas um valor de piso. Assim, não se pode ultrapassar tal valor.

42. **Da sanção a ser aplicada em definitivo** - Quanto ao valor da multa aplicada pela decisão de primeira instância administrativa, diante do esposado neste arrazoado, entendo que cabe a **MANUTENÇÃO**, do valor da multa no patamar mínimo, R\$ 2.000,00 (dois mil 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 José Luiz de Andrade Neto, 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
00065.059228/2012-01	648505157	01045/2012	13/02/2012	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\$ 2.000,00 (dois mil 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 17:58, 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 **3299504** e o código CRC **0528ED1F**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 1136/2019

PROCESSO Nº 00065.059228/2012-01

INTERESSADO: José Luiz de Andrade Neto

1. Recurso conhecido e recebido em seus efeitos suspensivos, 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 (3299504) 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 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 nº 381/2016, **DECIDO:**

- **NEGAR PROVIMENTO** ao Recurso, **mantendo a decisão aplicada pelo setor de primeira instância administrativa**, em desfavor de José Luiz de Andrade Neto, nos seguintes termos:

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Data da Infração	Infração	Enquadramento	SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO
00065.059228/2012-01	648505157	01045/2012	13/02/2012	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\$ 2.000,00 (dois mil 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 **3300320** e o código CRC **83342D81**.

Referência: Processo nº 00065.059228/2012-01

SEI nº 3300320