

PARECER N° 930/2019/JULG ASJIN/ASJIN
PROCESSO N° 00068.001247/2016-34
INTERESSADO: PMR TÁXI AÉREO E MANUTENÇÃO AERONÁUTICA S.A.

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	Data da Lavratura do AI	Notificação do AI	Defesa do Interessado	Decisão de Primeira Instância (DCI)	Notificação da DCI	Multa aplicada em Primeira Instância	Postagem do Recurso
00068.001247/2016-34	660294170	000303/2016	30/04/2014	08/03/2016	23/03/2016	11/04/2016	30/05/2017	não consta dos autos	R\$ 4.000,00	18/07/2017

Infração: Permitir que tripulante extrapole o limite de jornada de trabalho de tripulação simples ou mínima, fora dos casos previstos em lei.

Enquadramento: Art. 302, inciso III, alínea "o" da Lei nº 7.565, de 19/12/1986 c/c alínea "a" do art. 21 da Lei nº 7.183/84.

Proponente: Thaís Toledo Alves – SIAPE 1579629 (Portaria Nomeação Membro Julgador ANAC nº 453, de 08/02/2017)

INTRODUÇÃO

1. Trata-se de recurso interposto pela **PMR TÁXI AÉREO E MANUTENÇÃO AERONÁUTICA S.A.**, em face da Decisão proferida no curso do processo administrativo sancionador, discriminado no quadro acima, que individualiza a materialidade infracional e retrata os marcos relevantes para o trâmite e regularidade processual.

2. Descreve o auto de infração:

Foi constatado que a empresa em voga permitiu que o Sr. ISAAC BARRETO DE ANDRADE, CANAC 146794, não atendesse o limite imposto pela Lei 7183/84, em seu artigo 21 alínea a, qual seja, de 11 horas de jornada de trabalho, ao se apresentar às 7 horas e 30 minutos do dia 30/04/2014 e cortar o motor às 20 horas e 31 minutos do mesmo dia, na aeronave PP-PIT.

HISTÓRICO

3. **Relatório de Fiscalização** - A fiscalização descreveu as circunstâncias da constatação da ocorrência nos seguintes termos:

Após a solicitação de análise dos Diários de Bordo da empresa PMR TAXI AEREO E MANUTENÇÃO AERONÁUTICA S/A, apostadas na alínea "c" do Ofício nº 056/2015/GAB/CORREGE/STC/MA (cópia em anexo), tendo em vista que os registros acostados não eram legíveis, esta autarquia federal encaminhou o Ofício 182/2015/GOAG-PA/SPO (cópia em anexo) requerendo os referidos documentos em cópia legíveis e autenticados. Da análise destes, foi constatado que a empresa em voga permitiu que o Sr. ISAAC BARRETO DE ANDRADE, C.ANAC 146794, não atendesse o limite imposto pela Lei 7183/84, em seu artigo 21 alínea a, qual seja, de 11 horas de jornada de trabalho, ao se apresentar às 7 horas e 30 minutos do dia 30/04/2014 e cortar o motor às 20 horas e 31 minutos do mesmo dia, conforme Diários de Bordo, em anexos. Apenas a fim do esclarecimento, em seu Ofício 18/2015/SLZ, cópia em anexo, a empresa em questão informa que o tripulante ISAAC realizou as etapas 5 e 6 do Diário de Bordo do dia 30/04/2015, em sua primeira página.

4. **Defesa Prévia** - A Interessada alega:

I - Que por se tratar de empresa de transporte aéreo não regular, os tripulantes, quando não cumprindo as folgas regulamentares, estarão a disposição, na condição de sobreaviso, para atenderem aos voos que porventura apareçam;

II - Que foram desconsiderados fatores extras, como por exemplo, horas de descanso, existência de mais de um tripulante na mesma aeronave, aeronave parada esperando o comando para decolar, condições climáticas, entre outras.

III - Conforme Diário de Bordo nº 09/PP-PIT/2013, data 30/04/2014, folha 042, os Trechos 1, 2, 3 e 4 foram realizados pelos tripulantes Adauto José de Souza Lima Júnior, CANAC 105474 e Isaac Barreto de Andrade, CANAC 146794, totalizando 03h21min efetivas de voo. Da apresentação da tripulação até o corte do motor, no trecho 4, são 06h10min, com isso o Cmt. Adauto não extrapolou a jornada de trabalho;

IV - Nos trechos 5 e 6, os voos foram realizados pelo tripulante Thomas Rodrigo Greenhalgh, CANAC 953257, totalizando 01:45hs efetivas de voo;

V - No Diário de Bordo nº 09/PP-PIT/2013, data 30/04/2014, folha 043, os Trecho 1 e 2, foram pelos Tripulantes Greenhalgh e Isaac, totalizando 01h31min efetivas de voo. Conforme Diário de Bordo folha 042, Trechos 05, onde o Tripulante Greenhalgh deu efetivamente início a sua jornada de trabalho e acionou o motor da aeronave às 14h30min e cortando o motor conforme Diário de Bordo folha 043 Trecho 02 às 20h31min totalizando uma jornada de trabalho de 06h30min, o mesmo não extrapolou a jornada de trabalho;

VI - Já o Tripulante Isaac que teve interrupção na sua jornada de trabalho no Trecho 04 Diário de Bordo Folha 042 realizando o corte do motor às 13h10min e retornando a voar acionando o motor da aeronave às 18h55min, conforme Diário de Bordo folha 043, o mesmo teve interrupção na sua jornada de trabalho de 05h45min;

VII - Assim, requer seja deferido e acatados os argumentos, ante as provas e motivos que levaram o tripulante ultrapassar o limite permitido.

5. **Decisão de Primeira Instância** - O setor competente em motivada decisão de primeira instância, afastou os argumentos de defesa prévia e confirmou ato infracional aplicando multa, no patamar mínimo, no valor de **R\$ 4.000,00 (quatro mil reais)** como sanção administrativa, conforme a Tabela de Infrações do Anexo II, da Resolução nº 25 da ANAC, de 25 de abril de 2008, haja vista a ausência de circunstâncias agravantes e a existência de circunstância atenuante prevista no inciso III do §1º do art. 22 da Resolução n.º 25/2008.

6. **Recurso** - Em grau recursal a interessada alega:

a) Que a Administração tinha a obrigação de lavar o auto de infração imediatamente e obter a assinatura do suposto infrator sob pena de violação ao direito ao contraditório e à ampla defesa;

b) Que apesar de a Administração ter presunção de legitimidade, o ordenamento

jurídico brasileiro não admite a cominação de sanção por mera presunção da infração;

- c) Que o Auto de Infração encontra-se evadido de vícios formais pois não cumpre o art. 8º da Resolução nº 25/2008 e materiais porquanto a descrição da conduta não reflete a verdade dos fatos;
- d) Ilegitimidade passiva da recorrente pois o comandante é o responsável pela operação e segurança da aeronave;
- e) Que precisa tomar conhecimento do teor das provas apontadas como fatores determinantes para a imposição de medida;
- f) A incidência do *bis in idem* pois foram impostas várias infrações tanto ao operador quanto ao comandante da aeronave;
- g) Que a decisão recorrida não mencionou a intrajornada eis que entre um voo e outro os comandantes permaneceram mais de seis horas sem acionar a aeronave, o que justifica a extensão da jornada. Também foi ignorada a regra do art. 22 da Lei 7183/84, que estabelece que os limites da jornada de trabalho poderão ser ampliados de 60 (sessenta) minutos, a critério exclusivo do comandante.
- h) Por fim requer que seja reconhecida a nulidade do auto de infração e, caso não seja anulado, deve ser considerada a penalidade de advertência.

PRELIMINARES

7. **Regularidade processual** - Considerando os prazos descritos no quadro acima, acusou regularidade processual nos presentes autos visto que preservados os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitados os princípios da Administração Pública, em especial a ampla defesa e o contraditório. Julgo o processo apto à decisão de segunda instância administrativa por parte desta ASJIN.

FUNDAMENTAÇÃO - MÉRITO E ANÁLISE DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO

8. **Da materialidade infracional** - A peça da DC1, devidamente motivada e fundamentada pelo decisor competente, confirmou, de forma clara e objetiva, a materialidade infracional imputada à Interessada pela fiscalização. Restou comprovado, de fato, com base na documentação probatória constante dos autos do processo, a inobservância ao disposto na alínea alínea 'o' do inciso III do art. 302 da Lei nº 7.565/86 c/c art. 21, alínea "a" da Lei nº 7.183/84, *in verbis*:

CBA

Art. 302. A multa será aplicada pela prática das seguintes infrações:

(...)

III - infrações imputáveis à concessionária ou permissionária de serviços aéreos:

(...)

o) infringir as normas que disciplinam o exercício da profissão de aeronauta ou de aeroviário;

Lei nº 7.183/84 (Lei do Aeronauta)

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

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

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

c) 20 (vinte) horas, se integrante de uma tripulação de revezamento.

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

§ 2º Nas operações com helicópteros a jornada poderá ter a duração acrescida de até 1 (uma) hora para atender exclusivamente a trabalhos de manutenção.

9. 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, endosso 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 desse arrazoado.

10. **Das razões recursais**

11. A recorrente alega em suas razões que a Administração tinha a obrigação de lavrar o auto de infração imediatamente e obter a assinatura do suposto piloto infrator sob pena de violação ao direito ao contraditório e à ampla defesa. Sobre esse assunto tecemos as seguintes considerações.

12. Da simples leitura do art. 24 da Lei 9.784/99 fica claro, de pronto, a ressalva de sua aplicação:

Art. 24. **Inexistindo disposição específica**, os atos do órgão ou autoridade responsável pelo processo e dos administrados que dele participem devem ser praticados no prazo de cinco dias, salvo motivo de força maior.

Parágrafo único. O prazo previsto neste artigo pode ser dilatado até o dobro mediante comprovada justificação. (Grifou-se)

13. Nesse sentido a Lei nº 7.565/86, assim como a Resolução ANAC nº 25/2008, dispõem sobre a instauração do processo administrativo sancionador no âmbito de competência da ANAC, o qual é iniciado por meio do Auto de Infração - AI:

CBA

Art. 291. Toda vez que se verifique a ocorrência da 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 providência administrativa cabível.

Resolução ANAC nº 25/2008

Art. 5º. O AI será lavrado quando for constatada a prática da infração à Lei 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica - CBAer, legislação complementar e demais normas de competência da autoridade de aviação civil, sendo obrigatório o atendimento dos requisitos essenciais de validade previstos no art. 8º desta Resolução.

14. Observe-se nesse âmbito que o AI deve ser lavrado quando for constatada a infração e cuja apuração deve seguir os prazos determinados pela Lei 9.873/1999:

Lei 9.873/99

Art. 1º. **Prescreve em cinco anos a ação punitiva da Administração Pública Federal**, direta e indireta, no exercício do poder de polícia, objetivando apurar infração à legislação em vigor, **contados da data da prática do ato** ou, no caso de infração permanente ou continuada, do dia em que tiver cessado.

15. Portanto, nota-se que não há previsão legal de obrigatoriedade de lavratura do AI no local da infração, tampouco a sua notificação imediata. Tal ausência de previsão legal sustenta-se uma vez que a fiscalização é ato inquisitório, sendo anterior a instauração processual, por isso, não se faz necessária a notificação nem a participação da interessada nessa fase. Apenas com a instauração processual, por meio do AI, torna-se obrigatória a notificação dos atos à Interessada, oportunizando-se-lhe a manifestação nos autos para contraditar e utilizar-se de todos os meios de defesa legalmente permitidos. Dessa forma, a ampla defesa e o contraditório não foram afetados, já que a lavratura do AI e sua notificação se deram dentro do prazo legal.

16. No que diz respeito à inexistência de assinatura do autuado no AI, importante registrar que sua ausência não condiciona a eficácia do ato administrativo, conforme se depreende do §1º do art 6º da IN nº 08/2008, *in verbis*:

Art. 6º O auto de infração conterà os seguintes elementos:

- I - numeração seqüencial e indicação do órgão emissor;
- II - identificação e endereço do autuado;
- III - local, data e hora da lavratura;
- IV - descrição objetiva do fato ou do ato constitutivo da infração, incluindo data, local e hora da ocorrência, número do voo e identidade do passageiro, quando for o caso;
- V - indicação da disposição legal ou da legislação complementar infringida;
- VI - indicação do prazo e local para apresentação de defesa;
- VII - assinatura do autuado, seu representante legal ou preposto;
- VIII - identificação do autuante, com o cargo, número de matrícula e assinatura.

§ 1º O auto de infração não terá sua eficácia condicionada à assinatura do autuado ou de testemunhas.

17. Quanto ao argumento de que apesar de a Administração ter presunção de legitimidade o ordenamento jurídico brasileiro não admite a cominação de sanção por mera presunção da infração, informo que a autuação é ato administrativo que possui em seu favor presunção de legitimidade e certeza e cabe ao interessado a demonstração dos fatos que alega, nos termos do art. 36 da Lei 9.784/1999, que regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal.

18. Como sabido, a presunção é relativa e pode ser desconstituída mediante demonstração cabal nos autos do processo específico de que a aferição do poder público não condiz com a realidade, o que não foi feito pela interessada.

19. A interessada alega que o Auto de Infração encontra-se evadido de **vícios formais**, em descumprimento ao art. 8 da Resolução nº 25/2008, eis que a data da confecção do AI difere da data da ocorrência em si e materiais.

20. Pois bem. No que tange à alegação de que o Auto de Infração encontra-se evadido de vícios formais, vejamos o que dispõe o art. 8º da Res. ANAC 25/2008:

Art. 8º O AI deve conter os seguintes requisitos:

- I - identificação do autuado;
- II - descrição objetiva da infração;
- III - disposição legal ou normativa infringida;
- IV - indicação do prazo de vinte dias para a apresentação de defesa;
- V - assinatura do autuante e indicação de seu cargo ou função;
- VI - local, data e hora.

21. Com relação ao argumento de que o Auto de Infração encontra-se evadido de vício formal pois não cumpre os requisitos do art. 8 da Resolução nº 25/2008 e material porquanto a descrição da conduta não reflete a verdade dos fatos, assevero que 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 dos fatos 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.

22. Observa-se no campo "DESCRIÇÃO DA INFRAÇÃO" do AI foi registrado que "(...) a empresa em voga permitiu que o Sr. ISAAC BARRETO DE ANDRADE, CANAC 146794, não atendesse o limite imposto pela Lei 7183/84. em seu artigo 21 .álnea "a" qual seja de 11 horas de jornada de trabalho, ao se apresentar às 7 horas e 30 minutos do dia 30/04/2014 e cortar o motor às 20 horas e 31 minutos do mesmo dia, na aeronave PP-PIT, ."

23. Quanto ao enquadramento legal é certo que a referida conduta foi capitulada no art. 302, inciso III, alínea "o" da Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986 c/c o art. 21, alínea "a" da Lei nº 7.183/84.

24. Assim, uma vez que a descrição dos fatos é objetiva e suficiente para a construção da defesa, entendo que não houve afronta a ampla defesa (CF, art. 5º, LV) e devido processo legal (CF, art. 5º, LIV). Dessa maneira, afasto todas as razões da defesa quanto a esses quesitos.

25. No que diz respeito ao argumento de que a recorrente não tem legitimidade passiva para atuar no processo pois "o comandante é o responsável pela operação e segurança da aeronave", cabe esclarecer que para o fato constatado pela fiscalização - permitir extrapolação de jornada de tripulante - a autuação se dá para o concessionário ou permissionário (autorizatório) de serviços aéreos.

26. No caso em tela, a fiscalização imputa infração à pessoa jurídica autorizatória de serviço aéreo, sendo, portanto, possível identificar, *claramente*, o autor da infração, ou seja, a empresa PMR TÁXI AÉREO E MANUTENÇÃO AERONÁUTICA S.A. Sendo assim, quanto à norma infringida, entende-se ser o inciso III do art. 302 do CBA o mais adequado ao ato infracional imputado à empresa autuada, visto tratar-se de pessoa jurídica autorizatória de serviço aéreo.

27. Importante salientar que as empresas de transporte aéreo não-regular (táxi aéreo) se enquadram dentre aquelas dispostas no inciso III, pois, apesar de serem consideradas *permissionárias* pelo CBA, não se deve realizar uma interpretação restritiva, sob pena de inviabilizar a fiscalização de tais empresas.

28. Esta questão já foi, inclusive abordada no Parecer nº 550/2012/PF-ANAC/PGF/AGU da Procuradoria Federal junto à ANAC, nos seguintes termos:

2.30 No que tange aos sujeitos previstos no inciso III do artigo 302 da Lei 7.565/86, ou seja, "concessionária ou permissionária de serviços aéreos), imperioso se faz destacar, primeiramente, a impropriedade técnica do texto legal, consistente na utilização do termo "permissionária". Os artigos 175, parágrafo 1º, e 180, estabelecem que a prestação de serviços aéreos públicos depende de prévia concessão ou autorização. O artigo 178 do Código Brasileiro de Aeronáutica, a seu turno, estabelece não necessitarem de autorização os proprietários e operadores de aeronaves destinadas a serviços aéreos privados, sem fins comerciais, para a realização de suas atividades aéreas. Desta forma, a outorga de serviços aéreos apenas se dá na hipótese de serviços aéreos públicos e por meio de concessão ou autorização, podendo outorgados, portanto, figurarem tão-somente como concessionários ou autorizatórios de serviços aéreos.

2.31 Destarte, o inciso III do artigo 302 da Lei nº 7.565/86 deve, em verdade, ser lido como referente às "infrações imputáveis à concessionária ou autorizatória de serviços aéreos"...

(sem grifo no original)

29. Dessa forma, afasto as razões da defesa quanto a esse quesito.

30. No que diz respeito ao argumento de que precisa tomar conhecimento do teor das provas apontadas como fatores determinantes para a imposição de medida, ressalto que a Interessada poderia ter diligenciado nesta ANAC e ter tido ciência de inteiro teor do processo, retirando, se necessário, a cópia do mesmo, contudo, optou por não realizar este procedimento.

31. Quanto ao argumento de incidência do *bis in idem*, eis que foram impostas várias infrações tanto ao operador quanto ao comandante da aeronave, cabe esclarecer que a recorrente não especificou quem foi o autuado e qual foi o dispositivo legal apontado nestes casos. Sendo assim, não há possibilidade desse argumento prosperar.

32. No mérito, alega que o tripulante utilizou-se das prerrogativas previstas no artigo 22 da Lei n. 7.183/1984 e a ANAC não levou em consideração que, imediatamente, após o voo, que seria motivo para o sobre horário, folgou bem mais que 06 horas. Contudo, a extrapolação de jornada somente pode ocorrer nos casos previstos no art. 22 da referida Lei e desde que comunicada pelo comandante ao empregador, a saber:

Art. 22 Os limites da jornada de trabalho poderão ser ampliados de 60 (sessenta) minutos, a critério exclusivo do comandante da aeronave e nos seguintes casos:

- a) inexistência, em local de escala regular, de acomodações apropriadas para o repouso da tripulação e dos passageiros;
- b) espera demasiadamente longa, em local de espera regular intermediária, ocasionada por condições meteorológicas desfavoráveis ou por trabalho de manutenção; e
- c) por imperiosa necessidade.

§ 1º Qualquer ampliação dos limites das horas de trabalho deverá ser comunicada pelo comandante ao empregador, 24 (vinte e quatro) horas após a viagem, o qual, no prazo de 15 (quinze) dias, a submeterá à apreciação do Ministério da Aeronáutica.

§ 2º Para as tripulações simples, o trabalho noturno não excederá de 10 (dez) horas.

§ 3º Para as tripulações simples nos horários mistos, assim entendidos os que abrangem períodos diurnos e noturnos, a hora de trabalho noturno será computada como de 52 (cinquenta e dois) minutos e 30 (trinta) segundos.

33. Assim, uma vez que a Recorrente não trouxe nenhuma prova apta a corroborar o que foi argumentado, 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.

34. Isso posto, uma vez que a Interessada não fez prova alguma de que não descumpriu o limite de jornada de trabalho do tripulante e suas alegações não foram eficazes para afastar a aplicação da sanção administrativa, resta configurada a infração apontada pelo AI.

DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

35. Verificada a regularidade da ação fiscal, há que se averiguar a necessidade de correção do valor da multa aplicada como sanção administrativa ao ato infracional imputado. Embora a Resolução nº 472/2018 tenha revogado a Resolução ANAC nº 25/2008 e IN ANAC nº 08 de 2008, seu artigo 82 estabelece que suas disposições não prejudicam atos já praticados e aplicam-se as normas vigentes à época dos fatos, inclusive no que diz respeito às sanções aplicáveis.

36. Destaca-se que com base no Anexo III da Resolução ANAC nº 25, de 25 de abril de 2008, o valor da multa referente à letra "o" da Tabela III do Anexo II, poderá ser imputado em R\$ 4.000,00 (patamar mínimo), R\$ 7.000,00 (patamar intermediário) ou R\$ 10.000,00 (patamar máximo).

Das Circunstâncias Atenuantes

38. Para o reconhecimento da circunstância atenuante prevista no inciso I do §1º do art. 22 da Resolução Anac nº 25, de 2008 ("o reconhecimento da prática da infração"), entende-se que o ente regulado deve reconhecer não só a prática do ato, mas também o fato de que essa conduta infringiu norma de competência da autoridade de aviação civil, o que não se deu nos autos do processo. **Dessa forma, deve ser afastada sua incidência.**

39. **Da mesma forma, entende-se que 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.

40. Para a análise da circunstância atenuante prevista no inciso III do §1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008 - a inexistência de aplicação de penalidades no último ano - é necessária pesquisa para identificar a eventual existência de sanção aplicada em definitivo ao ente regulado no período de um ano .

41. Em pesquisa no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC dessa Agência, ora anexada a essa análise (SEI 3430850), ficou demonstrado que **não há penalidade anteriormente aplicada ao atuado nessa situação. Assim, deve ser considerada essa circunstância atenuante como causa de diminuição do valor da sanção.**

Das Circunstâncias Agravantes

43. Quanto à existência de circunstâncias agravantes, não se vê, nos autos, qualquer elemento que configure as hipóteses previstas no § 2º do artigo 22 da Resolução ANAC nº 25/2008.

44. **Da sanção a ser aplicada em definitivo** - Por tudo o exposto, dada a existência de circunstância atenuante e ausência de agravantes aplicáveis ao caso, entendo que deva ser mantida a sanção aplicada pela primeira instância administrativa, no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais) que é o valor mínimo previsto, à época dos fatos, para a hipótese da letra "o" da Tabela III do Anexo II da Resolução ANAC nº 25, de 25 de abril de 2008.

CONCLUSÃO

45. Ante o exposto, sugiro **NEGAR PROVIMENTO** ao Recurso, **MANTENDO** a multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa no valor de **R\$ 4.000,00 (quatro mil reais)** em desfavor da empresa **PMR TÁXI AÉREO E MANUTENÇÃO AERONÁUTICA S.A.**, por permitir a extrapolação de jornada de trabalho do Sr. ISAAC BARRETO DE ANDRADE, CANAC 146794, conforme se verifica no Diário de Bordo nº09/PPPIT/13 do dia 30/04/2014 e tabela abaixo, em afronta ao artigo 302, inciso III, alínea "o", da Lei nº 7.565, de 19/12/1986 c/c artigo 21, alínea "a", da lei nº 7.183 de 05/04/1984.

Apresentação (a)	Primeira Partida	Último Corte (b)	Final da Jornada (c) = (b)+30min	Nascer do Sol (hora Zulu)	Por do Sol (hora Zulu)
30/4/14 7:30	30/4/14 8:50	30/4/14 20:31	30/4/14 21:01	8:53	20:54
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)
1:23	0:07	1:30	00:12:51	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)	
-	-	-	-	12:43	
Limite Legal para Jornada (o) = (h)+(m)	Extrapolação Efetiva (n)-(o)	Apresentação para próxima jornada (p)	Reapresentação (q)	Repouso Previsto	Repouso Efetivo (q-c)
11:00	1:43	-	-	-	-

46. Submete-se ao crivo do decisor.

47. É o Parecer e Proposta de Decisão.



Documento assinado eletronicamente por **Thais Toledo Alves, Analista Administrativo**, em 28/08/2019, às 16:05, 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 **3243897** e o código CRC **BAE2E379**.

	SIGEC :: SISTEMA INTEGRADO DE GESTÃO DE CRÉDITOS		
	Atalhos do Sistema: <input type="text" value="Menu Principal"/>		
			Usuário:
<input type="button" value="Dados da consulta"/>	<input type="button" value="Consulta"/>		

Extrato de Lançamentos

Nome da Entidade: PMR TAXI AEREO E MANUTENCAO AERONAUTICA S.A.

Nº ANAC: 3000008877

CNPJ/CPF: 02225625000187

CADIN: SimDiv. Ativa: Sim - EF

Tipo Usuário: Integral

UF: RS

Receita	NºProcesso	Processo SIGAD	Data Vencimento	Data Infração	Valor Original	Data do Pagamento	Valor Pago	Valor Utilizado	Chave	Situação	Valor Débito (R\$)
9081					0,00	29/06/2012	5 481,11	0,00		*	0,00
9081					0,00	29/08/2012	1 808,82	0,00		*	0,00
9081					0,00	28/12/2012	7 727,12	0,00		*	0,00
9081					0,00	28/12/2012	4 049,72	0,00		*	0,00
9081					0,00	31/01/2013	382,47	0,00		*	0,00
9081					0,00	01/03/2013	6 397,73	0,00		*	0,00
9081					0,00	01/04/2013	2 718,03	0,00		*	0,00
9081					0,00	31/05/2013	3 019,53	0,00		*	0,00
2081	<u>614526074</u>		13/08/2007		R\$ 2 000,00		0,00	0,00	02225625	CA	0,00
2081	<u>620665094</u>		18/05/2009		R\$ 4 000,00		0,00	0,00	02225625	CA	0,00
2081	<u>626755116</u>		02/05/2011		R\$ 6 000,00	31/10/2011	6 148,28	0,00		PG	0,00
2081	<u>626914111</u>		20/05/2011		R\$ 6 000,00	31/05/2013	46 201,27	0,00		PG	0,00
2081	<u>626915110</u>		20/05/2011		R\$ 6 000,00	31/05/2013	46 201,27	0,00		PG	0,00
2081	<u>626916118</u>		20/05/2011		R\$ 6 000,00	31/05/2013	46 201,27	0,00		PG	0,00
2081	<u>626917116</u>		20/05/2011		R\$ 6 000,00	31/05/2013	46 201,27	0,00		PG	0,00
2081	<u>626918114</u>		20/05/2011		R\$ 6 000,00	31/05/2013	46 201,27	0,00		PG	0,00
2081	<u>626926115</u>		20/05/2011		R\$ 6 000,00	31/05/2013	46 201,27	0,00		PG	0,00
2081	<u>626931111</u>		20/05/2011		R\$ 6 000,00	31/05/2013	46 201,27	0,00		PG	0,00
2081	<u>630969120</u>		27/02/2012	22/02/2008	R\$ 10 500,00	10/05/2012	9 138,93	9 138,93		Parcial	
						29/06/2012	9 230,31	3 749,20		PG	0,00
2081	<u>630970124</u>		27/02/2012	17/09/2007	R\$ 10 500,00	29/06/2012	0,00	5 481,11		Parcial	
						29/08/2012	9 350,95	7 542,13		PG *	0,00
2081	<u>631606129</u>		23/03/2012	17/09/2007	R\$ 10 500,00	29/08/2012	0,00	1 808,82		Parcial	
						30/11/2012	9 519,10	9 519,10		Parcial	
						28/12/2012	9 569,37	1 842,25		PG *	0,00
2081	<u>631607127</u>		23/03/2012	24/02/2008	R\$ 10 500,00	28/12/2012	0,00	7 727,12		Parcial	
						28/12/2012	9 569,37	5 519,65		PG *	0,00
2081	<u>631608125</u>		23/03/2012	01/10/2007	R\$ 10 500,00	28/12/2012	0,00	4 049,72		Parcial	
						31/01/2013	9 619,63	9 237,16		PG *	0,00
2081	<u>631609123</u>		23/03/2012	08/12/2007	R\$ 10 500,00	31/01/2013	0,00	382,47		Parcial	
						04/02/2013	9 674,47	9 674,47		Parcial	
						01/03/2013	9 719,25	3 321,52		PG *	0,00
2081	<u>631610127</u>		23/03/2012	28/12/2007	R\$ 10 500,00	01/03/2013	0,00	6 397,73		Parcial	
						01/04/2013	9 769,51	7 051,48		PG *	0,00
2081	<u>631611125</u>		23/03/2012	14/12/2007	R\$ 10 500,00	01/04/2013	0,00	2 718,03		Parcial	
						30/04/2013	6 877,36	6 877,36		Parcial	
						31/05/2013	6 919,31	3 899,78		PG *	0,00
2081	<u>631612123</u>		23/03/2012	08/12/2007	R\$ 10 500,00	31/05/2013	0,00	3 019,53		DA * - CD - EF	15 513,76
2081	<u>631613121</u>		23/03/2012	15/12/2007	R\$ 10 500,00	30/08/2013	2 239,49	2 239,49		Parcial	
						18/10/2013	2 239,49	2 239,49		Parcial	
						31/10/2013	2 277,79	2 277,79		Parcial	
						02/12/2013	2 295,93	2 295,93		Parcial	
						18/12/2013	2 312,05	2 312,05		Parcial	
						29/01/2014	2 329,74	2 329,74		DA - DA	383,02
2081	<u>631614120</u>		23/03/2012	17/09/2007	R\$ 10 500,00	31/03/2014	2 366,47	2 366,47		Parcial	
						29/04/2014	2 383,71	2 383,71		Parcial	
						29/05/2014	2 402,08	2 402,08		Parcial	
						17/07/2014	2 439,92	2 439,92		Parcial	

					27/08/2014	2 461,20	2 461,20	Parcial	
					29/08/2014	2 461,20	2 461,20	DA - CD - DA	56,31
2081	<u>631615128</u>		23/03/2012	14/09/2007	R\$ 10 500,00	04/11/2014	2 522,34	2 522,34	Parcial
						16/12/2014	2 541,15	2 541,15	Parcial
						20/01/2015	2 562,65	2 562,65	Parcial
						23/03/2015	2 602,07	2 602,07	Parcial
						25/03/2015	2 602,07	2 602,07	DA - CD - DA
2081	<u>631616126</u>		23/03/2012	06/10/2007	R\$ 10 500,00	31/03/2015	2 602,07	2 602,07	Parcial
						28/05/2015	2 646,63	2 646,63	DA - CD - DA
2081	<u>631617124</u>		23/03/2012	12/11/2007	R\$ 10 500,00	10/03/2014	2 366,47	2 366,47	Parcial
						30/09/2014	2 480,68	2 480,68	DA - DA
2081	<u>631618122</u>		23/03/2012	15/11/2007	R\$ 10 500,00		0,00	0,00	DA - CD - EF
2081	<u>631619120</u>		23/03/2012	27/12/2007	R\$ 10 500,00		0,00	0,00	DA - CD - EF
2081	<u>631620124</u>		23/03/2012	17/09/2007	R\$ 10 500,00		0,00	0,00	DA - CD - EF
2081	<u>631621122</u>		23/03/2012	24/02/2008	R\$ 10 500,00		0,00	0,00	DA - CD - EF
2081	<u>635390128</u>	60800062180200895	25/01/2013	18/09/2008	R\$ 2 800,00	09/01/2013	2 800,00	2 800,00	PG
2081	<u>635450125</u>		01/02/2013	05/01/2008	R\$ 10 500,00	12/03/2015	51 966,25	0,00	PG
2081	<u>635451123</u>		01/02/2013	20/01/2008	R\$ 10 500,00	12/03/2015	51 966,25	0,00	PG
2081	<u>635617136</u>		22/02/2013	21/01/2008	R\$ 10 500,00	12/03/2015	51 966,25	0,00	PG
2081	<u>635618134</u>		22/02/2013	21/01/2008	R\$ 10 500,00	12/03/2015	51 966,25	0,00	PG
2081	<u>636889131</u>		05/10/2018	21/01/2008	R\$ 2 800,00		0,00	0,00	DA
2081	<u>641602140</u>	608400361492011	29/10/2018	18/05/2011	R\$ 2 400,00		0,00	0,00	DA
2081	<u>653203169</u>	00058062309201270	15/04/2016	29/12/2010	R\$ 7 000,00		0,00	0,00	DA
2081	<u>653204167</u>	00058062309201270	15/04/2016	03/01/2012	R\$ 7 000,00		0,00	0,00	DA
2081	<u>653205165</u>	00058062309201270	15/04/2016	20/12/2011	R\$ 7 000,00		0,00	0,00	DA
2081	<u>653206163</u>	00058035081201415	15/04/2016	31/05/2011	R\$ 1 600,00		0,00	0,00	DA
2081	<u>654412166</u>	00065084946201399	20/06/2016	18/01/2013	R\$ 8 000,00		0,00	0,00	RE2
2081	<u>657963169</u>	00068004452201490	15/03/2019	26/05/2014	R\$ 4 000,00		0,00	0,00	CP CD
2081	<u>658135168</u>	00068004445201498	29/12/2016	26/05/2014	R\$ 7 000,00		0,00	0,00	DA
2081	<u>658136166</u>	00068004446201432	29/12/2016	26/05/2014	R\$ 7 000,00		0,00	0,00	DA
2081	<u>658137164</u>	00068004447201487	29/12/2016	26/05/2014	R\$ 7 000,00		0,00	0,00	DA
2081	<u>658138162</u>	00068004448201421	29/12/2016	26/05/2014	R\$ 7 000,00		0,00	0,00	DA
2081	<u>658707170</u>	00068003974201555	09/08/2019	05/05/2014	R\$ 4 000,00		0,00	0,00	DC2
2081	<u>658980174</u>	00068004453201434	09/08/2019	26/05/2014	R\$ 4 000,00		0,00	0,00	DC2
2081	<u>658996170</u>	00068004439201431	09/08/2019	27/05/2014	R\$ 44 000,00		0,00	0,00	DC2
2081	<u>659073170</u>	00068003975201508	15/08/2019	30/04/2014	R\$ 4 000,00		0,00	0,00	DC2
2081	<u>659427171</u>	00068008258201564	18/05/2017	10/04/2015	R\$ 77 000,00		0,00	0,00	DA
2081	<u>659596170</u>	00058022647201511	16/09/2019	10/03/2015	R\$ 7 000,00		0,00	0,00	DC2
2081	<u>659967172</u>	00068003973201519	07/07/2017	05/05/2014	R\$ 4 000,00		0,00	0,00	RE2
2081	<u>660127178</u>	00068001248201689	17/07/2017	30/04/2014	R\$ 4 000,00		0,00	0,00	DA
2081	<u>660294170</u>	00068001247201634	21/07/2017	30/04/2014	R\$ 4 000,00		0,00	0,00	ITD
2081	<u>660454174</u>	00068004455201423	04/08/2017	27/05/2014	R\$ 4 000,00		0,00	0,00	RE2
2081	<u>660832179</u>	00068008239201538	15/08/2019	26/08/2015	R\$ 2 000,00		0,00	0,00	DC2
2081	<u>660854170</u>	00068004457201412	15/09/2017	27/05/2014	R\$ 7 000,00		0,00	0,00	DA
2081	<u>660859170</u>	00068004458201467	19/08/2019	27/05/2014	R\$ 4 000,00		0,00	0,00	DC2
2081	<u>660861172</u>	00068004456201478	15/09/2017	24/05/2014	R\$ 7 000,00		0,00	0,00	CP CD
2081	<u>660862170</u>	00068008259201517	15/09/2017	10/04/2015	R\$ 77 000,00		0,00	0,00	DA
2081	<u>660968176</u>	00068004917201674	22/09/2017	01/06/2015	R\$ 26 400,00		0,00	0,00	DA
2081	<u>660969174</u>	00068004751201696	22/09/2017	01/06/2015	R\$ 110 400,00		0,00	0,00	DA
2081	<u>660970178</u>	00068004934201610	22/09/2017	01/06/2015	R\$ 165 600,00		0,00	0,00	CP CD
2081	<u>660971176</u>	00068004930201623	22/09/2017	01/06/2015	R\$ 69 600,00		0,00	0,00	CP CD
2081	<u>660972174</u>	00068004755201674	22/09/2017	01/06/2015	R\$ 160 800,00		0,00	0,00	CP CD
2081	<u>661020170</u>	00068004925201611	29/09/2017	31/12/2014	R\$ 57 600,00		0,00	0,00	RE2
2081	<u>661021178</u>	00068004928201654	09/08/2019	30/11/2014	R\$ 48 000,00		0,00	0,00	DC2
2081	<u>661022176</u>	00068004947201681	16/08/2019	31/01/2015	R\$ 52 800,00		0,00	0,00	DC2
2081	<u>661023174</u>	00068004753201685	09/08/2019	31/08/2014	R\$ 189 600,00		0,00	0,00	DC2
2081	<u>661024172</u>	00068004749201617	16/08/2019	31/05/2014	R\$ 9 600,00		0,00	0,00	DC2
2081	<u>661025170</u>	00068004932201612	15/08/2019	31/03/2015	R\$ 24 000,00		0,00	0,00	DC2
2081	<u>661026179</u>	00068004942201658	09/08/2019	28/02/2015	R\$ 26 400,00		0,00	0,00	DC2

2081	661267179	00068004922201687	16/09/2019	01/06/2015	R\$ 386 400,00	0,00	0,00	DC2	386 400,00
2081	661268177	00068004911201605	16/09/2019	01/06/2015	R\$ 244 800,00	0,00	0,00	DC2	244 800,00
2081	661283170	00068004913201696	16/09/2019		R\$ 326 400,00	0,00	0,00	DC2	326 400,00
2081	661286175	00068004745201639	10/11/2017		R\$ 348 000,00	0,00	0,00	RE2	0,00
2081	661287173	00068004743201640	16/09/2019		R\$ 439 200,00	0,00	0,00	DC2	439 200,00
2081	661288171	00068004909201628	16/09/2019		R\$ 110 400,00	0,00	0,00	DC2	110 400,00
2081	661289170	00068004915201685	16/09/2019		R\$ 218 400,00	0,00	0,00	DC2	218 400,00
2081	661290173	00068004747201628	16/09/2019		R\$ 441 600,00	0,00	0,00	DC2	441 600,00
2081	661291171	00068004919201663	15/08/2019		R\$ 304 800,00	0,00	0,00	DC2	304 800,00
2081	662071170	00068008260201533	19/01/2018	26/08/2015	R\$ 2 000,00	0,00	0,00	DA	2 605,47

Total devido em 02/08/2019 (em reais): 4 046 386,65

Legenda do Campo Situação

DC1 - Decidido em 1ª instância mas ainda aguardando ciência	CP - Crédito à Procuradoria
PU1 - Punido 1ª Instância	PU3 - Punido 3ª instância
RE2 - Recurso de 2ª Instância	IT3 - Punido pq recurso em 3ª instância foi intempestivo
ITD - Recurso em 2ª instância intempestivo , mas ainda aguardando ciência do infrator	RAN - Processo em revisão por iniciativa da ANAC
DC2 - Decidido em 2ª instância mas aguardando ciência	CD - CADIN
DG2 - Deligências por iniciativa da 2ª instância	EF - EXECUÇÃO FISCAL
CAN - Cancelado	PP - PARCELADO PELA PROCURADORIA
PU2 - Punido 2ª instância	GPE - GARANTIA DA EXECUÇÃO POR PENHORA REGULAR E SUFICIENTE
IT2 - Punido pq recurso em 2ª foi intempestivo	SDE - SUSPENSÃO DA EXIGIBILIDADE POR DEPÓSITO JUDICIAL
RE3 - Recurso de 3ª instância	SDJ - SUSPENSÃO DA EXIGIBILIDADE POR DECISÃO JUDICIAL
ITT - Recurso em 3ª instância intempestivo , mas ainda aguardando ciência do infrator	GDE - Garantia da Execução por Depósito Judicial
IN3 - Recurso não foi admitido a 3ª instância	PC - PARCELADO
AD3 - Recurso admitido em 3ª instância	PG - Quitado
DC3 - Decidido em 3ª instância mas aguardando ciência	DA - Dívida Ativa
DG3 - Deligências por iniciativa da 3ª instância	PU - Punido
RVT - Revisto	RE - Recurso
RVS - Processo em revisão por iniciativa do interessado	RS - Recurso Superior
INR - Revisão a pedido ou por iniciativa da anac não foi admitida	CA - Cancelado
	PGDJ - Quitado Depósito Judicial Convertido em Renda

Registro 1 até 90 de 90 registros

Página: [1] [Ir] [Reg]

Tela Inicial
 Imprimir
 Exportar Excel



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 1243/2019

PROCESSO Nº 00068.001247/2016-34

INTERESSADO: PMR TÁXI AÉREO E MANUTENÇÃO AERONÁUTICA S.A.

1. Recurso conhecido e recebido em seus efeitos suspensivos (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 3243897), 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 ditas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381/2016, tratando-se de ser matéria de saneamento da dosimetria aplicada em primeira instância, **DECIDO:**

- **NEGAR PROVIMENTO** ao Recurso, **MANTENDO** a multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa no valor de **R\$ 4.000,00 (quatro mil reais)** em desfavor da empresa **PMR TÁXI AÉREO E MANUTENÇÃO AERONÁUTICA S.A.**, por permitir a extrapolação de jornada de trabalho do Sr. ISAAC BARRETO DE ANDRADE, CANAC 146794, conforme se verifica no Diário de Bordo nº09/PPPIT/13 do dia 30/04/2014 e tabela abaixo, em afronta ao artigo 302, inciso III, alínea "o", da Lei nº 7.565, de 19/12/1986 c/c artigo 21, alínea "a", da lei nº 7.183 de 05/04/1984.

Apresentação (a)	Primeira Partida	Último Corte (b)	Final da Jornada (c) = (b+30min)	Nascer do Sol (hora Zulu)	Por do Sol (hora Zulu)
30/4/14 7:30	30/4/14 8:50	30/4/14 20:31	30/4/14 21:01	8:53	20:54
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)
1:23	0:07	1:30	00:12:51	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)	
-	-	-	-	12:43	
Limite Legal para Jornada (o) = (h)+(m)	Extrapolação Efetiva (n)-(o)	Apresentação para próxima jornada (p)	Reapresentação (q)	Repouso Previsto	Repouso Efetivo (q-c)
11:00	1:43	-	-	-	-

6. À Secretaria.
7. Publique-se.
8. Notifique-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 04/09/2019, às 15:08, 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 **3430926** e o código CRC **26D4CB71**.

Referência: Processo nº 00068.001247/2016-34

SEI nº 3430926