

PARECER Nº 1360/2019/JULG ASJIN/ASJIN  
 PROCESSO Nº 60800.026114/2010-76  
 INTERESSADO: EDILSON ANTONIO PEREIRA

Após as devidas considerações acerca da PROPOSTA DE DILIGÊNCIA EM SEGUNDA INSTÂNCIA, pelo fato de Extrapolar os limites de horas de voo de tripulação simples ou mínima, fora dos casos previstos em lei, nos termos da minuta anexa

Brasília, 18 de outubro de 2019.

**ANEXO**

MARCOS PROCESSUAIS																
NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Interessado	Data da Infração	Lavratura do AI	Notificação do AI	Defesa Prévia	Decisão de Primeira Instância (DC1)	Notificação da DC1	Protocolo do Recurso	Multa aplicada em Primeira Instância	Decisão de Segunda Instância	Notificação da DC2	Protocolo do Recurso	Aferição Tempestividade	
60800.026114/2010-76	636357131	6054/2010	EDILSON ANTONIO PEREIRA	julho, agosto e setembro de 2010	08/10/2010	16/02/2012	in albis (folha 14)	07/02/2013	14/05/2013	24/05/2013	R\$ 2.000,00	R\$ 3.500,00	não consta	25/04/2016	23/03/2018	

**Enquadramento:** Art. 302, Inciso II, alínea "p", da Lei nº 7.565, de 19/12/1986 Artigo 29, alínea "c", da lei nº 7.183, de 05/04/1982/1986.

**Infração:** Extrapolar os limites de horas de voo de tripulação simples ou mínima, fora dos casos previstos em lei

**Proponente:** Eduardo Viana Barbosa – SIAPE 1624783 (Portaria Nomeação Membro Julgador ANAC nº 1381, DIRP/2016).

**INTRODUÇÃO**

1. **HISTÓRICO**

2. **Do auto de Infração:** Foi constatado que no período de 3º trimestre de 2010, o (a) tripulante Edilson Antônio Pereira excedeu, fora dos casos previstos em Lei, o limite trimestral de horas de voo, ao efetuar o total de 239,65 horas de voo no referido trimestre, ultrapassando, dessa forma, o limite de 230 horas, previsto no artigo 30, alínea "c" da Lei nº 7.183, de 05 de abril de 1984.

3. **Dos Relatório de Fiscalização:**

4. A empresa Passaredo, devido às constatações anteriores de descumprimento da Lei 7.183/84, de 05/04/84, está sob vigilância especial pela qual é obrigada a prestar informações a respeito da escala de voo de seus tripulantes.

5. A partir destas informações, extrato do Relatório de Pagamento de Tripulantes do Sistema Integrado de Gestão de Linhas Aéreas (SIGLA) para os meses de julho, agosto e setembro, foi apurado que o tripulante citado no auto de infração excedeu o limite de tempo de voo trimestral estabelecido pelo Artigo 03, Alínea "c" da Lei do Aeronauta, bem como do Art. 302, Inciso II, alínea "p", da Lei nº 7.565, de 19/12/1986.

6. **Da defesa Prévia:**

7. Transcorreu *in albis*.

8. **A Decisão de Primeira Instância (DC1)** após cotejo integral de todos argumentos para com os elementos dos autos entendeu que as da autuada não evidenciaram elementos probatórios capazes de elidir a aplicação de penalidade e condenou a interessada à sanção de multa no valor de **R\$ 2.000,00 (Dois mil reais)**, levando-se em conta as circunstâncias previstas nos diversos incisos do § 1º e § 2º do artigo 22 da Resolução nº. 25/2008.

9. **Do Recurso:**

10. Em sede recursal, alega que as operações são de responsabilidade do proprietário ou explorador da aeronave

SUBPARTE H REQUISITOS DOS AVIÕES

121.151 Aplicabilidade Esta subparte estabelece requisitos para aviões de todos os detentores de certificado

121.153 Requisitos de aviões: geral (a) Exceto como previsto no parágrafo (c) desta seção, nenhum detentor de certificado pode operar um avião, a menos que tal avião:

(1)

...

(5) o avião for operado por tripulação empregada do detentor de certificado; e

11. Daí, entende que não poderia ser responsabilizado pela suposta infração e, sim, a companhia aérea ou, por analogia à leitura do Artigo 294 do CBAer, apenas solidariamente:

Art. 294. Será solidária a responsabilidade de quem cumprir ordem exorbitante ou indevida do proprietário ou explorador de aeronave, que resulte em infração deste Código.

12. Ademais, julga a ocorrência do instituto *non bis in idem*, posto que do mesmo fato ensejou a lavratura de auto de infração contra a Passaredo.

13. Aduz, ainda, que tal fato se dera por motivo de força maior, devido ao contexto em que vários tripulantes foram desligados da empresa e, mesmo assim, primou por cumprir as HOTRANS devidas e que teria adotado providências eficazes a fim de evitar a ocorrência descrita no Auto.

14. Por fim, contesta o valor da multa aplicada novamente arguindo a responsabilidade da operadora ante os fatos.

15. Eis que chegam os autos conclusos à análise deste relator em 17/10/2019.

16. **É o relato.**

17. **PRELIMINARES**

18. **Da Regularidade Processual** - Considerados os marcos apontados no início dessa análise, acuso regularidade processual nos presentes feitos. Foram preservados todos os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitados os princípios da Administração Pública, em especial contraditório e ampla defesa. Julgo os processos aptos para receber a decisão de segunda instância administrativa por parte desta Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância - ASJIN.

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 nos autos do processo, que a o interessado extrapolou os limites de horas de voo de tripulação simples ou mínima, fora dos casos

previstos em lei, 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;*

20. Bem como na alínea "c", do artigo 21, da Lei n.º 7.183/1.984:

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

*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. (g. n.)*

21. Nota-se que a infração disposta na alínea "p" do inciso II do art. 302 do CBA incide sempre que um aeronauta ultrapassa as horas da jornada de trabalho.

#### 22. **Da Decisão de Segunda Instância**

23. Em sede de Segunda Instância, o parecerista ensejou entendimento no sentido de que, à época da DC1, o recorrente não fazia jus à circunstância atenuante de ausência de penalidades anteriores ao fato e aplicou, como agravante o valor médio previsto de R\$ 3.500,00, tendo como base o crédito de multa nº 644.447/14-7, nup nº 60800.024154/2010-83.

#### 24. **Do Recurso da Decisão de Segunda Instância**

25. Agora em recurso, torna a arguir a responsabilidade da operadora a fim se eximir da responsabilidade dos fatos e que o valor aplicado em sede de segunda instância, majorando ao patamar médio carece de razoabilidade, haja vista a Resolução da ANAC não estabelecer quais critérios devam ser respeitados quando de sua aplicação, assim, segundo seu entendimento, seria a norma inconstitucional.

26. Por fim, afirma que não se poderia afastar a atenuante aplicada ao caso, posto que não possuía penalizações definitivas no último ano e deveria ser apenado em, no máximo R\$ 500,00, posto que os critérios utilizados não respeitam os princípios da legalidade, proporcionalidade e razoabilidade e, assim, requer a insubsistência do auto de infração, afastando se a aplicação da penalidade imposta na auto de infração, bem como requerer o acolhimento das alegações complementares ao recurso para o fim de manter a atenuante já aplicada ao caso.

27. Ante do histórico apontado, passo aos argumentos recursais.

#### 28. **Da alegação de incidência do princípio non bis in idem**

29. Posteriormente, alega a recorrente que deve ser declarado a incidência do instituto do *Bis in Idem*, razão não assiste às colocações da recorrente. Não se verifica, no presente caso, uma "única infração", mas sim, duas condutas **individuais e autônomas** que implicam cada qual em uma infração.

30. Verifica-se, portanto, que cada conduta gerou uma infração distinta. Logo, não há que se falar em *bis in idem*. No que diz respeito ao princípio de vedação *ao bis in idem*, este **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. 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. 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*

31. 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, Herald 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".

32. 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.***

*(sem grifo no original)*

33. No caso em apreço, cada um dos autos de infração, um dirigido à Operadora e outro ao Tripulante, refere-se a duas condutas irregulares. Permitir que a punição deixasse de ser cumulativa no presente caso poderia ocasionar a perda de seu efeito prático; o ilícito poderia resultar em irregularidade em observância ao tratamento isonômico e descaracterizando completamente a finalidade da sanção, de reprimir a transgressão do ordenamento vigente. 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.

34. Assim, razão não assiste ao argumento recursal.

#### 35. **Da alegação de desproporcionalidade do valor da multa aplicada:**

36. Quanto à quantificação de multa imposta, a Resolução ANAC nº 25/2008 e a Instrução Normativa ANAC nº 08/2008 disciplinam, de modo a atender ao preceito contido no artigo 295 do CBA ("A multa será imposta de acordo com a gravidade da infração, podendo ser acrescida da suspensão de qualquer dos certificados ou da autorização ou permissão"), o procedimento para o arbitramento de penalidades pecuniárias, mediante a eleição dos critérios objetivos aplicáveis. Desta forma, preconizam os artigos 20, 21 e 22 da Resolução ANAC nº 25/2008, vigentes à época e transcritos sob mesma égide na

*Resolução ANAC nº 25/2008*

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

*§ 1º No caso de grave dano ao serviço ou aos usuários, o valor da multa poderá ser majorado em até 1.000 (mil) vezes o valor máximo estabelecido nas Tabelas constantes dos Anexos I, II e III, considerada a gravidade da infração, a vantagem auferida, a condição econômica do infrator, e/ou seus antecedentes. (Incluído pela Resolução nº 253, de 30.10.2012)*

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

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

**CAPÍTULO II DAS ATENUANTES E AGRAVANTES**

*Art. 22. Para efeito de aplicação de penalidades serão consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes.*

*§ 1º São circunstâncias atenuantes:*

*I - o reconhecimento da prática da infração;*

*II - a adoção voluntária de providências eficazes para evitar ou amenizar as consequências da infração, antes de proferida a decisão;*

*III - a inexistência de aplicação de penalidades no último ano.*

*§ 2º São circunstâncias agravantes:*

*I - a reincidência;*

*II - a recusa em adotar medidas para reparação dos efeitos da infração;*

*III - a obtenção, para si ou para outrem, de vantagens resultantes da infração;*

*IV - exposição ao risco da integridade física de pessoas;*

*V - a destruição de bens públicos;*

*VI - o número de reclamações de passageiros registradas em relação ao mesmo fato. (Redação dada pela Resolução nº 306, de 25.2.2014, em vigor em 30.3.2014)*

*§ 3º Ocorre reincidência quando houver o cometimento de nova infração, após penalização definitiva por infração anterior.*

*§ 4º Para efeito de reincidência não prevalece a infração anterior se entre a data de seu cometimento e a da infração posterior tiver decorrido período de tempo igual ou superior a um ano.*

37. De acordo com os referidos dispositivos, resta estabelecido que a dosimetria da sanção deve ter início no termo médio, permitindo a eventual existência de circunstâncias atenuantes e/ou agravantes o seu deslocamento para o valor mínimo ou máximo.

38. Conforme os valores constantes do Anexo II, da Tabela de INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS A AERONAUTAS E AEROVIÁRIOS OU OPERADORES DE AERONAVES - PESSOA FÍSICA, no que diz respeito à infração ao disposto na Alínea "p" das Infrações, a qual poderá ensejar multa no valor de R\$ 2.000,00 (grau mínimo), R\$ 3.500,00 (grau médio) ou R\$ 5.000,00 (grau máximo), conforme a circunstância, por exceder, fora dos casos previstos em Lei, os limites de horas de trabalhos ou de voo.

39. Assim, não há que se falar em valor exorbitante na fundamentação do *quantum* da fixação da base da sanção uma vez que o próprio fundamento para a aplicação da sanção foi a própria prática, por parte da autuada, de ato infracional previsto na legislação (devidamente constatado/apurado no caso, como bem mostram os autos).

40. A partir disso, a dosimetria pode ser entendida como ato vinculado aos valores e patamares estabelecidos no anexo da Resolução 25/2008 e dali a Administração não pode extrapolar, vez que subjugada ao princípio constitucional da estrita legalidade. É dizer que em razão da taxatividade da norma e pelo fato de a Administração Pública pautar-se pelo princípio da legalidade, impossível que a Agência aplique atenuantes de forma arbitrária já que deve o autuado se adequar aos requisitos da norma.

41. Por este motivo, entende-se o que os argumentos de defesa no tocante ao valor da multa da multa não devem prosperar. Pelo contrário, há, sim, fundamento pra aplicação da multa e uma vez aferido o ato infracional, os patamares de aplicação constantes do anexo da Resolução 25/2008 (públicos e notórios, vez que integrantes de norma vigente e pública) vinculam a unidade julgadora.

**42. Da Alegação de redução do valor da multa a R\$ 500,00:**

43. De acordo com os referidos dispositivos, resta estabelecido que a dosimetria da sanção deve ter início no termo médio, permitindo a eventual existência de circunstâncias atenuantes e/ou agravantes o seu deslocamento para o valor mínimo ou máximo.

44. Conforme os valores constantes do Anexo II, da Tabela de Infrações imputáveis às pessoas jurídicas, no que diz respeito à infração ao disposto no artigo 299 do CBAer, a qual poderá ensejar multa no valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais) no patamar mínimo, R\$ 3.500,00 (três mil e quinhentos reais) no patamar intermediário e R\$ 5.000,00 (cinco mil reais) no patamar máximo, conforme a circunstância;

45. Assim, não há que se falar em redução do *quantum* da fixado como da base da sanção uma vez que o próprio fundamento para a aplicação da sanção foi a própria prática, por parte da autuada, de ato infracional previsto na legislação (devidamente constatado/apurado no caso, como bem mostram os autos).

46. A partir disso, a dosimetria pode ser entendida como ato vinculado aos valores e patamares estabelecidos no anexo da Resolução 472/2018 e dali a Administração não pode extrapolar, vez que subjugada ao princípio constitucional da estrita legalidade. É dizer que em razão da taxatividade da norma e pelo fato de a Administração Pública pautar-se pelo princípio da legalidade, impossível que a Agência aplique atenuantes de forma arbitrária já que deve o autuado se adequar aos requisitos da norma.

47. Por este motivo, entende-se o que os argumentos de defesa no tocante ao valor da multa da multa não devem prosperar. Pelo contrário, seria sem fundamento a aplicação da multa em, valor diverso ao prescrito na norma, uma vez aferido o ato infracional, os patamares de aplicação constantes do anexo da Resolução 472/2018 (públicos e notórios, vez que integrantes de norma vigente e pública) vinculam a unidade julgadora.

**48. Da alegação de ausência de motivação:**

49. Incoerente, pois, falar-se em ausência de motivação, razoabilidade e fundamentação do ato administrativo que apenou o interessado em decisão de primeira instância. Ao contrário do alegado pelo interessado, a aplicação da penalidade seguiu rigorosamente o disposto na norma, sendo a multa a pena prevista no próprio normativo para infração constatada no caso em tela.

50. Observe-se, ainda, que o fundamento da sanção aplicada na decisão recorrida também consta de forma expressa no AI, em sua capitulação e na descrição da ocorrência e da conduta infracional, matéria exaustivamente tratada e fundamentada pelo decisor.

51. 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, como já exposto, posta-se adstrita aos patamares firmados por norma de aplicação cogente e *erga omnes*. A dosimetria, reitere-se, deve ser entendida como ato vinculado aos valores e patamares estabelecidos no normativo e dali a Administração não pode extrapolar, vez que subjugada ao princípio constitucional da estrita legalidade.

52. Ou seja, uma vez aferido o ato infracional, os patamares de aplicação constantes do anexo da Resolução ANAC nº 25/2008 (públicos e notórios, vez que integrantes de norma vigente e pública) vinculam a unidade julgadora. Se houve a constatação da infração, este é o motivo para a aplicação da sanção. Se houve aplicação de sanção, os anexos do normativo estabelecem os patamares de aplicação que não podem ser extrapolados pela unidade julgadora. Pelo fato de isto restar bem configurado dos autos, em especial pelo entendimento supra de a dosimetria (patamares de multa) ter supedâneo

normativo, entende-se que a alegação da recorrente no tocante à ausência de fundamentação, motivação e razoabilidade da decisão não merece prosperar.

53. Tampouco há que se falar em nulidade insanável no processo administrativo sob a alegação de ter a recorrente sido cerceada em seu direito fundamental à boa administração, aos princípios do contraditório e da ampla defesa, pois verifica-se do presente feito respeito aos princípios basilares que regem o ato administrativo. Especificamente, em relação à decisão de primeira instância, observe-se que se verifica da análise do decisor as devidas contrarrazões aos aspectos fáticos e jurídicos trazidos na defesa, sendo tais contrarrazões fundamentadas para afastamento dos argumentos trazidos à baila, resultando assim na decisão prolatada e legalmente embasada.

54. Isso posto, conclui-se que as alegações do interessado não foram eficazes para afastar a aplicação da sanção administrativa. Resta configurada a infração apontada pelo AI.

55. Verifica-se, portanto, caracterizada a infração disposta no Artigo 302, inciso II alínea "p" da Lei 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica) combinado com o artigo 29, alínea "c", da Lei nº 7.183/1984, em que o aeronauta extrapolou os limites de jornada de trabalho da tripulação, na hipótese de integrante de tripulação de revezamento, fora dos casos previstos em Lei, excedendo, assim, os limites de horas de trabalho ou de voo.

56. **Da alegação de não ter sido observadas as condições atenuantes - a inexistência de aplicação de penalidades no último ano.**

57. Em sede de Segunda Instância, fora acusado a incidência de multa aplicada no anterior à infração, face o Inciso III do § 1º do art. 22, da Resolução ANAC nº 25, de 2008, agravando, assim, a multa ao patamar médio, como se depreende da norma, para R\$ 3.500,00, sendo então notificado o Interessado.

58. Porém, cumpre retificar o fato de que o crédito de multa utilizado em sede de **Segunda Instância** como referência teria sido o 644.417/2014-7 e conforme se observa do Extrato SIGEC nº 3693674, esse não teria sido constituído à época da Decisão de Primeira Instância, **07/02/2013**, não configurando a hipótese prevista para fins de dosimetria que afastasse a circunstância atenuante.

59. Por tudo o exposto, ressalto a necessidade de correção do valor da multa aplicada em sede de Segunda Instância, quando da aferição da dosimetria.

#### **DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO**

60. Por todo o exposto nesta decisão e tudo o que consta nos autos do presente processo, se considera configurada a infração descrita no artigo nº 302, Inciso II, alínea "p", da Lei nº 7.565, de 1986, pelo fato de extrapolar os limites de horas de voo de tripulação simples ou mínima, fora dos casos previstos em lei.

61. A Resolução ANAC nº 25, de 2008, estabeleceu que na dosimetria da aplicação de sanções serão consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes e quando inexistentes causas atenuantes ou agravantes ao caso ou quando elas se compensem deve ser aplicada a sanção no patamar médio da tabela anexa à Resolução.

62. Assim, para a infração cometida por pessoa física, a previsão da Resolução ANAC nº 25, de 2008, relativa ao art. 302, II, "p", do CBAer (Anexo II), é a de aplicação de multa no valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais), no patamar mínimo, R\$ 3.500,00 (três mil e quinhentos reais), no patamar intermediário e R\$ 5.000,00 (cinco mil reais), no patamar máximo.

#### **Das Circunstâncias Atenuantes**

64. 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, além de não incorrer em atitude processual contraditória para com o reconhecimento como, por exemplo, defender-se no mérito ou buscar imputar a responsabilidade pela prática da infração a outrem.

65. *In casu*, a Interessada não reconhece a prática da infração, conforme o disposto no § 1º, bem como alega ocorrência de fato adverso ao descrito no Auto de infração, não o podendo usufruir de tal benefício.

66. No mesmo sentido, a interessada 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.

67. 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"), No caso em tela, **há** presença de circunstâncias atenuantes, pois a autuada não recebeu penalidades no último ano), conforme consulta ao Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC nº 3693676 da ANAC, na data desta decisão.

#### **Das Circunstâncias Agravantes**

69. Quanto à existência de circunstâncias agravantes, não foram encontradas qualquer outro elemento que configure as hipóteses previstas no § 2º do art. 22, da Resolução ANAC nº 25, de 2008.

70. **Da sanção a ser aplicada em definitivo** - Por tudo o exposto, dada a existência de circunstâncias atenuantes e ausência de agravantes aplicáveis ao caso, entendo que deva ser **REFORMADA** a sanção aplicada pela primeira instância administrativa por o valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais), que é o valor mínimo previsto no Anexo da Resolução ANAC nº 25, de 2008.

#### **CONCLUSÃO**

Ante o exposto, sugiro:

- CONHECER do recurso e, no mérito, **DAR-LHE PROVIMENTO PARCIAL, REDUZINDO O VALOR** da multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa ao patamar mínimo, isto é **R\$ 2.000,00 (dois mil reais)**, em desfavor de EDILSON ANTONIO PEREIRA, pelo fato de extrapolar os limites de horas de voo de tripulação simples ou mínima, fora dos casos previstos em lei, infração disposta no artigo 302, inciso II, alínea "P" da Lei 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica – CBAer).

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

**Submete-se à apreciação do decisor.**

Eduardo Viana  
SIAPE - 1624783

Membro Julgador - Portaria ANAC nº 1381/DIRP/2016



Documento assinado eletronicamente por **Eduardo Viana Barbosa, Analista Administrativo**, em 06/11/2019, às 19:00, 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 **3690209** e o código CRC **D3882A17**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL  
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

**DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 1524/2019**

PROCESSO Nº 60800.026114/2010-76

INTERESSADO: Edilson Antonio Pereira

Brasília, 10/12 de 2019.

1. Recurso conhecido e **recebido em seu efeito 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 (SEI 3690209), 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. Com fulcro no § 1º do art. 50 da Lei nº 9.784, de 1999, que abre a possibilidade de que a motivação da decisão de recurso administrativo consista em declaração de concordância com fundamentos de anteriores decisões, e com respaldo na motivação descrita na decisão de primeira instância, este analista endossa os argumentos trazidos por aquele decisor em sede de primeira instância para a confirmação da prática infracional, bem como a fundamentação e a motivação da penalidade aplicada, declarando concordância a fim de que passem a fazer parte integrante do presente parecer, a saber:

Foi constatado que no período de 3º trimestre de 2010, o (a) tripulante Edilson Antônio Pereira excedeu, fora dos casos previstos em Lei, o limite trimestral de horas de voo, ao efetuar o total de 239,65 horas de voo no referido trimestre, ultrapassando, dessa forma, o limite de 230 horas, previsto no artigo 30, alínea "c" da Lei nº 7.183, de 05 de abril de 1984.

5. **As alegações do(a) interessado(a) não foram eficazes para afastar a aplicação da sanção administrativa. Restando, assim, configurada a infração apontada pelo AI.** Falhou o interessado em fazer prova desconstitutiva da infração, à luz do art. 36 da Lei 9.784/1999.

6. Contudo, com base nas elucidações do Parecer 1360 (3690209), especialmente item 67, identifica-se, ante a manifestação da Carta Recurso (1629575), o exercício do juízo de reconsideração no presente caso, ante a autotutela administrativa que deve permear todo o feito. Restou claro que o crédito de multa utilizado em sede de **Segunda Instância** como referência teria sido o 644.417/2014-7 e conforme se observa do Extrato SIGEC nº 3693674, não estava constituído definitivamente à época da Decisão de Primeira Instância, **07/02/2013**, não configurando a hipótese prevista para fins de dosimetria que afastasse a circunstância atenuante.

7. Consideradas as atribuições a mim conferidas pela Portaria nº 3.403, de 17 de novembro de 2016 e Portaria nº 3.060, de 30 de setembro de 2019 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 n 381/2016, **DECIDO:**

- CONHECER do recurso e, no mérito, RECONSIDERAR A DECISÃO ANTERIORMENTE PROLATADA para **DAR PROVIMENTO PARCIAL RECURSO, REDUZINDO O VALOR** da multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa ao patamar mínimo, isto é **R\$ 2.000,00 (dois mil reais)**, em desfavor de EDILSON ANTONIO PEREIRA, pelo fato de extrapolar os limites de horas de voo de tripulação simples ou mínima, fora dos casos previstos em lei, infração disposta no artigo 302, inciso II, alínea "P" da Lei 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica – CBAer).

À Secretaria.

Notifique-se. Publique-se.

**BRUNO KRUCHAK BARROS**

SIAPE 1629380

Presidente Turma Recursal – Brasília

Portaria nº 3.403, de 17 de novembro de 2016

Portaria nº 3.060, de 30 de setembro de 2019



Documento assinado eletronicamente por **Bruno Kruchak Barros, Presidente de Turma**, em 10/12/2019, às 15:54, 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 **3696206** e o código CRC **2F4ABBAE**.

Referência: Processo nº 60800.026114/2010-76

SEI nº 3696206