



VOTO

PROCESSO: 60800.026751/2010-42

INTERESSADO: TAM LINHAS AÉREAS S.A.

DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA ADMINISTRATIVA

436ª SESSÃO DE JULGAMENTO DA ASJIN - DATA: 20/04/2017

AI/NI: 06201/2010

Data da Lavratura: 21/10/2010

Crédito de Multa (nº SIGEC): 638.881/13-7

Infração: Extrapolação da Jornada de Trabalho.

Enquadramento: art. 302, inciso III, alínea "o" do Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), Lei nº 7.565

Data: 09/05/2010

Hora: 18:44

Local: Salvador/BA

Relator(a): Cássio Castro Dias da Silva – SIAPE 1467237 (Nomeação Membro Julgador - Portaria ANAC nº 751/DIRP/2017)

RELATÓRIO

1. DOS ATOS PROCESSUAIS E DOCUMENTOS CONSTANTES DOS AUTOS

- Data da Infração: **09/05/2010**
- **Auto de Infração [AI] nº 06201/2010, de 21/10/2010 (fls.01);**
- Relatório de Ocorrência de 21/10/2010 (fls.02);
- Cópia de Escala de voo do tripulante "HILTON NEI BRAIDO", CANAC 513945, do mês de maio de 2010 (fls.03);
- **Aviso de Recebimento referente ao AI 06201/2010 com data de recebimento 03/11/2010 (fls.04);**
- **Defesa Prévia, protocolada em 25/11/2010 (fls.05/30);**
- Cópia de Anuário interativo do observatório nacional (fls.31);
- Cópia de Despacho 19/2013/SSO/RJ de 05/02/2013 referente ao processo 60800.026913/2010-42 (fls.32);
- Cópia de consulta ao Sistema SIGEC (fls.33);
- **Decisão condenatória de Primeira Instância, de 05/09/2013 (fls.34/36);**
- Cópia de Extrato de Lançamentos do Sistema SIGEC (fls.37);
- **Notificação Regular, via AR, referente à Decisão condenatória de Primeira Instância, recebida em 17/09/2013 (fls.38 e 40);**
- Despacho de encaminhamento do Processo para a então Junta Recursal, de 09/09/2013 (fls.39);
- Comprovante de recebimento pelo interessado de cópia integral do processo em

25/09/2013 (fls.41/44)

- **Recurso Administrativo, protocolado em 27/09/2013 (fls.45/101);**
- **Tempestividade do recurso certificada em 23/10/2013 (fls.102);**
- Documentos que comprovam obtenção de cópias do processo pelo interessado, em 28/04/2015 (fls.103/108);
- Despacho de distribuição para relatoria e voto, de 25/11/2015 (fls.109);
- **Decisão de segunda instância pelo encaminhamento do Processo à Procuradoria ANAC consultando acerca da possibilidade de impedimento, em 10/12/2015 (fls.110/112v);**
- Despacho da Secretaria encaminhando o Processo ao Presidente da então Junta Recursal, em 11/12/2015 (fls.113);
- Nota Técnica nº 118/2016/JR-RJ/GAB-RJ de 10/05/2016 (fls.114/116);
- Despacho encaminhando o processo à Procuradoria junto à ANAC de 10/05/2016 (fls.117);
- Nota nº 00027/2016/PROT/PFANAC/PGF/AGU de 29/06/2016 (fls.118/121);
- Despacho retornando os autos à Secretaria da Junta Recursal, de 15/07/2016 (fls.122);
- Termo de encerramento de trâmite físico, assinado eletronicamente em 14/02/2017 (SEI nº 0429625);
- Despacho de distribuição para relatoria e voto, assinado eletronicamente em 14/03/2017 (SEI nº 0509968).

2. INTRODUÇÃO

2.1. Trata-se de recurso interposto por TAM Linhas Aéreas S/A, em face da decisão proferida no curso do Processo Administrativo nº 60800.026751/2010-42, conforme registrado no Sistema Eletrônico de Informações desta Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC (volumes SEI nº 0422612, 0422623 e 0422634) da qual restou aplicada pena de multa, consubstanciada essa no crédito registrado no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC sob o número 638.881/13-7 (Anexo SEI nº 0613317).

2.2. O Auto de Infração nº 06201/2010 capitula a conduta do Interessado no art. 302, inciso III, alínea "o" do Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), Lei nº 7.565, descrevendo o seguinte (fl.01):

Descrição da Ocorrência: EXTRAPOLAÇÃO DE JORNADA DE TRABALHO .

Histórico: Durante os dias 11 a 13/08/2010 foi realizada AUDITORIA ESPECIAL na empresa TAM LINHAS AÉREAS S.A., em Congonhas, São Paulo. Durante os dias supracitados, foram recolhidas as escalas de voo executadas para análise criteriosa, onde constatou-se que o tripulante HILTON NEI BRAIDO CANAC 513945 no dia 09 de maio de 2010 extrapolou a jornada de trabalho em 14 minutos, consistindo procedimento dissonante ao que estabelece a lei nº 7.183 art. 21 alínea "a" que limita em onze horas o limite de jornada de trabalho se integrante de uma tripulação simples..

3. HISTÓRICO

Do Relatório de Fiscalização (RF)

3.1. No Relatório de Ocorrência, de 21/10/2010, a fiscalização apontou que durante os dias 11 a 13/08/2010, em Auditoria Especial, foram recolhidas as escalas de vôo executadas para análise criteriosa, onde constatou-se que o tripulante HILTON NEI BRAIDO CANAC 513945 no dia 09 de maio de 2010 extrapolou a jornada de trabalho em 14 minutos, consistindo procedimento dissonante ao que estabelece a lei nº 7.183 art. 21 alínea "a" que limita em onze horas o limite de jornada de trabalho se integrante de uma tripulação simples.

3.2. Anexa ao Relatório a escala de voo do tripulante.

Da Defesa Prévia

3.3. Em defesa, o interessado alegou, preliminarmente o impedimento do servidor que promoveu a autuação.

3.4. No mérito, alega que se valeu da viabilidade legal disposta no Art. 22 da Lei 7.183/84, a qual possibilita a extensão da jornada de trabalho em 60 (sessenta) minutos nos casos autorizados pela lei. Alega ainda que em reunião realizada nesta Agência Regulatória no dia 01/07/2010, foi determinado que a comunicação de extensão da jornada disposta no § 1º do Art. 22 da Lei 7.183/84, deveria ser feita à esta Agência Regulatória, muito embora a lei em questão expresse que o empregador deverá submeter ao crivo do Ministério da Aeronáutica a ampliação da jornada de trabalho.

3.5. Em adição, anexa a escala realizada pelo tripulante, Sr. Hilton Nei Braidó, na qual consta que, segundo o interessado, o horário de apresentação do mesmo estava previsto para às 07:30, no dia 09/05/2010, cujo horário limite para o corte dos motores seria às 18:00h. Assim, considerando os 60 (sessenta) minutos adicionais autorizados pela Lei (Art. 22, Lei 7.183/84), esse limite se estenderia automaticamente para as 19:00h, com o encerramento da jornada às 19:30 (trinta minutos após o corte dos motores).

3.6. Pela escala realizada anexa, o tripulante em questão encerrou sua jornada às 18:44 (trinta minutos após o corte às 18:14h), demonstrando-se assim que o tripulante em questão não extrapolou os limites legais, conforme apontou o Auto de Infração. Dessa forma, considerando o acréscimo da jornada concedido pela Lei em 60 (sessenta) minutos, não há que se falar em excesso de jornada, tampouco em infração ao Art. 302, III, "o" do CBAer.

3.7. Alega ainda a adoção de medidas visando regularizar a questão da informação sobre a extensão da jornada e requer, por fim, que seja determinado o arquivamento do processo, face a justificativa apresentada com relação à extensão dos limites da jornada, ou, caso o entendimento deste julgador não seja pelo arquivamento do presente processo, requer a Autuada especial atenção desta Agência Reguladora quanto à adoção de providências já concretizadas, viabilizando o cumprimento dos limites legais da jornada, bem como a legalidade da comunicação da sua extensão, além do histórico dos últimos anos sem qualquer registro de aplicação de penalidade, considerando essas ações como circunstâncias atenuantes, nos termos do Art. 22, II e III da Resolução ANAC nº 25/2008.

Da Decisão de Primeira Instância

3.8. A decisão foi proferida em 05/09/2013 após análise dos argumentos de defesa prévia, os quais foram devidamente afastados, concluindo que, em conformidade com os documentos acostados pela fiscalização, restou configurada a prática de infração à legislação vigente, em especial ao que estabelece o artigo 302, inciso III, alínea "o" do Código Brasileiro de Aeronáutica.

3.9. Assim, o setor competente, em decisão motivada, confirmou o ato infracional e aplicou multa de R\$ 7.000,00 (sete mil reais), como sanção administrativa, conforme Anexo II da Resolução ANAC nº 25/2008, consideradas ausentes circunstâncias atenuantes e agravantes.

Do Recurso

3.10. Tendo sido regularmente notificado da decisão de primeira instância em 17/09/2013, o interessado apresentou o seu tempestivo Recurso em 27/09/2013, conforme Despacho à folha 102, no qual alega, preliminarmente:

- I - Prescrição da ação punitiva;
- II - Impedimento do INSPAC autuante;

3.11. No mérito, o Recorrente informa que a ampliação dos limites da jornada de trabalho poderá ocorrer por "critério exclusivo do Comandante da aeronave", sendo de no máximo 60 minutos. Essa é exatamente a situação dos autos, pois o próprio Comandante autuado que, segundo seu próprio critério, estendeu sua jornada de trabalho em apenas 14 (quatorze) minutos, conforme se depreendo do próprio Auto de Infração.

3.12. Por fim, requer:

- a) a declaração da prescrição nos termos do artigo 319 do CBA;
- b) a declaração de nulidade do auto de infração em razão do impedimento do autuante;
- c) no mérito, que seja dado provimento ao presente recurso, anulando-se a multa aplicada em razão da inexistência de infração, tendo em vista que a dilatação da jornada de trabalho em até 60 (sessenta) minutos é válida e pode ocorrer por critério EXCLUSIVO do comandante da aeronave.

Da Primeira Decisão em Segunda Instância - Encaminhamento à Procuradoria ANAC

3.13. Em Sessão de Julgamento da extinta Junta Recursal, realizada em 10/12/2015, o colegiado votou pelo retorno do processo à Secretaria e pelo encaminhamento à Procuradoria Federal junto à ANAC para que esta se manifestasse acerca do prosseguimento do feito, em especial, quanto a alegação de impedimento do agente autuante levantada pelo interessado.

3.14. Em resposta à consulta, a Procuradoria exarou a Nota n. 00027/2016/PROT/PFANAC/PGF/AGU de 29/06/2016 elaborada com base no Parecer n° 258/2016/PFANAC/PGF/AGU, referencial na matéria, na qual conclui que "a mera constatação de que o servidor que lavrou o auto de infração já trabalhou nos quadros funcionais da autuada não implica que ele tenha interesse direto ou indireto na matéria" e que "para se configurar a hipótese legal de interesse direto ou indireto do agente público, necessária a perfazer a hipótese legal de impedimento, é imprescindível que haja elementos que evidenciem haver interesse dele em que a matéria a ser discutida no processo ocorra em determinado sentido".

3.15. Desta forma, retornaram os autos para exame e prosseguimento do feito, conforme o caso, em consonância com o Parecer n° 00258/2016/PROT/PFANAC/PGF/AGU.

É o relato. Passa-se ao voto.

VOTO

Conheço do Recurso vez que presentes seus pressupostos de admissibilidade e tempestividade, recebendo-o em efeito suspensivo (art. 16 da Resolução ANAC n° 25/2008).

4. PRELIMINARES

Da Regularidade Processual

4.1. Considerando os documentos grafados em negrito no item 1 do relatório (DOS ATOS PROCESSUAIS E DOCUMENTOS CONSTANTES DOS AUTOS), acuso 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.

4.2. Importante, ainda em preliminares, apontarmos alguns pontos abordados pelo interessado em sede recursal, de forma que o processamento siga em direção à decisão definitiva destituído de qualquer dúvida quanto a sua regularidade.

Da Alegação I - Incidência da Prescrição

4.3. Tal alegação já foi devidamente afastada em Decisão proferida anteriormente conforme consta das folhas 111 e 111v do presente processo, com base em fundamentação com a qual este relator concorda integralmente, de forma que passa a ser parte integrante do presente ato nos termos do §1° do artigo 50 da Lei 9.784/99.

4.4. Com relação à prescrição intercorrente, vejamos os termos da Lei 9.873/99, *in verbis*:

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.

§ 1º Incide a prescrição no procedimento administrativo paralisado por mais de três anos, pendente de julgamento ou despacho, cujos autos serão arquivados de ofício ou mediante requerimento da parte interessada, sem prejuízo da apuração da responsabilidade funcional decorrente da paralisação, se for o caso.

[...]

Art. 2º Interrompe-se a prescrição da ação punitiva: (Redação dada pela Lei nº 11.941, de 2009)

I – pela notificação ou citação do indiciado ou acusado, inclusive por meio de edital; (Redação dada pela Lei nº 11.941, de 2009)

II - por qualquer ato inequívoco, que importe apuração do fato;

III - pela decisão condenatória recorrível.

IV – por qualquer ato inequívoco que importe em manifestação expressa de tentativa de solução conciliatória no âmbito interno da administração pública federal. (Incluído pela Lei nº 11.941, de 2009)

(sem grifos no original)

4.5. Vejamos os principais documentos e atos processuais:

- o auto de infração foi lavrado em 21/10/2010 (fls.01), dando início ao processo administrativo;
- a autuada ofereceu defesa em 25/11/2010 (fls.05/30);
- em 05/09/2013, decisão da autoridade competente de primeira instância (fls.34/36);
- em 17/09/2013, notificada a recorrente da decisão da autoridade competente, oportunidade em que se dá início à contagem do prazo recursal (fls.38 e 40);
- a recorrente ofereceu recurso em 27/09/2013 (fls.45/101);
- em 23/10/2013, o recurso apresentado pelo interessado foi declarado tempestivo pela Secretaria da Junta Recursal, por meio do despacho de fls. 102;
- em 10/12/2015, o colegiado da Junta Recursal decidiu pelo encaminhamento de consulta à Procuradoria acerca da alegação de impedimento do agente atuante.

4.6. Diante do exposto, verifica-se que não houve interrupção do processamento por prazo igual ou superior a 3 (três) anos, não incidindo a prescrição intercorrente em nenhum momento, não cabendo, portanto, o requerido pelo interessado.

Da alegação II - Impedimento do INSPAC atuante

4.7. A autuada alega impedimento do fiscal da ANAC que lavrou o auto de infração em tela, Sr. Bruno Otoch Martins Pereira, na medida em que o citado servidor público fez parte do quadro funcional da empresa interessada no período de 09/01/2007 a 14/01/2010 e ingressou com Reclamação Trabalhista em desfavor da Recorrente, em trâmite perante o Juízo da 49ª Vara do Trabalho de São Paulo/SP.

4.8. Quanto ao alegado impedimento, o Despacho nº 19/2013/SSO/RJ referente ao Processo nº 60800.026913/2010-42 que embasa a decisão em primeira instância fundamenta a ausência do impedimento na própria Lei 9.784/99 e no fato da legislação consolidada não estipular "quarentena" para outros cargos que não os de membros da Diretoria, e mesmo para esses, por período de 4 meses.

4.9. Importante trazer ainda o Parecer nº 00258/2016/PROT/PFANAC/PGF/AGU, referencial sobre o tema, que conclui que a mera constatação de que o servidor que lavrou o auto de infração já trabalhou nos quadros funcionais da autuada não implica que ele tenha interesse direto ou indireto na matéria.

4.10. Para se configurar a hipótese legal de interesse direto ou indireto do agente público, necessária a perfazer a hipótese legal de impedimento, é imprescindível que haja elementos que evidenciem haver interesse dele em que a matéria a ser discutida no processo ocorra em determinado sentido.

4.11. Da análise dos autos, verifica-se que não há nenhuma prova de ter havido qualquer pré-julgamento ou possibilidade de deformação da interpretação dos fatos ou ainda ação do INSPAC sem a necessária isenção, visto que a conduta imputada é identificada nos próprios registros de escala da empresa aérea, de forma que observa-se irreparável a conduta do agente de fiscalização que, diante do indício do cometimento de infração pelo ente regulado, inicia o processo de apuração.

4.12. Dessa forma, corroborando com o setor de primeira instância, entende-se não incorrer impedimento do servidor responsável pela lavratura do presente auto de infração, afastando então a alegação do interessado quanto à nulidade do auto de infração.

4.13. Assim, julgo o processo apto à decisão de segunda instância administrativa por parte desta Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância - ASJIN.

5. FUNDAMENTAÇÃO

No Mérito

Quanto à fundamentação da matéria – Extrapolação da Jornada de Trabalho

5.1. Segundo os documentos juntados ao processo, no dia 09/05/2010, o Sr. HILTON NEI BRAIDO, aeronauta da empresa TAM Linhas Aéreas S/A, extrapolou o limite de jornada em 14 minutos, contrariando o art. 21, alínea “a”, da Lei nº 7.183, 05 de abril de 1984.

5.2. Diante da infração do processo administrativo em questão, a autuação foi realizada com fundamento na alínea “o”, inciso III, art. 302 da, Lei nº 7.565, de 19/12/1986, que dispõe o seguinte:

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;

5.3. Observa-se que a Lei nº 7.183, de 05/04/1984, a qual regula o exercício da profissão de aeronauta, dispõe sobre a jornada de trabalho, apresentando, em seu art. 20, a seguinte redação:

Lei nº 7.183/1984

Art 20 - Jornada é a duração do trabalho do aeronauta, contada entre a hora da apresentação no local de trabalho e hora em que o mesmo e encerrado.

§ 1º - A jornada na base domiciliar será contada a partir da hora de apresentação do aeronauta no local de trabalho.

§ 2º - Fora da base domiciliar, a jornada será contada a partir da hora de apresentação do aeronauta no local estabelecido pelo empregador.

§ 3º - Nas hipóteses previstas nos parágrafos anteriores, a apresentação no aeroporto não deverá ser inferior a 30 (trinta) minutos da hora prevista para o início do voo.

§ 4º - A jornada será considerada encerrada 30 (trinta) minutos após a parada final dos motores.

(sem grifo no original)

5.4. Quanto à duração da jornada de integrante de uma tripulação mínima ou simples, o art. 21, letra ‘a’, da mesma Lei, apresenta o disposto ‘in verbis’:

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;

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

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 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.

(sem grifo no original)

5.5. Em adição, o art. 22 da Lei nº 7.183/1984 traz outras disposições em relação à jornada de trabalho, conforme redação a seguir:

Lei nº 7.183/1984

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.

5.6. Dessa forma, a norma é clara quanto ao limite de horas a ser observado na jornada de trabalho do aeronauta de uma tripulação mínima ou simples.

Quanto às questões de fato

5.7. Quanto ao presente fato, a fiscalização constatou que, em 09/05/2010, o Sr. HILTON NEI BRAIDO, aeronauta da TAM Linhas Aéreas S/A, extrapolou o limite de jornada de trabalho, fato constatado por meio da folha de registro da Jornada à fl. 03, contrariando o art. 21, alínea "a", da Lei nº 7.183, 05 de abril de 1984.

5.8. Em tabela constante a folha 35 o setor competente para decisão em primeira instância revê os cálculos e conclui que realmente ocorreu a extrapolação da jornada de trabalho, não em 14, mas em 31 minutos e 09 segundos.

5.9. Dessa forma, de fato, houve a comprovação do ato infracional, infringindo a legislação vigente, ficando, assim, o interessado sujeito a aplicação de sanção administrativa.

Das Alegações do Interessado quanto ao Mérito

5.10. No mérito, o interessado alega que a autuada se valeu da viabilidade legal disposta no art. 22 da Lei nº 7.183/83, a qual possibilita a extensão da jornada de trabalho em 60 (sessenta) minutos. Afirma que, considerando os sessenta minutos adicionais, o tripulante não teria extrapolado os limites legais.

5.11. Cumpre mencionar que, conforme art. 22 da Lei nº 7.183, de fato existe previsão legal para ampliação da jornada de trabalho, contudo, é necessário cumprir o disposto no §1º do mesmo artigo.

5.12. Importante frisar que o § 1º do art. 22 da Lei 7.183/84 dispõe que 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 órgão competente.

5.13. Diante dos documentos apresentados pela parte interessada em defesa e em recurso, não consta qualquer comprovação de comunicação à época da infração à autoridade aeronáutica sobre o motivo da ampliação do limite da jornada referente ao tripulante em questão, caracterizando, assim, infração à legislação aeronáutica.

5.14. Assim, corroborando com o disposto em decisão de primeira instância (fls. 35v), no presente caso, entende-se não ser cabível aceitar alegação de inexistência do ato infracional considerando

a ampliação do limite de jornada, uma vez que não foram acostados aos autos qualquer documento comprobatório passível a afastar o ato infracional.

5.15. Cumpre observar que, à fl. 03 dos autos, consta o registro de jornada de trabalho do tripulante Sr. HILTON NEI BRAIDO, evidenciando a irregularidade constatada pela fiscalização desta ANAC.

5.16. No caso em tela, pode-se constatar que houve, de fato, a extrapolação dos limites da jornada de trabalho, infração prevista na alínea "o" do inciso III do art. 302 do CBA.

5.17. Diante do exposto, o autuado não apresenta qualquer excludente de sua responsabilidade, cabendo destacar que o mesmo não trouxe aos autos qualquer prova de que, de fato, não descumpriu a legislação vigente.

5.18. Ademais, a Lei nº 9.784/99, que regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal, em seu art. 36, dispõe a redação que segue:

Lei nº 9.784/99

Art. 36 Cabe ao interessado a prova dos fatos que tenha alegado, sem prejuízo do dever atribuído ao órgão competente para instrução e do disposto no art. 37 desta Lei.

5.19. Por fim, as alegações do interessado não podem servir para afastar a aplicação da sanção administrativa quanto ao ato infracional praticado

6. DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

6.1. Verificada a regularidade da ação fiscal, resta necessário verificar a correção do valor da multa aplicada como sanção administrativa ao ato infracional imputado.

6.2. O Código Brasileiro de Aeronáutica dispõe no art. 295 que a multa será imposta de acordo com a gravidade da infração. Nesse sentido, a Resolução nº 25/2008, determina em seu art. 22 que sejam consideradas as circunstâncias agravantes e atenuantes na imposição da penalidade pecuniária.

6.3. Com relação à dosimetria da penalidade pecuniária para a infração cometida por pessoa jurídica, a previsão da aludida resolução (item "o" - cód. INI, da Tabela de Infrações III - INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS À CONCESSIONÁRIA OU PERMISSONÁRIA DE SERVIÇOS AÉREOS, do Anexo II, à Resolução ANAC nº 25/2008, e alterações posteriores), relativa à conduta descrita neste processo, é a de aplicação de multa no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais) no patamar mínimo, R\$ 7.000,00 (sete mil reais) no patamar médio e R\$ 10.000,00 (dez mil reais) no patamar máximo..

6.4. A dosimetria deve ser aplicada conforme ditames do art. 22 da Resolução ANAC 25/2008:

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)

§ 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.

6.5. No caso em tela, não se vislumbra a possibilidade de aplicação de qualquer condição atenuante dentre aquelas dispostas nos incisos do §1º do artigo 22 da Resolução nº 25/08.

6.6. Do mesmo modo, não se identifica a possibilidade de aplicação de condição agravante dentre aquelas dispostas nos incisos do §2º do artigo 22 da Resolução nº 25/08.

6.7. **DA SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO:** Quanto ao valor da multa aplicada pela decisão de primeira instância administrativa, entendo que cabe a **MANUTENÇÃO** do valor da multa em seu patamar médio, **R\$ 7.000,00 (sete mil reais)**.

7. CONCLUSÃO

7.1. Desta forma, voto pelo conhecimento e **NÃO PROVIMENTO** ao Recurso, **MANTENDO**, assim, todos os efeitos da decisão prolatada pelo competente setor de Primeira Instância Administrativa.

É o voto deste Relator.



Documento assinado eletronicamente por **CASSIO CASTRO DIAS DA SILVA, Técnico(a) em Regulação de Aviação Civil**, em 20/04/2017, às 12:39, 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/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **0613246** e o código CRC **77EA0064**.

SEI nº 0613246



CERTIDÃO

Brasília, 20 de abril de 2017.

CERTIDÃO DE JULGAMENTO EM SEGUNDA INSTÂNCIA ADMINISTRATIVA

436ª SESSÃO DE JULGAMENTO DA ASJIN

Processo: 60800.026751/2010-42

Interessado: TAM LINHAS AÉREAS S.A

Crédito de Multa (nº SIGEC): 638.881/13-7

AINI: 06201/2010

Membros Julgadores ASJIN:

- Bruno Kruchak Barros - SIAPE 1629380- Portaria ANAC nº 2026/DIRP/2016 - Presidente da Sessão Recursal
- Cássio Castro Dias da Silva - SIAPE 1467237 - Portaria ANAC nº 751/DIRP/2017 - Relator
- Pedro Gregório de Miranda Alves - SIAPE 1451780 - Portaria ANAC nº 2479/ASJIN/2016 - Membro Julgador

Certifico que a Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância – ASJIN da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, ao apreciar o processo em epígrafe na sessão realizada nesta data, proferiu a seguinte decisão em segunda instância administrativa:

A ASJIN, por unanimidade, NEGOU PROVIMENTO ao recurso, mantendo os termos da decisão de primeira instância, aplicando sanção no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais).

Os Membros Julgadores votaram com o Relator.



Documento assinado eletronicamente por **CASSIO CASTRO DIAS DA SILVA, Técnico(a) em Regulação de Aviação Civil**, em 20/04/2017, às 13:01, 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 **PEDRO GREGORIO DE MIRANDA ALVES, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 20/04/2017, às 14:06, 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 **BRUNO KRUCHAK BARROS, Presidente de Turma**, em 20/04/2017, às 14:42, 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/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **0614939** e o código CRC **24B6653E**.
