

**PARECER N°** 889/2019/JULG ASJIN/ASJIN  
**PROCESSO N°** 00066.035817/2015-29  
**INTERESSADO:** THIAGO DE AGUIAR SABINO

Submeto à apreciação de Vossa Senhoria Proposta de DECISÃO ADMINISTRATIVA DE SEGUNDA INSTÂNCIA sobre recurso interposto contra Decisão de 1ª Instância que sancionou o aeronauta em epígrafe por *Extrapolar os limites de jornada de trabalho da tripulação, simples ou mínima, fora dos casos previstos em Lei.*

**ANEXO**

**MARCOS PROCESSUAIS**

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Tripulante / Aeroporto / Balção / Local / Hora / Portão de Embarque / etc. (dados para individualização)	Data da Infração	Lavratura do AI	Notificação do AI (SEI)	Decisão de Primeira Instância - DCI (SEI)	Notificação da DCI (SEI)	Protocolo/Postagem do Recurso (SEI)	Aferição Tempestividade (SEI)	Prescrição Intercorrente
00066.035817/2015-29	660239178	000890/2015/SPO	Thiago de Aguiar Sabino - DB n° 062/PR-PDA - fls. 063721	14/02/2015	07/04/2015	25/08/2015	24/05/2017	13/06/2017	23/06/2017	02/08/2017	13/06/2020

**Enquadramento:** Artigo 302, inciso II alínea "p" da Lei 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica) combinado com o artigo 21, alínea "a", da Lei n° 7.183/1984;

**Infração:** *exceder, fora dos casos previstos em lei, os limites de horas de trabalho ou de vôo.*

**PropONENTE:** [Isaías de Brito Neto - SIAPE 1291577 - Portaria ANAC n° 0644/DIRP/2016.]

**INTRODUÇÃO**

- Trata-se de recurso administrativo interposto por THIAGO DE AGUIAR SABINO, doravante INTERESSADO. O quadro acima individualiza a materialidade infracional e retrata os marcos relevantes para o trâmite e regularidade processual.
- O Auto de Infração descreve a conduta e as circunstâncias de sua constatação:

*De acordo com a folha n° 063721 do diário de bordo n° 062/PR-PDA/2015, da aeronave PR-PDA, o comandante Thiago Sabino realizou jornada de trabalho de mais de 12h de duração em tripulação simples, infringindo o art. 21, alínea "a" da Lei n° 7.183/84 e cometendo infração capitulada no art. 302, inciso II, alínea "p", da Lei n° 7.565/86.*

**HISTÓRICO**

- Relatório de Fiscalização** - (SEI 0247164 fls. 3) a fiscalização informa em seu RF que a empresa Passaredo Transportes Aéreos LTDA encaminhou a notificação de extensão de jornada de trabalho regulamentar de aeronauta conforme previsto no Art. 22 da Lei n° 7.183, de 1984, e anexou as cartas e páginas de diário de bordo relativas aos voos em que ocorrera a ampliação de jornada de trabalho de aeronauta.
- Entretanto, após realização dos cálculos de jornada, sendo considerado, inclusive, horas de trabalho noturno, conforme previsto no art. 22 da Lei n° 7.183, de 1984, a fiscalização constatou a existência de casos de extrapolação de jornada, uma vez que a ampliação ultrapassou o limite de 60 minutos previsto na legislação, conclui a fiscalização:  
*Dessa maneira, a empresa Passaredo Transportes Aéreos LTDA cometeu infração capitulada no Artigo 302, inciso III, alínea "o" do Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei 7.565/86), cumulada com o art. 21, alínea "a", da Lei 7.183/84, ao permitir a extrapolação de jornada de trabalho de seus aeronautas.*  
*O comandante do voo, de acordo com o artigo 166, parágrafo 3º, inciso I, do CBA, é responsável pelo controle da jornada de trabalho da tripulação da aeronave. Sendo assim, o comandante do voo cometeu as infrações capituladas no art. 302, inciso II, alínea "n", do CBA, cumulada com o art. 21, alínea "a" da Lei 7.183/84, ao permitir a extrapolação da sua própria jornada de trabalho e da tripulação do voo*
- Documentos anexados ao relatório: cópias das notificações de ampliação de jornada de trabalho e das páginas dos diários de bordo dos respectivos voos (SEI 0247471 fls. 4 e 5).
- Defesa Prévia** - Regularmente notificado acerca da lavratura no AI n° 000890/2015/SPO em 25/08/2015, com faz prova o AR (SEI 0247164 fls. 8), o autuado protocolou Defesa Prévia (SEI 0247164 fls. 09 à 17 e seus anexos fls. 18 e 19), em 09/09/2015.
- Decisão de 1ª Instância - DCI**: em 24/05/2017, a ACPI/SPO decidiu (SEI 0700711), com base na análise contida no Parecer (SEI 0614455), pela aplicação de penalidade no patamar mínimo, dado a existência de circunstância atenuante prevista no inciso III, parágrafo 1º do art. 22 da Resolução n° 25/2008, qual seja, a inexistência de aplicação de penalidade no último ano, no período que compreende o ano anterior ao cometimento da infração e inexistência de circunstância agravantes no caso, de multa no valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais), pela infração ao disposto no Artigo 302, inciso II alínea "p" da Lei 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica) combinado com artigo 21, alínea "a", da Lei n° 7.183/1984, por *exceder, fora dos casos previstos em lei, os limites de horas de trabalho ou de vôo.*
- Recurso 2ª Instância** - Após a ciência da DCI por meio da notificação, com respectivo AR acostado aos autos (SEI 0806599) em 13/06/2017, o interessado apresentou recurso em 23/06/2017 (SEI 0833900).
- Aferição de Tempestividade do Recurso** - Em Certidão ASJIN (SEI 0911521), datada de 02/08/2017, a Secretaria da Assessoria de Julgamento de Autos de Infração de 2ª Instância - ASJIN certificou a tempestividade do Recurso.
- Eis que chegam os autos conclusos à análise deste relator em 25/01/2019.
- É o relato.**

**PRELIMINARES**

- Em sede preliminar, alega o interessado *ausência de responsabilidade do tripulante*, e defende que seja reconhecida a nulidade da decisão de primeira instância, haja vista que a responsabilidade pela operação é da empresa aérea contratante. Verifico que tal argumento não deve prosperar. A legislação em vigor prevê explicitamente as obrigações e compromissos a serem cumpridos, senão vejamos:

**LEI N° 7.183, DE 5 DE ABRIL DE 1984.**

*Regula o exercício da Profissão de Aeronauta, e dá outras providências.*

*Art. 53 - Além dos casos previstos nesta Lei, as responsabilidades do aeronauta são definidas no Código Brasileiro de Ar, nas leis e regulamentos em vigor e no que decorrer do contrato de trabalho, acordos e convenções internacionais. (grifo meu)*

13. Além disso, destaque que tal argumento já foi apreciado em sede de primeira instância, a saber:

*O Autuado alegou inicialmente que não tem qualquer responsabilidade pelo ocorrido, tendo em vista que é mero empregado e apenas obedece às determinações da empresa. Essa alegação não merece prosperar definitivamente, uma vez que o Comandante da aeronave, como era o caso do Autuado na jornada realizada em 14/02/2015, é autoridade máxima, não podendo se esquivar de sua responsabilidade, conforme disposto no Código Brasileiro de Aeronáutica – CBAer, Título V, Capítulo III:*

*Art. 165. Toda aeronave terá a bordo um Comandante, membro da tripulação, designado pelo proprietário ou explorador e que será seu preposto durante a viagem.*

(...)

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

(...)

*Art. 167. O Comandante exerce autoridade inerente à função desde o momento em que se apresenta para o voo até o momento em que entrega a aeronave, concluída a viagem.*

14. Nota-se que, de uma análise sistemática do dispositivo infringido do Código Brasileiro de Aeronáutica, em especial no inciso II do art. 302, que o aeronauta é passível e sujeito à infração à alínea "p", já que é uma das pessoas elencadas no dispositivo, como se segue:

*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; (g.n)*

15. É dizer que as infrações constantes nas alíneas do inciso II incidem, também, sobre o aeronauta, incluindo-se, logo, a referente à extrapolação de jornada. Observa-se, assim, que a legislação prevê também como responsável o piloto, já que este era a autoridade máxima na aeronave e apto à responder pelas infrações à legislação aeronáutica, tanto o CBA (Lei nº 7.565/1986) e a Lei do Aeronauta (Lei nº 7.183, de 5 de abril de 1984). De se perceber, ademais, o dever em não exceder a jornada de trabalho recai sobre o tripulante ou operador da aeronave.

16. **Da Regularidade Processual** - Considerados os marcos apontados no início dessa análise, acuso a 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. Recurso recebido com efeito suspensivo, pois protocolando na vigência do art. 16 da Res. 25/2008. Julgo os processos aptos para receber a decisão de segunda instância administrativa por parte desta Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância - ASJIN.

#### FUNDAMENTAÇÃO - MÉRITO E ANÁLISE DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO

17. **Da materialidade infracional** - O aeronauta em epígrafe foi autuado por *Extrapolar os limites de jornada de trabalho da tripulação, simples ou mínima, fora dos casos previstos em Lei*, infração capitulada no Artigo 302, inciso II alínea "p" da Lei 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica) combinado com o artigo 21, alínea "a", da Lei nº 7.183/1984:

*Lei 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica)*

*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;*

*Lei nº 7.183/1984:*

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

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

18. Da análise dos dispositivos supra, é congruente a conclusão de que o aeronauta que ultrapassa o limite de 11 (onze) horas, em se tratando de uma tripulação mínima ou simples, comete ato ilegal e fica passível à sanção administrativa.

19. Do Diário de de Bordo nº 062/PR-PDA/2015, em sua folha de nº 063721 (SEI 0247164 fls. 6), conforme demonstrado pela DC1 (SEI 0614455 item 2.3. Conclusão) é possível a obtenção das seguintes informações:

Apresentação (a)	Primeira Partida	Último Corte (b)	Final da Jornada (c) = (b+30min)	Nascer do Sol (hora Zulu)	Por do Sol (hora Zulu)
14/2/15 23:35	15/2/15 0:47	15/2/15 10:37	15/2/15 11:07	8:54	21:46
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)
-	11:08	11:08	01:35:26	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)	<b>Total da Jornada (n) = (c) - (a) + (g) - (i)</b>	
-	-	-	-	<b>13:07</b>	
Limite Legal para Jornada (o) = (h)+(m)	<b>Extrapolação Efetiva (n)-(o)</b>	Apresentação para próxima jornada (p)	<b>Reapresentação (q)</b>	<b>Repouso Previsto</b>	<b>Repouso Efetivo (q-c)</b>
11:00	2:07	-	-	-	-

20. Há, portanto, a extrapolação efetiva de 02h07min (duas horas e sete minutos).

21. **Análise dos argumentos recursais:** No mérito, alega o recorrente que "adotou as regras estabelecidas no artigo 21 da Lei 7183/84, a qual regula o exercício da profissão de Aeronauta, inexistindo afronta ao artigo 302, inciso III, alínea "p", do Código Brasileiro de Aeronáutica, com interpretação sistemática ao disposto no artigo 21, alínea "a" da Lei 7.183 de 84". (sic)

22. Cumpre informar que a infração atribuída à autuada diz respeito àquela constante no artigo 302, inciso II alínea "p" da Lei 7.565/1986, como já transcrito no parágrafo 14 deste Parecer e que corresponde à conduta apurada pela fiscalização, atribuída à recorrente, uma extrapolação de jornada referente à 02h07min, que pode ser observada na tabela acima e nos autos (SEI 0247164 fls. 6)

23. Em seus próximos argumentos, a autuada apenas reitera o que já alegara em primeira instância. Invoca-se, portanto, o § 1º do art. 50 da Lei nº 9.784/99 que abre a possibilidade de decisões serem baseadas em motivos já apresentados em pareceres anteriores. É o que se verifica, em que o Parecer ACP/SP0 (0614455), que substanciou a Decisão de Primeira Instância (SEI 0700711), já enfrentou, devidamente, a referida alegação. Faça destaque ao seguinte:

*Novamente, a tese do Autuado não merece prosperar. Em primeiro lugar, há que se esclarecer*

que a extrapolação da jornada fora ainda superior que a 1 (uma) hora e 21 (vinte e um) minutos que alegou o Autuado, em cálculos realizados abaixo. Além disso, e principalmente, nenhuma das condições estipuladas pelo artigo 22, conforme supracitado, podem ser aplicadas para o caso em tela. E o motivo é bastante simples: a previsão legal preconizada pelo artigo 22 da Lei n.º 7.183/1984 estabelece que os "(...) limites da jornada de trabalho poderão ser ampliados de 60 (sessenta) minutos (...)".

Isso significa que, não importa o que houve na rota, para os efeitos legais a jornada poderia ser ampliada em até uma hora ou 60 (sessenta) minutos. No caso em tela, a extrapolação foi superior aos 60 (sessenta) minutos estabelecidos para a ampliação pelo citado artigo; e para tal extrapolação não há lei que ampare.

Há de se verificar, mais uma vez, que a Lei n.º 7.183/1984, 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.

Ressalte-se a grande incidência de incidentes/acidentes terem como motivador a fadiga, que está diretamente relacionada com extrapolação da jornada de trabalho, os períodos de repouso, folga, etc., Portanto, todas as violações destes limitadores, que podem levar à fadiga oferecem risco às operações.

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

[...]

24. No tocante ao argumento de que "a Resolução da ANAC não estabelece objetivamente quais os critérios devem ser respeitados para a aplicação dos parâmetros estabelecidos para aplicação da multa decorrente de infração a legislação aeronáutica" coleciono aos autos a lição de Celso Antônio Bandeira de Mello, que ensina 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). 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. Dispõe o Anexo III, inciso IV, item 5, da Resolução ANAC 25, de 25/04/2008, os valores da multa à empresa aérea no tocante à facilitação do transporte aéreo, por não realizar o embarque ou desembarque dos passageiros que necessitam de assistência especial de acordo com sua ordem de prioridade.

25. É incoerente falar em ausência de 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). 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.

26. Por este motivo, entendo que os argumentos de defesa de ausência de fundamentação e arbitrariedade da dosimetria 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.

27. Assim, 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 mediano. Pelo fato de isto restar bem configurado dos autos, em especial pelo entendimento supra de a dosimetria (patamares de multa) ter supedâneo normativo (Anexo da Resolução ANAC 25/2008), entendo que a alegação de discricionariedade quanto ao arbitramento da sanção não deve prosperar, haja vista que, como mostrado, esse procedimento é vinculado à legislação que trata sobre os valores de multa a serem aplicados, bem como a existência das causas de aumento e diminuição do valor (agravantes e atenuantes) são trazidas no art. 22 da res. 25/2008 e devem incidir quando sempre que verificadas presentes no caso.

28. A peça da DC1, devidamente motivada e fundamentada pelo decisor competente, confirmou, de forma objetiva, a materialidade infracional imputada à interessada pela fiscalização. Restou comprovado, de fato, com base na documentação probatória, em especial como se depreende das informações extraídas do Diário de Bordo n° 062/PR-PDA/2015, na folha n° 063721, constante dos autos do processo, a inobservância pela interessada, ao disposto no artigo 302, inciso II alínea "p" da Lei 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica) combinado com o artigo 21, alínea "a", da Lei n° 7.183/1984

29. 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 21, alínea "a", da Lei n° 7.183/1984, em que o aeronauta Thiago de Aguiar Sabino extrapolou os limites de jornada de trabalho da tripulação, simples ou mínima, fora dos casos previstos em Lei, excedendo, assim, fora dos casos previstos em lei, os limites de horas de trabalho ou de voo.

30. **DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO** - Por todo o exposto neste Parecer e tudo o que consta nos autos do presente processo, se considera configurada a infração descrita no artigo 302, inciso II alínea "p" da Lei 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica) combinado com o artigo 21, alínea "a", da Lei n° 7.183/1984.

31. A Instrução Normativa ANAC n° 08, de 2008, norma vigente à época dos fatos, em seu art. 57, estabeleceu que a sanção de multa será expressa em moeda corrente e calculada a partir do valor intermediário, de acordo com os valores constantes das tabelas aprovadas em anexo à Resolução ANAC n° 25, também de 2008, salvo existência de previsão de sanção constante em norma específica.

32. Para a infração cometida por aeronautas e aeroviários ou operadores de aeronaves, a previsão da Resolução ANAC n° 25, de 2008, sendo a norma vigente à época do protocolo do recurso pela interessada, relativa ao artigo 302, inciso II alínea "p" da Lei 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica) 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.

33. Em relação às circunstâncias atenuantes, há que se observar que à época da DC1 o autuado fazia jus à atenuante prevista no inciso III, do §1º, do art. 22, da Resolução ANAC n° 25, de 2008, ou seja, inexistência de penalidades no último ano, uma vez que não havia aplicação de penalidades em definitivo ao mesmo autuado nos 12 (doze) meses anteriores à data do fato gerador da infração, conforme comprova consulta extraída do Sistema Integrado de Gestão de Crédito - SIGEC (SEI 3688095)

34. Deve o autuado, portanto, permanecer com a referida causa de diminuição de multa, vez que não se encontra penalidade aplicada no ano anterior ao cometimento da infração em análise.

35. Quanto às circunstâncias agravantes não restou configurada nenhuma das hipóteses

previstas no § 2º art. 22 da Resolução 25/2008.

36. Observada a **existência** de circunstâncias atenuante prevista no inciso III, do §1º, do art. 22, da Resolução ANAC nº 25, de 2008 e a **inexistência** de circunstâncias agravantes, proponho fixar o valor da penalidade da multa no patamar mínimo, isto é, R\$ 2.000,00 (dois mil reais).

**SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO**

37. Quanto ao valor da multa aplicada pela decisão de primeira instância administrativa, diante do esposado no processo, **entendo que deve ser mantido do valor da multa no patamar mínimo de R\$ 2.000,00 (dois mil reais).**

**CONCLUSÃO**

38. Pelo exposto, sugiro **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, mantendo o valor da multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa em R\$ 2.000,00 (dois mil reais) conforme individualizações no quadro abaixo:

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Tripulante / Aeroporto / Balção / Local / Hora / Portão de Embarque / etc. (dados para individualização)	Data da Infração	Infração	Enquadramento	SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO
00066.035817/2015-29	660239178	000890/2015/SPO	Thiago de Aguiar Sabino - DB nº 062/PR-PDA - fls. 063721	14/02/2015	<i>exceder, fora dos casos previstos em lei, os limites de horas de trabalho ou voô, extrapolando os limites de jornada de trabalho da tripulação, simples ou mínima, fora dos casos previstos em Lei.</i>	Artigo 302, inciso II alínea "p" da Lei 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica) combinado com o artigo 21, alínea "a", da Lei nº 7.183/1984;	R\$ 2.000,00 (dois mil reais)

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

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

ISAIAS DE BRITO NETO  
SIAPE 1291577

ASSISTÊNCIA E PESQUISA  
Marcus Vinicius Barbosa Siqueira  
Estagiário - SIAPE 3052464



Documento assinado eletronicamente por **Isaias de Brito Neto, Analista Administrativo**, em 04/11/2019, às 11:55, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Marcos Vinicius Barbosa Siqueira, Estagiário(a)**, em 04/11/2019, às 12:18, 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 **3218033** e o código CRC **330FA795**.

**DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 1023/2019**

PROCESSO Nº 00066.035817/2015-29  
INTERESSADO: THIAGO DE AGUIAR SABINO

1. Recurso conhecido e recebido em seu efeitos suspensivo (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 nº 3218033). Ratifico na integralidade os entendimentos da análise referenciada, adotando-os como meus e tomando-os parte integrante desta decisão, com respaldo nos termos do artigo 50, §1º da Lei nº 9.784/1999.
4. A materialidade infracional restou bem configurada ao logo de todo o certame, tendo sido as razões de defesa insuficientes para afastá-la. À luz do art. 36 da Lei 9.784/1999, faliu a interessada em trazer provas cabais e suficientes para afastar a ocorrência da infração.
5. Consideradas as atribuições a mim conferidas pela Portaria nº 3.059, de 30 de setembro de 2019 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 ditas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381/2016, **DECIDO**:

- **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO** a multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa em desfavor do/a THIAGO DE AGUIAR SABINO, conforme individualizações no quadro abaixo:

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Tripulante / Aeroporto / Balção / Local / Hora / Portão de Embarque / etc. (dados para individualização)	Data da Infração	Infração	Enquadramento	SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO
00066.035817/2015-29	660239178	000890/2015/SPO	Thiago de Aguiar Sabino - DB nº 062/PR-PDA - fls. 063721	14/02/2015	<i>exceder, fora dos casos previstos em lei, os limites de horas de trabalho ou de vôo, extrapolando os limites de jornada de trabalho da tripulação, simples ou mínima, fora dos casos previstos em Lei.</i>	Artigo 302, inciso II alínea "p" da Lei 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica) combinado com o artigo 21, alínea "a", da Lei nº 7.183/1984;	R\$ 2.000,00 (dois mil reais)

6. À Secretaria.
7. Notifique-se.
8. Publique-se.

**BRUNO KRUCHAK BARROS**  
SIAPE 1629380  
Presidente Turma Recursal – Brasília



Documento assinado eletronicamente por **Bruno Kruchak Barros, Presidente de Turma**, em 05/11/2019, às 19:56, 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 **3219632** e o código CRC **EE454464**.

