



VOTO

PROCESSO: 60800.092679/2011-22

INTERESSADO: TWO TÁXI AÉREO LTDA

442ª SESSÃO DE JULGAMENTO

DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA ADMINISTRATIVA

Auto de Infração	Créditos de Multa (nº SIGEC)	NUP	Data da Infração	Valor da Multa aplicada na primeira instância
01607/2011	642079/14-6	608000926679/2011-22	01/09/2010	R\$ 7.000,00

Infração: Repouso inferior ao mínimo regulamentar

Crédito(s) de Multa: 642079/14-6

Enquadramento: Art. 302, inciso III, alínea "o" c/c com o art. 34, alínea "b" da Lei 7183/84

Data da Infração: 01/09/2010 **Marcas:** PTMEY

Relator(a): Hildenise Reinert – SIAPE 1479877 – Portaria ANAC nº 2218, de 17 de Setembro de 2014.

1. INTRODUÇÃO

1.1. Trata-se de recurso interposto pela Two Taxi Aéreo Ltda, em face da decisão proferida no curso do Processo Administrativo nº 608000926679/2011-22, conforme registrado no Sistema Eletrônico de Informações – SEI desta Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC da qual restou aplicada sanção de multa, consubstanciada no crédito registrado no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC sob os números 642079/14-6.

2. DO AUTO DE INFRAÇÃO

2.1. O Auto de Infração nº 01607/2011, respectivamente, deu origem ao processo relacionado supra, com a capitulação aplicada na **alínea "o", inciso III, art. 302 do CBA - Código Brasileiro de Aeronáutica**, nos seguintes termos:

Durante auditoria especial no operador, realizada em 16/set/2010, constatou-se que do dia 31/08/2010 para o dia 01/09/2010, o Sr. Daniel Henrique Oliveira Veras (CANAC 122252) realizou repouso de 6,95 horas, menor que o devido (24 horas), conforme artigo 34, alínea "c", da lei 7.183, de 05 de abril de 1984.

2.2. A materialidade da infração está caracterizada documentalmente nos autos, conforme se observa das fls.07 (Dados da Tripulação - Apresentação).

3. HISTÓRICO

3.1. **Relatório de Fiscalização - RF** - A fiscalização descreveu as circunstâncias da constatação da ocorrência e anexou documento que caracteriza a incursão infracional. Foram lavrados os Autos de Infração 01605/2011 e 01607/2011 objeto do presente processo administrativo, com fundamento no artigo 302, inciso III, alínea "o", da Lei nº 7.565, de 19/12/1986.

3.2. **Defesa prévia** – Notificada da lavratura do Auto de Infração em 31/05/2011 (fl.8), a autuada protocolou defesa em 21/06/2011 (fls.9 A12), alegando, em síntese, o seguinte:

Quanto aos **AI 01607/2011 alegou o seguinte:**

Sustenta com base no diário de bordo 073/PT -MEY de 31/08/2010 encontram-se assim sistematizadas:

Horário de apresentação: 08h13min-UTC;

Interrupção Programada: 16h22min~ UTC até 23h53 - UTC (Totalizando 07h31min)

Término da Jornada: 01h13min - UTC (30)minutos após o último corte de motor)

3.3. Aponta que a empresa proporcionou ao tripulante um repouso de 7h31min e, em razão disso, com base nos termos do artigo 20 da lei 7.183/84, poderia acrescer à jornada 3h e 45 min. Em outras palavras, argui a possibilidade de extensão do tempo da jornada para os casos em que as empresas de taxi aéreo regional realizados por tripulação simples e, se houver interrupção programada da viagem por mais 4 (quatro) horas consecutivas, além de proporcionado pelo empregador acomodações adequadas para repouso dos tripulantes, a jornada terá duração acrescida da metade do tempo de interrupção, observados os limites prescritos na alínea "a" do art. 29 dese mesmo diploma legal.

3.4. Nessa perspectiva, requer lhe seja concedido o seu direito de ampla defesa, para a produção de provas, especialmente, para juntada de documento que comprove que o tripulante permaneceu hospedado em repouso.

3.5. **Da Convalidação do Auto de Infração-** O setor competente constatou erro sanável

acerca do enquadramento dos Auto de Infração, no que se refere a norma infralegal. Em razão disso, convalidou o Auto de Infração recapitulando-o para a **alínea “b”, do artigo 34, da Lei 7.183/84**, com fundamento no disposto no artigo 9º, da Resolução nº 25, da ANAC e inciso I, do §1º combinado com o §2º, do artigo 7º, da Instrução Normativa nº 08, de 06 de junho de 2008, também da ANAC.

3.6. A interessada fora notificada acerca da convalidação (fl. 28), e cientificada também sobre o novo prazo de 20 dias para manifestar-se nos autos em sede de defesa.

3.7. **Decisão de Primeira Instância - DC1** - O setor competente, em decisão motivada, confirmou o ato infracional imputado à recorrente pelo descumprimento do horário mínimo estabelecido para o repouso do tripulante, consoante Auto de Infração citado supra. A prática infracional foi enquadrada no art. 302, inciso III, alínea "o", da Lei nº 7.565, de 19/12/1986, cujo valor da sanção é de R\$ 7.000,00 (sete mil reais), com base no Anexo II, da Resolução nº 25 da ANAC, de 25 de abril de 2008, aplicada pelo patamar médio, devido a inexistência de circunstâncias atenuantes ou agravantes que possam influir na dosimetria da sanção, consoante consulta ao sistema SIGEC (fl.43).

3.8. **Das razões de Defesa após a Convalidação do Auto de Infração** - Ao ser oportunizado à recorrente o prazo de mais 20 dias para que, caso o quisesse formulasse suas contrarrazões em sede de defesa. Argui às (fls.29 a 41), a) **prescrição intercorrente** em face da ocorrência da infração em 31/10/2010 e a convalidação do ato em 21/02/2014, cujo interregno temporal foi superior a 3 anos; b) **impossibilidade e ilegalidade do ato de convalidação**; pelo fato de já ter apresentado sua impugnação, e de não preencher aos requisitos necessários de validade do ato; c) **incompetência do Autuante**, por não restar comprovado se o autuante tinha competência e legitimidade para tal.

3.9. **Das razões de recurso** - Ao ser notificada da decisão de primeira instância em 14/04/2014 (fl. 33), a interessada protocolou recurso nesta Agência em 24/04/2014 (fls. 16/32), por meio do qual alega: a) **Prescrição intercorrente**; b) **falta de motivação**; c) **ilegalidade da notificação da decisão - da revogação do ato**; d) **ilegalidade, desproporcionalidade e irrazoabilidade do valor da sanção**.

3.10. No mérito, argui: “não pode desenvolver a ampla defesa e o contraditório, via recurso, tendo em vista todos os vícios apresentados”. Por fim, solicita a nulidade do auto de infração e a extinção do presente processo administrativo.

É o relatório. Passa-se ao voto.

VOTO DA RELATORA

Conheço do Recurso vez que presentes seus pressupostos de admissibilidade e tempestividade, nos termos do despacho às fls.53, recebendo-o em efeito suspensivo (art. 16 da Res. ANAC 25/2008).

4. PASSA-SE ASSIM À ANÁLISE DAS QUESTÕES PRELIMINARES

4.1. **Da Alegação de incidência de prescrição intercorrente.**

4.1.1. Em preliminares, observa-se que a interessada alega a incidência da prescrição intercorrente, considerando o lapso temporal entre a data da ocorrência da infração e o ato de convalidação, e a notificação de primeira instância, sob o argumento de que o processo permaneceu paralisado por prazo superior a 3 (três anos). Diante dessas alegações prescindindo de verificação a ocorrência ou não de tal instituto.

4.1.2. Assegura a Constituição Federal a garantia ao cidadão, no âmbito administrativo, à “razoável duração do processo” e à celeridade processual, previstas no Art. 5º da CF/88, inciso LXXVIII: “a todos, no âmbito judicial e administrativo, são assegurados a razoável duração do processo e os meios que garantam a celeridade de sua tramitação”.

4.1.3. A Lei 9.873/99 define o prazo limite para exercício regular da pretensão punitiva (prazos de prescrição), após o qual restará frustrada a aplicação da penalidade. Registre-se que, ao se tratar da prescrição de penalidades pecuniárias, trata-se, por consequência, do perecimento de potenciais créditos públicos.

4.1.4. **Art. 1º. Prescreve em cinco anos a ação punitiva da Administração Pública Federal, direta ou 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.**

Determina o prazo de cinco anos, contados da data da prática do ato – ou no caso de infrações continuadas, o dia em que estiver cessado para a apuração de infração. Esse prazo quinquenal será interrompido sempre que houver atos válidos praticados no processo:

Art. 2º - Interrompe-se a prescrição:

I. pela citação do indiciado ou acusado, inclusive por meio de edital;

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

III. pela decisão condenatória recorrível; e

IV. por qualquer ato equívoco que importe em manifestação expressa de tentativa de solução conciliatória no âmbito interno da administração pública federal

4.1.5. A Lei 9.873/99, além de fixar o prazo de prescrição quinquenal, incide, ainda, sobre o processo administrativo a prescrição trienal ou intercorrente, que afasta a pretensão punitiva da administração nos processos paralisados por mais de três anos pendentes de julgamento. Esse instituto se propõe a desestimular a desídia administrativa, assim, sua interrupção é condicionada à prática de atos essenciais para a apuração dos fatos e conclusão do procedimento.

4.1.6.

4.1.7. **§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.**

4.1.8. (...)

4.1.9. **(grifo nosso)**

4.1.10. Sobre o assunto trago à baila o entendimento consubstanciado no Parecer CGCOB/DICON nº 5/2008, que tratou de fixar o prazo prescricional para a cobrança das multas decorrentes de infrações administrativas, e sobre esse específico ponto assim se manifestou:

4.1.11. *A lei prevê, no entanto, que a autuação da administração seja qualificada, pois exige, nos termos do inciso II do artigo 2º, uma ação contundente e eficaz.*

4.1.12. *Por isso é que se deve entender como ato inequívoco, aquele que importe apuração do fato, ou seja, o ato de instauração do procedimento administrativo. é dizer; a administração precisa exteriorizar, por meio de atos formais e claros, a intenção de apurar a infração.*

4.1.13. (...)

4.1.14. *Por outro lado, convém enfatizar que a interrupção da prescrição (artigo 2º) serve da mesma forma, como marco inicial da fluência do prazo da prescrição intercorrente, prevista no § 1º do artigo 1º da Lei nº 9.873/99*

4.1.15. (...)

4.1.16. *Desta forma, a edição de qualquer ato inequívoco, que importe apuração do fato; a citação do indicado ou acusado e a decisão condenatória recorrível têm, ao mesmo tempo; o condão de (i)reiniciar o prazo prescricional de 5 anos para apurar a infração e de (ii) obrigar a administração a não paralisar o procedimento administrativo por mais de três anos; sob pena de aplicação da prescrição intercorrente.*

4.1.17. *Conclui-se, a partir daí, que correm simultaneamente contra a administração a prescrição de cinco anos e a prescrição intercorrente de três anos, sendo que ambas devem ser contadas a partir dos atos previstos no artigo 2º da Lei nº 9873/99.*

4.1.18. A Nota Técnica CGCOB/DICON nº 043/2009, consigna que:

4.1.19.

4.1.20. *" A interrupção da prescrição intercorrente não se limita às causas previstas no art. 2º, da Lei nº 9.873/98, bastando para tanto que a administração pratique atos indispensáveis para dar continuidade ao processo administrativo."*

4.1.21.

4.1.22. Com efeito, assevera, que paralisado é o mesmo que parado, de modo que **movimento que se faça para impulsionar o processo administrativo adiante modifica a condição anterior de inércia do processo**" quando se apresentarem como atos inequívocos tendentes à apuração dos fatos. Em outras palavras, quer se dizer com isso que, despachos com carates procrastinatórios não terão aptidão para dar o impulso necessário à solução da demanda. *(grifo nosso)*.

4.1.23. Destarte, verifica-se ter a Coordenação-Geral de Cobrança e Recuperação de Créditos – CGCOB da Procuradoria-Geral Federal – PGF consolidado posicionamento consistente no fato de que apenas atos processuais efetivamente tendentes à apuração da infração, que sejam imprescindíveis a esta e que impulsionem o avanço do processo, ou seja, que visam à superação das fases do respectivo procedimento e ao consequente alcance de sua conclusão, caracterizam a existência de tramitação qualificada dos autos, capaz de remover o expediente do estado de paralisia.

4.1.24. Nesse ponto, é importante citar que a notificação expedida - cuja finalidade foi dar conhecimento sobre a existência de processo instaurado contra a parte atuada - é apta a interromper a prescrição punitiva e, ao mesmo tempo, a prescrição intercorrente.

Assim temos:

- a) auditoria realizada entre os dias **31/08/2010 a 01/09/2010**; (fl. 01);
- b) o fato ocorreu em **01/09/2010** (fl. 01);
- c) empresa fora notificada da infração que lhe fora imputada em **31/05/2011** (fl.8);
- d) protocolou defesa em **21/06/2011** (fls.9 a12);
- e) convalidação do ato se deu em **21/02/2014**; (fls.27);
- f) notificada da convalidação em **06/03/2014** (fls.28);
- g) apresentou nova defesa em **10/03/2014** (fls.29 a 41);
- h) decisão condenatória exarada em **12/05/2014** (fls.44 a48);
- i) notificada da decisão de primeira instância julgadora **11/06/2014** (fls.52); e
- j) interpor seu tempestivo recurso em **20/06/2014** (fls.53 a 64).

4.1.25. Assim, ante as manifestações referidas supra não restam dúvidas quanto a **não** incidência da prescrição, inclusive a intercorrente, no processamento dos autos, eis que em nenhum marco temporal fora ultrapassado o prazo de 03 (três) anos e, entre a data do fato e a decisão de primeira instância não foi ultrapassado o prazo de 05 (cinco) anos.

4.1.26. Desta forma, não assiste à recorrente razão quanto a tal alegação.

4.2. **Da Alegação de Cerceamento de Defesa e do Direito ao Contraditório**

4.2.1. Sobre o direito de defesa e do contraditório, ressalto que a interessada foi comunicada de todos os atos processuais em observância ao art. 26 da Lei nº 9.784/1999. Foi notificada quanto à infração imputada nos autos de infração nºs **01607/2011**, cujo teor traz expressamente o ato infracional praticado,

a descrição da infração, e a capitulação da conduta violada. Nessa oportunidade, a agência concedeu à interessada o prazo de 20 (vinte) dias, para se assim o o quisesse, apresentar defesa.

4.2.2. Quanto a convalidação do erro formal na capitulação do Auto de Infração, a interessada teve o prazo de mais 20 dias para manifestar-se nos autos em sede de defesa.

4.2.3. Ressalta-se, que o fiscal da ANAC lavrou o AI e elaborou o relatório de Fiscalização fazendo constar data, hora, duração total da jornada e tripulante envolvido na operação, e também a descrição do fato tido como infracional e a legislação infringida. A descrição contida no Auto de Infração, além de demonstrar os dados necessários à autuação, descreveu os fatos com o grau e precisão necessários para garantir a possibilidade de Defesa da interessada.

A Autuada apresenta sua Defesa **21/06/2011** (fls.9 a12), reportando-se ao se reportando ao ato infracional e se defendendo corretamente dos fatos, o que indica sua ciência clara quanto à infração cometida.

Foi notificada acerca da convalidação **21/02/2014**; (fls.27), e cientificada também sobre o novo prazo de 20 dias para manifestar-se nos autos em sede de defesa.

Apresentou nova defesa em nova defesa em **10/03/2014** (fls.29 a 41).

Foi cientificada da decisão de Primeira Instância **12/05/2014** (fls.44 a48).

Apresentou seu Recurso em **20/06/2014** (fls.53 a 64), no qual também teve a oportunidade e se defendeu corretamente da infração que lhe fora imputada.

Ressalta-se, ainda, que todos os autos dos processos permaneceram à disposição da parte interessada para vista e cópias.

Diante do exposto, não se prospera a alegação da interessada quanto à ilegalidade da notificação da decisão de primeira instância, afastando-se suas arguições quanto à inobservância de seu direito de defesa e contraditório.

4.3. **Da impossibilidade e ilegalidade do ato de convalidação**

4.3.1. No que diz respeito a tal arguição, aponto que Convalidação se deu pela existência de erro sanável quanto à capitulação da infração, tendo sido oportunizada abertura de novo prazo para apresentação de defesa e juntada de documentos que a recorrente julgasse pertinente. A mencionada notificação aponta, ainda, o enquadramento convalidado e o artigo em que se fundamenta tal ato administrativo (artigo 7º, §1º, inciso I, da IN nº.-08 de 06/06/2008), que estabelece:

Art. 7º Os vícios processuais meramente formais do AI são passíveis de convalidação.

§ 1º - Para efeito de caput, são considerados vícios formais, dentre outros:

I ~ omissão ou erro no enquadramento da infração, desde que a descrição dos fatos permita identificar a conduta punível;

II - inexatidão no nome da empresa ou piloto;

III - erro na digitação do CNPJ ou CPF do autuado

IV - descrição diferente da matrícula da aeronave; • V- erro na digitação do endereço do autuado;

VI- erro de digitação ao descrever o local, data ou hora da ocorrência do fato.

§ 2º Na hipótese do inciso I, será reaberto o prazo para defesa ao autuado. Vê-se que a Convalidação ocorreu dentro das hipóteses cabíveis, não sendo verificada irregularidade, discrepância ou inadequação legal.

Este dispositivo encontra fundamento no art. 55 da Lei 9.784/99, que dispõe, em síntese, que a convalidação corrige os atos sanáveis - como no caso - a forma desde que não haja prejuízo a terceiros nem ao interesse público.

Art. 55. Em decisão na qual se evidencie não acarretarem lesão ao interesse público nem prejuízo a terceiros, os atos que apresentarem defeitos sanáveis poderão ser convalidados pela própria Administração.

4.3.2. No que concerne a alegação de impossibilidade do ato de convalidação pelo fato do já ter apresentado sua impugnação, faço as seguintes considerações:

4.3.3. Como bem leciona Weida Zancaner: "(...) a Administração não poderá mais convalidar seus atos administrativos se estes já tiverem sido impugnados pelo particular, **exceto se tratar de irrelevante formalidade, pois neste caso os atos são sempre convalidáveis**".(Da Convalidação e da Invalidação dos Atos Administrativos, 2. ed. São Paulo, Malheiros, 2001, p. 56).Com efeito destaca Ilda Valentim: "*seguir o princípio da legalidade, de maneira formalista e invalidar atos que poderiam perfeitamente ser convalidados, é ignorar todos os demais princípios e privilegiar o legalismo*".(Atos Administrativos e sua Convalidação face aos Princípios Constitucionais. Artigo. Data 13/04/2006. Disponível em <http://www.viajus.com.br>).

4.3.4. Desse modo, ainda que o ato de convalidação do Auto de Infração tenha se dado após a impugnação do particular, este não encontra impedimento pois guarda consonância com os princípios que regem a Administração.

4.3.5. Importa consignar ainda, que o ato de convalidar além de atender ao princípio da legalidade, na medida em que corrige o vício, atende também ao princípio da segurança jurídica, ao dispor que as normas administrativas sancionadoras, devem contar com elevado grau de objetividade a evitar condutas reprováveis e factíveis de sanções. É garantido aos administrados aferição objetiva de previsibilidade de modo que possa orientá-los em suas condutas e comportamentos. (MOREIRA NETO; GARCIA 2012, p.12).

4.3.6. Salienta-se, que há responsabilidade do Operador em observar os limites necessários de repouso necessários entre as jornadas de trabalho de sua tripulação, a teor da alínea "b", do art. 34 da Lei nº 7.183, de 05/04/1984, "*in verbis*"

Dos Períodos de Repouso

Art. 34 O repouso terá a duração diretamente relacionada ao tempo da jornada anterior,

observando-se os seguintes limites:

- a) 12 (doze) horas de repouso, após jornada de até 12 (doze) horas;
- b) **16 (dezesesseis) horas de repouso, após jornada de mais de 12 (doze) horas e até 15 (quinze) horas; (grifo introduzido) , e .**

(...)

4.3.7. De acordo com o relato contido nos autos , constata-se o período necessário de repouso não foi observado fato que contraria o artigo 302, inciso III, alínea "o" do CBA, c/c com a alínea "b" , do art. 34 da Lei .7. 183/84.

4.4. **Da Alegação de Incompetência do Autuante**

4.4.1. Sobre tal arguição, aponto que a Resolução ANAC nº 25/2008, que dispõe sobre o processo administrativo para a apuração de infrações e aplicação de penalidades, no âmbito da competência da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, apresentando, em seus artigos 2º e 5º, a seguinte redação:

Resolução ANAC nº 25/2008

Art. 2º O agente da autoridade de aviação civil, conforme definido em normatização própria, que tiver ciência de infrações ou de indícios de sua prática é obrigado a promover a sua apuração imediata, mediante a instauração de processo administrativo, assegurado o contraditório e a ampla defesa, em atenção ao devido processo legal.

(...)

Art. 5º O AI será lavrado quando for constatada a prática de infração à Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA, 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.

(...)

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.*

4.4.2. Não obstante, o Auto de Infração nº 01607/2011 foi lavrado por Inspetor da Aviação Civil – INSPAC credenciado desta Agência, conforme documento acostado às fl. 01, cujo nome do autuante é Mário José Dias, a identificação de sua função como Inspetor de Aviação Civil - INSPAC, e a matrícula ('A-2064'), assim como a sua assinatura.

4.4.3. Cabe mencionar que a Portaria ANAC nº 372 publicada no Boletim de Pessoal e Serviço (ANAC) em 25 de fevereiro de 2011, designa o servidor supra como Inspetor de Aviação Civil – INSPAC, por haver concluído de forma satisfatória a Capacitação de Treinamento em Serviço (OJT), conforme exigência do Programa de Capacitação de Inspectores de Segurança Operacional (PCISOP).

Observa-se, ainda, que a Instrução Normativa nº 06, de 20 de março de 2008, que regula o credenciamento do Inspetor de Aviação, dispõe em seu artigo 1º a seguinte redação:

IN ANAC nº 06/2008

CAPÍTULO I

DA FISCALIZAÇÃO

Art. 1º As atividades de fiscalização da aviação civil são realizadas pelo Especialista e pelo Técnico em Regulação de Aviação Civil dentro de suas respectivas áreas de atuação.

Parágrafo único. Enquanto não houver quantitativo suficiente de Especialistas e Técnicos em Regulação de Aviação Civil no quadro efetivo de servidores da ANAC, as atividades de fiscalização podem ser realizadas por pessoas credenciadas nos termos do art. 197 da Lei nº 7.565, de 1986, mediante a realização de teste de capacitação.

Em adição, o inciso III do §2º do artigo 1º da Lei nº. 9.784/99, dispõe , que o fiscal de aviação civil ao exercer sua atividade fiscalizatória, representa a autoridade de aviação civil naquele momento, com o poder de decisão, sim, de aplicar ou não as providências administrativas previstas, em conformidade com a lei, a norma e a situação fática.

Assim, afasta-se a alegação da interessada quanto à incompetência do autuante ou qualquer descumprimento do art. 8º da Resolução ANAC nº 25/2008, na medida em que restou comprovado que o inspetor de aviação civil, que lavrou o referido auto de infração (fl.01), tem competência para o exercício do poder de polícia desta ANAC.

Em adição, cabe apontar a competência e legalidade da decisão prolatada pelo setor competente de primeira instância administrativa (fl. 11/12v), na medida em que consta a delegação de competência para Delvecchio Marques Trivelato exarar decisão de primeira instância, conforme parágrafo único do art. 1º da Resolução 111, de 15/09/2009 e Portaria ANAC Nº 1704/SPO, de 24 de agosto de 2012.

Cabe ressaltar que, diferentemente do que afirma a recorrente em Recurso, as portarias citadas acima são públicas e estão disponíveis no endereço eletrônico da ANAC <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/boletim-de-pessoal>

4.5. **DA ALEGAÇÃO DE FALTA DE MOTIVAÇÃO**

4.5.1. Em sede recursal, a interessada aduz que a decisão carece de motivação, limitando-se

apenas ao informar o valor da sanção, circunstância que viola o art. 50 da Lei 9784/99.

4.5.2. A esse respeito, cabe mencionar que a Lei nº 9.784/99, que regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal, em seu art. 2º dispõe:

Lei nº 9.784

Art. 2º A Administração Pública obedecerá, dentre outros, aos princípios da legalidade, finalidade, motivação, razoabilidade, proporcionalidade, moralidade, ampla defesa, contraditório, segurança jurídica, interesse público e eficiência.

Neste mesmo diploma legal, vê-se que a motivação é elemento fundamental da decisão, devendo essa ser clara, explícita e congruente com os fatos em análise:

Lei nº 9.784

CAPÍTULO XII - DA MOTIVAÇÃO

Art. 50. Os atos administrativos deverão ser motivados, com indicação dos fatos e dos fundamentos jurídicos, quando:

(...)

II - imponham ou agravem deveres, encargos ou sanções;

(...)

§1º A motivação deve ser explícita, clara e congruente, podendo consistir em declaração de concordância com fundamentos de anteriores pareceres, informações, decisões ou propostas, que, neste caso, serão parte integrante do ato.

4.5.3. A motivação dos atos decisórios é elemento essencial que visa garantir ao Administrado o exercício pleno de seu direito constitucional à defesa, imprescindível para reputar-se válida a aplicação da sanção. De fato, só se pode efetivar o direito ao contraditório se explicitados os motivos de fato e de direito que levaram o julgador àquela decisão à qual se sujeita o Administrado.

4.5.4. Na Resolução ANAC nº 25, de 25/04/2008, que trata do processo administrativo para aplicação de penalidades, no âmbito desta ANAC, dispõe o art. 15:

Resolução ANAC nº 25

Art. 15. A autoridade competente para decidir sobre a aplicação de penalidades deverá, em decisão fundamentada:

(...)

II - aplicar a penalidade em conformidade com o art. 19 desta Resolução.

4.5.5. Cumpre mencionar que a decisão de primeira instância à fl.24/26 descreve objetivamente a infração imputada, apresenta conjunto comprobatório, fundamentação jurídica que evidencia o ato infracional praticado e, ainda, considera as alegações trazidas pela interessada, em peça de defesa, de forma a garantir os direitos do administrado.

4.5.6. Em adição, cumpre ressaltar que a convalidação do Auto de Infração foi recebida pela interessada e traz claramente a descrição da infração e a capitulação da conduta cometida pela autuada, permitindo, desse modo, que tivesse conhecimento do fato que lhe fora imputado.

4.5.7. Dessa maneira, esta ASJIN entende que não houve nenhuma ilegalidade na notificação da decisão de primeira instância, contendo o presente processo motivação em que restou aplicada a sanção pecuniária, conforme estabelece o art. 50 da Lei nº 9.784/99, não se prefazendo, portanto, falta de motivação da decisão de primeira instância julgadora.

4.6. **DA REGULARIDADE PROCESSUAL**

4.7. Diante de todo exposto, esta ASJIN aponta a regularidade processual do presente processo, a qual preservou todos os direitos constitucionais inerentes à interessada, bem como respeitou, também, aos princípios da Administração Pública, estando, assim, pronto para, agora, receber uma decisão de segunda instância administrativa por parte desta Junta Recursal.

5. **NO MÉRITO**

5.1. **Quanto à fundamentação da matéria – Extrapolação da Jornada de Trabalho**

5.1.1. A infração foi capitulada com base na alínea “o”, do inciso III, do art. 302 da Lei nº 7.565, de 19/12/1986, c, 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.

5.1.2. O artigo 21 da Lei nº 7.183/1.984 estabelece sobre o limite da jornada, nesses termos:

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.

5.1.3. A definição da Jornada de Trabalho do Aeronauta e os procedimentos para contabilizá-las estão presentes no artigo 20, em consonância com o previsto no artigo 22, parágrafos 2º e 3º, da Lei nº 7.183/84, in verbis:

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

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: (...)

§ 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.

5.1.5. A definição de tripulação mínima e tripulação simples são apresentadas nos artigos 10 e 1 da mesma lei, in verbis:

Art. 10 - Tripulação mínima é a determinada na forma da certificação de tipo de aeronave e a constante do seu manual de operação, homologada pelo órgão competente do Ministério da Aeronáutica, sendo permitida sua utilização em vôos: locais de instrução, de experiência, de vistoria e de traslado.

Art. 11 - Tripulação simples é a constituída basicamente de uma tripulação mínima acrescida, quando for o caso, dos tripulantes necessários à realização do voo.

5.1.6. Para a extensão da jornada, de acordo com a legislação temos:

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 duração acrescida da metade do tempo de interrupção, mantendo-se inalterado os limites prescritos na alínea "a" do art. 29 desta Lei.

5.1.7. Observa-se que a Lei nº 7.183, de 05/04/1984, a qual regula o exercício da profissão de aeronauta, dispõe acerca dos períodos de repouso em seu art. 34, a seguinte redação

Dos Períodos de Repouso

Art. 34 O repouso terá a duração diretamente relacionada ao tempo da jornada anterior, observando-se os seguintes limites:

- a) 12 (doze) horas de repouso, após jornada de até 12 (doze) horas;
- b) **16 (dezesesseis) horas de repouso, após jornada de mais de 12 (doze) horas e até 15 (quinze) horas;** (grifo introduzido); e
- c) 24 (vinte e quatro) horas de repouso, após jornada de mais de 15 (quinze) horas.

Destarte, a norma dispõe quanto aos períodos de repouso a ser observado por uma tripulação mínima ou simples.

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.

6. DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO E DO COTEJO DOS ARGUMENTOS DE DEFESA

6.1. Aponto que as arguições apresentadas em sede de preliminares já foram afastadas neste voto - item 4.0.

6.1.1. Nas questões de mérito, mais especificamente, quanto a alegação da possibilidade de extensão da jornada pela metade do tempo correspondente à interrupção, para os casos em que a empresa programar a interrupção da jornada por mais de 4 (quatro) horas consecutivas, e ainda, proporcionar ao tripulante acomodações adequadas para repouso. Cabe mencionar, que para fins de apuração desse cálculo, o piloto ao interromper e **reiniciar** a jornada deve cortar os motores e se **apresentar** para o reinício das operações.

6.1.2. Sendo assim, faz-se necessário considerar essas premissas para fins de apuração do cálculo da jornada.

6.1.3. O art. 20, da Lei 7.183/84, em seus parágrafos § 3º e § 4º dispõe que a apresentação do aeronauta não deverá ser inferior a 30 (trinta) minutos da hora prevista do voo. E considerada encerrada 30 (trinta) minutos após a parada final dos motores.

Observados os horários descritos no Diário de Bordo temos :

Horário de apresentação: 08h13min UTC

Início da Interrupção programada: 16h22min UTC mais 30min= 16h52min UTC

Reapresentação para operação: 23h53min UTC menos 30min = 23h23min

UTC. Assim, o período de Interrupção programada seria de 06h15min .

6.1.4. Assim, o período de Interrupção programada seria de 06h15min. somando-se a metade do período de interrupção, que seria de 03h07min. Somando-se à jornada regular de 11h03min as 03h07min referentes à interrupção, teríamos uma jornada total de **14h10min**. Considerando os cálculos apontados na defesa que entre os horários de **16h22h e 23h53h UTC**, o tripulante teria cumprido uma interrupção programada de (7h e 31min), ainda assim, o tripulante teve o repouso inferior ao previsto na norma para uma jornada de (11h03min acrescida de 3h e 45min), total **14h48min**.

Senão vejamos:

Art 34-0 repouso terá a duração diretamente relacionada ao tempo da jornada anterior, observando-se os seguintes limites:

(...)

16 (dezesseis) horas de repouso, após jornada de mais de 12 (doze) horas e até 15 (quinze) horas:

6.1.5. No que concerne a alegação de desproporcionalidade e irrazoabilidade do valor da sanção por reputar-lhe como excessiva, observa-se o seguinte:

6.1.6. A Lei nº 9.784/99 que disciplinou as normas gerais de processo administrativo no país fixou no caput do art. 2º, o princípio da proporcionalidade, vedando, a aplicação de sanção "em medida superior àquelas estritamente necessárias ao atendimento do interesse público", consagrando a vedação de excessos, que já vinha assentada em sede jurisprudencial pelo Supremo Tribunal Federal. (MOREIRA NETO e GARCIA (2012, p.8).

6.1.7. Na medida em que Administração Pública só pode atuar nos termos da lei, com a finalidade de atingir o interesse público. Suas decisões deverão observar rigorosamente o princípio da razoabilidade como regra de controle da atividade administrativa. Cabe ao administrador público atuar dentro dos critérios de racionalidade nos valores fixados como sanções. Nesse linha de entendimento, a sanção exarada pela primeira instância está em consonância com o entendimento da agência e da Resolução nº 25/2008, que disciplina o processo administrativo no âmbito da ANAC, e define critérios para dosimetria da penalidade aplicada e valores das sanções de natureza pecuniária.

6.1.8. Importa consignar que o ato administrativo tem presunção de legalidade e certeza, devendo ser observado pelos administrados e, principalmente, por seus agentes no exercício de suas competências, assim, na qualidade de servidor público desta ANAC, cabe o cumprimento das leis, normas e regulamentos desta Agência.

6.1.9. Compete à União, por intermédio da ANAC, regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, em conformidade com o disposto no artigo 2º da Lei nº. 11.182, de 27 de setembro de 2005 – Lei da ANAC.

6.1.10. Nos termos da Lei nº 11.182/2005, foi criada a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, autarquia federal submetida a regime especial, à qual foram atribuídos poderes regulatório/normativo e fiscalizador sobre as atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária (art. 2º), restando tais competências delineadas nos termos do artigo 8º do referido diploma legal:

Lei nº 11.182/2005

Art. 8º Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:

(...)

IV – realizar estudos, estabelecer normas, promover a implementação das normas e recomendações internacionais de aviação civil, observados os acordos, tratados e convenções internacionais de que seja parte a República Federativa do Brasil;

(...)

X – regular e fiscalizar os serviços aéreos, os produtos e processos aeronáuticos, a formação e o treinamento de pessoal especializado, os serviços auxiliares, a segurança da aviação civil, a facilitação do transporte aéreo, a habilitação de tripulantes, as emissões de poluentes e o ruído aeronáutico, os sistemas de reservas, a movimentação de passageiros e carga e as demais atividades de aviação civil;

XI – expedir regras sobre segurança em área aeroportuária e a bordo de aeronaves civis, porte e transporte de cargas perigosas, inclusive o porte ou transporte de armamento, explosivos, material bélico ou de quaisquer outros produtos, substâncias ou objetos que possam pôr em risco os tripulantes ou passageiros, ou a própria aeronave ou, ainda, que sejam nocivos à saúde;

(...)

XVI – fiscalizar as aeronaves civis, seus componentes, equipamentos e serviços de manutenção, com o objetivo de assegurar o cumprimento das normas de segurança de voo;

(...)

XXX – expedir normas e estabelecer padrões mínimos de segurança de voo, de desempenho e eficiência, a serem cumpridos pelas prestadoras de serviços aéreos e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, inclusive quanto a equipamentos, materiais, produtos e processos que utilizarem e serviços que prestarem;

(...)

XXXV – reprimir infrações à legislação, inclusive quanto aos direitos dos usuários, e aplicar as sanções cabíveis;

(...)

6.1.11. De acordo com o aludido dispositivo, cabe à mencionada autarquia federal, portanto, regular e fiscalizar as atividades de aviação civil, competindo-lhe, conseqüentemente, editar normas que regem o setor, além de zelar pelo seu devido atendimento, reprimindo as infrações à legislação e aplicando as sanções cabíveis.

6.1.12. Assim, cabe à entidade autárquica atuar de modo a garantir a observância do marco regulatório, o que lhe impõe a adoção de medidas repressivas, corretivas e punitivas em desfavor daqueles que infringem as normas de regência da atividade.

6.1.13. Cumpre assinalar que o Código Brasileiro de Aeronáutica considera no §3º do artigo 1º, a seguinte redação:

CBA

CAPÍTULO I

Disposições Gerais

Art. 1º O Direito Aeronáutico é regulado pelos Tratados, Convenções e Atos Internacionais de que o Brasil seja parte, por este Código e pela legislação complementar.

(...)

§ 3º A legislação complementar é formada pela regulamentação prevista neste Código, pelas leis especiais, decretos e normas sobre matéria aeronáutica (artigo 12).

No presente caso, verifica-se que há imposição de penalidade por infração pelo descumprimento do art. 302 do CBA, alínea “o”, inciso III, c/c artigo 21, alínea “a” da Lei 7183/1984:

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;

6.1.14. O artigo 289, inciso I, da Lei nº 7.565/86, autoriza, dentre outras medidas, a imposição de sanção pecuniária no caso de descumprimento tanto dos preceitos do próprio CBA, como do das disposições da “legislação complementar”. Assim, não obstante o poder regulatório legalmente atribuído à Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC já lhe permita não apenas editar regras de conduta para os regulados, como também estabelecer e aplicar sanções administrativas para o eventual caso de descumprimento daquelas, objetivando assegurar a sua efetividade, a imposição de penalidade pecuniária, por inobservância do CBA e norma complementar (Lei 7183/1984), encontra amparo legal nos preceitos veiculados no inciso I do artigo 289 do CBA e configura infração à alínea “o” do Inciso III do art. 302 do CBA.

6.1.15. O fato é que a ocorrência se deu em 19/08/2010, quando já vigente a Resolução ANAC nº 25, de 25 de abril de 2008, que dispõe sobre o processo administrativo para a apuração de infrações e aplicação de penalidades, no âmbito da competência da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC.

6.1.16. Observa-se que a Resolução ANAC nº 25/2008 detalha os valores das multas especificadas no art. 299 e 302 e seus incisos em seus Anexos I e II, além das infrações da área aeroportuária, especificadas no Anexo III.

6.1.17. No tocante à quantificação de multa imposta, a Resolução ANAC nº 25/2008 e a Instrução Normativa ANAC nº 08/2008 disciplinam, de modo a atender ao preceito contido no artigo 295 do CBA (‘A multa será imposta de acordo com a gravidade da infração, podendo ser acrescida da suspensão de qualquer dos certificados ou da autorização ou permissão’), o procedimento para o arbitramento de penalidades pecuniárias, mediante a eleição dos critérios objetivos aplicáveis.

Desta forma, preconizam os artigos 20, 21 e 22 da Resolução ANAC nº 25/2008:

Resolução ANAC nº 25/2008

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

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

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

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

CAPÍTULO II DAS ATENUANTES E AGRAVANTES

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

§ 1º São circunstâncias atenuantes:

I - o reconhecimento da prática da infração;

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

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

§ 2º São circunstâncias agravantes:

I - a reincidência;

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

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

IV - exposição ao risco da integridade física de pessoas;

V - a destruição de bens públicos;

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

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

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

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

6.1.19. Diante de todo o exposto, resta a esta ANAC regular o setor, utilizando de instrumentos que permitem compelir os administrados à observância do regramento vigente, de acordo com a Lei n.º 11.182/2005.

6.1.20. Nesse ponto, observa-se infração prevista no CBA, diante do descumprimento das normas e procedimentos que disciplinam o exercício da profissão de aeronauta ou de aeroviário está em consonância com as condutas, penalidades e valores de sanção disciplinados na Resolução ANAC nº 25. Portanto, a sanção imposta à recorrente no feito tem base legal, afastando, por sua vez, a alegação da interessada de afronta ao princípio da legalidade.

7. DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

7.0.1. Pelo exposto, houve, de fato, violação à legislação, com a prática de infração cuja autuação está fundamentada na alínea "o" do inciso III do art. 302 do CBA, c/c art. 21, alínea a, da Lei nº 7.183, restando analisar a adequação do valor da sanção aplicada, que, segundo o que dispõe o CBA, deve refletir a gravidade da infração (Lei nº 7.565/86, art. 295).

7.0.2. Nesse contexto, é válido observar que o valor da multa imposta pela autoridade competente - R\$ 7.000,00 (sete mil reais), foi fixado dentro dos limites previstos na Resolução nº 25/2008 e conforme o disposto no artigo 57 da Instrução Normativa ANAC nº 08/2008, indicando que a penalidade de multa será calculada a partir do valor intermediário. Assim, nos casos em que não há agravantes, nem atenuantes, ou quando estas se compensam, deve ser aplicado o valor médio da tabela em anexo à Resolução nº 25/2008.

7.0.3. **DA SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO:** Quanto ao valor da multa aplicada pela decisão de primeira instância administrativa, diante do esposado neste voto, entendo que cabe a MANUTENÇÃO do valor da sanção no patamar médio de R\$ 7.000,00 (sete mil reais), devido a inexistência de circunstâncias atenuantes e ou agravantes, conforme consulta SIGEC (fls. 43).

7.0.4.

8. VOTO

8.0.1. Desta forma, voto pelo conhecimento e **NÃO PROVIMENTO** ao Recurso, **MANTENDO**, assim, a multa prolatada pelo competente setor de primeira instância administrativa no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais). mil reais).

8.0.2. Mantidos os demais efeitos da decisão prolatada pelo competente setor de primeira instância administrativa.

É o voto.

Brasília, 18 de maio de 2017.



Documento assinado eletronicamente por **Hildenise Reinert, Analista Administrativo**, em 18/05/2017, às 17:48, 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 **0649596** e o código CRC **82C80A56**.

SEI nº 0649596



CERTIDÃO

Brasília, 18 de maio de 2017.

CERTIDÃO DE JULGAMENTO EM SEGUNDA INSTÂNCIA ADMINISTRATIVA

442ª SESSÃO DE JULGAMENTO DA ASJIN

Processo: 60800.092679/2011-22

Interessado: Two Taxi Aéreo Ltda

Crédito de Multa (nº SIGEC): 642.079/14-6

AINI: 01607/2011

Membros Julgadores ASJIN:

- Bruno Kruchak Barros - SIAPE 1629380- Portaria ANAC nº 2026/DIRP/2016 - Presidente da Sessão Recursal
- Hildenise Reinert - SIAPE 1479877- Portaria ANAC nº 2218/DIRP/2014 - Relatora
- Thaís Toledo Alves - SIAPE 1579629 - Portaria ANAC nº 3404/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 a Relatora.



Documento assinado eletronicamente por **Hildenise Reinert, Analista Administrativo**, em 18/05/2017, às 17:08, 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 **THAIS TOLEDO ALVES, Analista Administrativo**, em 18/05/2017, às 17:26, 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 18/05/2017, às 19:18, 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/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **0680329** e o código CRC **C617F911**.
