VOTO

PROCESSO: 60800.012551/2011-93

INTERESSADO: THIAGO DE OLIVEIRA POSSA

DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA ADMINISTRATIVA

Crédito de Multa (nº SIGEC): 639.518/13-0

Infração: Extrapolação do limite de tempo de voo mensal em aviões a jato

Enquadramento: alínea "p" do inciso II do art. 302 do CBA c/c alínea "c" do art. 30 da Lei 7.183/84 c/c letra "p" da Tabela II (Infrações Imputáveis à Aeronautas e Aeroviários ou Operadores de Aeronaves – Pessoa Física) do Anexo I da Res. ANAC nº 25/08.

Relator : Rodrigo Camargo Cassimiro – SIAPE 1624880 – Portaria ANAC nº 845, de 13/03/2017.

1. DOS ATOS PROCESSUAIS E DOCUMENTOS CONSTANTES DOS AUTOS

- **Data do Fato** 30/11/2010**;**
- **Auto de Infração [AI] n° 00178/2011, de 18/01/2010 (fl.01)**;
- Relatório de Ocorrência, datado de 18/01/2011 (fl.02);
- **Aviso de Recebimento [AR], datado de 02/02/2011 (fl.03);**
- **Defesa Prévia [DP], protocolada em 17/02/2011 (fls. 04/08);**
- Anexos à defesa - Registro de Empregado (fl. 09) e Termo de Rescisão do Contrato de Trabalho (fls. 10/11), ambos em nome de Bruno Otoch Martins Pereira e Souza;
- Anexos à defesa - Cópia da Agenda da Tripulação da empresa TAM Linhas Aéreas, datada de 15/02/2011, referente ao período de 01/0611/2010 à 30/11/2010, contendo os voos realizados pelo autuado (fls. 12/13);
- Anexos à defesa - Cópia de tela, contendo informações sobre o voo JJ9394 (fl. 14) e cópia da Tabela de Atrasos (fls. 15/16);
- Procuração (fls. 17/18);
- **Despacho de recapitulação de nº 396/2013/SEPIR/SSO-RJ, de 26/08/2013, convalidando o AI 0178/2011 (fl. 19);**
- Cópia da tela de detalhes do aeronavegante THIAGO DE OLIVEIRA POSSA (fl. 20);
- **Notificação Regular, via AR, referente à Notificação de Convalidação n. 293/SEPIR/SSO-RJ, em 29/08/2013 (fls. 21/22);**
- **Certidão Administrativa sobre comparecimento do interessado nos autos e ciência do teor do processo, datada de 16/09/2013 (fl. 23);**
- GRU (fl. 24);
- Cópia da Carteira de Habilitação do interessado (fl.25);
- Procuração (fls. 26/27);
- **Nova Defesa Prévia [DP], após a recapitulação, protocolada em 18/09/2013 (fls. 28/33);**
- Cópia da Agenda da Tripulação da empresa TAM Linhas Aéreas, datada de 16/09/2013, referente ao período de 01/11/2010 à 01/12/2010 , contendo os voos realizados pelo autuado (fl. 34);
- Cópia de dados de METAR, referentes ao dias 28/11/210, 29/11/2010 e 30/11/2010, do Aeroporto de Congonhas -SP (fl. 35);
- Procuração (fls. 36/39);
- Cópia da tela do SIGEC (fl. 40);

- Cópia do Despacho n. 19/2013/SSO/RJ, de 05/02/2013, acerca do Processo n. 60800.026913/2010-42, trazendo orientações sobre encaminhamento em processo administrativo sancionatório promovido por servidor anteriormente empregado de sociedade empresária autuada (fl. 41);
- **Decisão condenatória de Primeira Instância, datada de 23/10/2013 (fls. 42/44);**
- Cópia de Extrato do SIGEC, contendo informações de multa sobre o interessado (fl. 45);
- **Notificação Regular, via AR, referente à Decisão condenatória de Primeira Instância, em 11/10/2013 (fls. 46 e 48);**
- Despacho de encaminhamento (fl. 47);
- **Recurso Administrativo [RC], protocolado em 21/10/2013 (fl.49/52);**
- Substabelecimento e procuração (fls. 53/57);
- **Despacho, de 04/12/2013, certificando a tempestividade recursal (fl. 58);**
- Despacho de distribuição à Relatoria (fl. 59);
- **Decisão de 2ª Instância, datada de 02/06/2016, solicitando encaminhamento do processo a Procuradoria junto à ANAC para que se manifestasse acerca da possibilidade de impedimento do servidor autor da lavratura do auto de infração (fl. 60/62v);**
- Despacho de encaminhamento à Procuradoria (fl. 63);
- Despacho de desistência de consulta à Procuradoria devido a elaboração do Parecer nº 00258-2016-PROT-PFANAC-PGF-AGU aplicável ao presente caso (fl. 64).
- Termo de Encerramento de Trâmite Físico ASJIN (SEI n. 0429711);
- Despacho ASJIN 0510018.

2. DA INTRODUÇÃO

2.1. Trata-se de recurso interposto pelo Sr. THIAGO DE OLIVEIRA POSSA em desfavor da decisão proferida no curso do processo administrativo em epígrafe, originado com o Auto de Infração supra referenciado.

3. HISTÓRICO

RELATÓRIO DE FISCALIZAÇÃO (RF) E ACONTECIMENTOS RELEVANTES

3.1. A fiscalização desta ANAC informa (fls. 02) que, Foi constatado através do acompanhamento semanal realizado junto as empresas 121 que no mês de novembro de 2010, o (a) tripulante THIAGO DE OLIVEIRA POSSA excedeu, fora dos casos previstos em Lei, o limite mensal de horas de voo, ao efetuar o total de 85hs14min de vôo no referido mês, ultrapassando, dessa forma, o limite de 85 horas, previsto no artigo 30, alínea "c" da Lei nº 7.183, de 05 de abril de 1984.

3.2. Foi lavrado o AI objeto do presente processo administrativo, capitulado no art. 302, inciso II, alínea "j" da Lei nº 7.565, de 19/12/1986, c/c no art. 30, alínea "c", da Lei nº 7.183, de 05/04/1984, c/c letra “p” da Tabela II (Infrações Imputáveis à Aeronautas e Aeroviários ou Operadores de Aeronaves – Pessoa Física) do Anexo I da Res. ANAC nº 25/08.

DA PRIMEIRA DEFESA PRÉVIA, ANTERIOR À RECAPITULAÇÃO

3.3. Em resposta ao auto de infração, o autuado apresentou defesa prévia, tempestiva e apreciada. O interessado alegou:

Preliminarmente:

> I - que o Sr. Bruno Otoch Martins Pereira e Souza, responsável pela fiscalização e expedição do presente Auto de infração fez parte do seu quadro de funcionários no período de 09/01/2007 à 14/01/2010;
>
> II - que, devido ao curto período entre a data da resilição do contrato de trabalho (janeiro/10) do Servidor. Sr. Bruno Otoch e a presente fiscalização (agosto/10), originadora do presente Auto de Infração - exatos 7 (sete) meses - deve-se aplicar ao ato fiscalizatório o impedimento disposto no Art. 18,1, da Lei 9.784/99;
>
> III - que se justifica o impedimento em questão devido ao interesse indireto na

matéria objeto desta autuação, já que o servidor fez parte do quadro de funcionários da atual empregadora do Autuado e terminou por se valer desta posição que ocupava há pouco tempo para atingir supostos pontos que entendia passíveis de erros praticados empresa;

No mérito:

IV - que o fato que ocasionou a extrapolação do limite mensal do tempo de vôo do Autuado, decorreu de força maior, qual seja um atraso em rota devido as más condições meteorológicas, ocasionando um atraso no pouso, e, consequentemente, uma extrapolação do horário previsto para o corte dos motores, saldo esse que culminou no excesso mensal do tempo de vôo;

V - que, na data de 29/11/2010, havia uma programação de vôo para o Autuado no vôo JJ 9394, cujo horário de pouso foi estendido em razão das más condições meteorológicas, o que se justifica pela sigla de atraso WR (Tabela de Atrasos anexa), descrita no *print* da tela do sistema, relativa à atualização do vôo, a qual segue anexa;

VI - que o pouso estava previsto para às 17:30; entretanto, devido a falta de condições meteorológicas, bem como ao fechamento de CGH, o mesmo ocorreu somente às 18:49;

VII - que houve a dilatação de 1 hora e 19 minutos do horário previsto para o pouso, cujo corte dos motores ocorreu às 18:52;

VIII - que essa extensão de mais de 1 (uma) hora foi decisiva para a extrapolação mensal do tempo de vôo, o qual, pela escala ora juntada, verifica-se que o tempo de vôo mensal do Autuado foi de 85:14, 14 quatorze minutos além do que determina a Lei (Art. 30, "c");

IX - que, muito embora tenha havido a extensão do tempo de vôo mensal, o Autuado pretende com a justificativa acima, apresentar à essa Agência Reguladora os fatos que culminaram nesta extrapolação, os quais não decorreram da vontade do Autuado, tampouco da sua empregadora, fato esse que por si só justifica a exceção da "força maior" descrita na Lei, apta para isentar o Autuado desta penalidade pretendida;

X - que os motivos do presente caso que justificam a ocorrência ora apontada - "atraso em rota ou alternado (Tabela de Atrasos - sigla WR)" - nada mais são do que atos independentes da vontade do Autuado, qualificados pela legislação como "força maior".

3.4. Requereu:

a) o arquivamento do processo; ou

b) atenção desta Agência Reguladora quanto à justificativa ora apresentada, 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 25/2008.

DA RECAPITULAÇÃO

3.5. Ante a capitulação apontada no AI 00178/2011, instaurador deste processo, fez-se necessária a convalidação o ato, recapitulando-se, por meio do Despacho nº 396/2013/SEPIR/SSO-RJ, de 26/08/2013, da alínea "j", do inciso II, do art. 302, do CBA para a alínea "p", do mesmo inciso e arquivo do CBA.

DA SEGUNDA DEFESA PRÉVIA, EM RESPOSTA À RECAPITULAÇÃO

3.6. Em resposta à notificação de recapitulação, o autuado apresentou outra defesa prévia, também tempestiva e também apreciada. Nela, o interessado alegou:

Preliminarmente:

I - que a providencia administrativa (neste caso, a multa) não foi adotada dentro do prazo de 2 dois anos, previsto no art. 319 do CBAer, que sequer admite condições

suspensivas para a sua contagem;

II - que a alegação de que o prazo prescricional de 2 (dois) anos do art. 319 do CBAer teria sido derrogado pelo art. da Lei n° 9.873, de 1999, não se aplica aos processos administrativos para apuração de infrações decorrentes do CBAer, pois não teria havido revogação expressa;

III - por esta razão, deve ser declarada a ocorrência da prescrição da ação punitiva desta Agência no processo administrativo em questão, bem como indevida a multa aplicada, impondo-se, ao final, o arquivamento dos autos;

No mérito:

IV - que o autuado extrapolou sua jornada mensal de trabalho em 14 (catorze) minutos, ou 840 (oitocentos e quarenta) segundos, na medida em que a jornada mensal está limitada pela Lei do Aeronauta em 85 (oitenta e cinco) horas e o mesmo laborou 85 horas e 14 minutos;

V - que a extrapolação de apenas 0,27% (zero virgula vinte e sete por cento) do total de horas legalmente autorizadas e a conseqüente lavratura de auto de infração configura, além de falta de bom senso, uma violação aos princípios da razoabilidade e proporcionalidade, uma vez que do auto pode resultar aplicação de penalidade de multa num valor desproporcional ao dano efetivo ou mesmo potencial que a extrapolação de apenas 14 minutos de um total de 85 horas possa causar;

VI - que não se mostra razoável aplicar uma penalidade de multa a um aeronauta por ter permanecido em voo em razão de condição meteorológica que impedia o pouso no aeroporto de CHG;

VII - que, no dia 29 de novembro de 2010, o autuado foi escalado para realizar o traslado da aeronave A320, do aeroporto de Guarulhos/SP para o aeroporto de Congonhas/SP, sendo que o tripulante apresentou-se para o voo às 17:30, conforme pode ser observado na escala que segue em anexo;

VIII - que o voo de translado entre Guarulhos/SP e Congonhas/SP, ainda que com tráfego aéreo pesado na TMA/SP não dura mais que 30 minutos, entre taxiamento, decolagem, tempo em voo, pouso e corte de motores;

IX - que, após a decolagem às 17hs30min do aeroporto de Guarulhos, houve deterioração grave das condições meteorológicas, sendo necessário até a expedição de mensagem SPECI, o que só ocorre em situações de alteração significativa das condições meteorológicas;

X - que o METAR das 19h:00z do dia 29 de novembro era o que prevalecia quando foi iniciado o voo que resultou na extrapolação da jornada, indicava vento na direção de 040° a 10 nós, visibilidade horizontal mais que 10.000 metros, cobertura de nuvem parcial a 4.000 pés, poucas nuvens (TCU) a 4500, temperatura atmosférica de 27° Celsius e de ponto de orvalho a 17°, com QNH 1011, condições estas suficientes, inclusive, para um voo VFR;

XI - que o METAR seguinte já demonstra uma alteração na condição, registrando alteração na direção e velocidade de vento, redução da visibilidade horizontal para 3000 metros, chuva com trovoada, cobertura de nuvem na proporção de 7/8 a 1000 e a 4000 pés, além da existência de *towering cumulus* nas proximidades do aeródromo de CHG;

XII - que apenas 25 minutos após a publicação do METAR acima relatado houve a publicação de um SPECI, o que demonstra a alteração significativa para pior das condições meteorológicas reinantes na região do aeroporto de destino;

XIII - que em virtude dessa alteração nas condições meteorológicas o aeroporto de CHG foi FECHADO PARA POUSOS E DECOLAGENS, obrigando, não só a aeronave em questão, mas todas aquelas com destino ao aeroporto de CHG a realizar órbitas até que melhorassem as condições;

XIV - que nesse sentido, fica claro que a extrapolação na jornada de trabalho do comandante em 840 segundos, de um total de 85 horas foi provocado por circunstâncias alheias a vontade do aeronauta autuado e por absoluto motivo de força maior, além de haver expressa determinação do órgão de controle. APP-SP a fim de que fosse realizado órbitas na região até a reabertura do aeroporto;

XV - que seja oficiado o DECEA para que apresente a transcrição da fonia, onde restará demonstrada a ordem de orbitar e o impedimento de ingresso no sequenciamento de pousos no aeroporto de Congonhas durante o período descrito na mensagem METAR e SPECI que segue em anexo e a INFRAERO para responda à esta FISCALIZAÇÃO em quais horários o aeroporto de CHG permaneceu fechado para pousos e decolagens no dia 29 de novembro de 2010;

XVI - que será verificado, sem qualquer sombra de dúvidas que a extrapolação da jornada de trabalho do autuado ocorreu, com já dito, pela obrigatoriedade de realização de órbitas não previstas e pelo consequente atraso no pouso do voo de translado que efetuara entre GRU e CHG no dia 29 de novembro de 2010, decorrente do fechamento do aeroporto pela autoridade aeroportuária.

3.7. Requereu, ao fim, o arquivamento do dos autos.

DA DECISÃO DE PRIMEIRA INSTÂNCIA

3.8. Em 07/10/2013, decidiu-se em primeira instância pela aplicação da multa ao autuado (fls. 42/44).

3.9. Rebateram-se as alegações apontadas na segunda defesa prévia, afirmando-se:

Quanto às questão preliminares arguidas - da ocorrência da prescrição contida no caput do artigo 319 do CBA (dois anos) e do impedimento do servidor responsável pela fiscalização e lavratura do auto de infração -

a) que o referido dispositivo não mais vigora, tendo em vista a sua revogação após a entrada em vigor da Lei nº 9.873, de 23/11/1999, a qual estabelece prazo de prescrição para o exercício de ação punitiva pela Administração Pública Federal, direta e indireta de cinco anos;

b) que o artigo 8° da Lei nº 9.873/99 revogou, expressamente, as demais disposições em contrário, ainda, que constantes de lei especial, como no caso do artigo 319 do CBA;

c) que, em que pese a alegação do autuado, mencionado entendimento foi elaborado ém 12/02/2009, e aprovado na mesma data, pelo Sr. Procurador-Geral, constante do Parecer PROC/ANAC nº 056/2009;

d) que o Despacho n° 19/2013/SSO/RJ (fl. 29), referente ao processo n. 60800.026913/2010- 42 (fl 29) esclarece não haver *impedimento aparente para autuação de servidor em processo fiscalizatório;* e

e) que a Interessada não demonstrou qual seria o interesse envolvendo o inspetor;

Quanto as questões de mérito arguidas

f) **do limite mensal de horas de voo** - que uma programação de voo deve prever, também, a perna de alternativa e os acréscimos. Ou seja, na programação da escala de trabalho, não acresceram o tempo que seria gasto no caso do voo ter que se deslocar para uma alternativa;

g) citou-se o item 91.167 do RBHA 91:

> 91.167 REQUISITOS DE COMBUSTÍVEL PARA VÔOS IFR
>
> (...)
>
> (a) completar o vôo até o aeródromo previsto para primeiro pouso;
>
> (b) voar desse aeródromo até o aeródromo de alternativa: e
>
> (c) após isso, voar mais 45 minutos em velocidade normal de cruzeiro para aviões e mais 30 minutos para helicópteros.

h) que, o tripulante não fez previsão de horas de voo até alternativa e acréscimos;

i) que o autuado não nega o excesso de tempo de voo. Pretende, todavia, ver afastada sua responsabilidade administrativa no evento, ao afirmar que o excesso se deu em razão de condições meteorológicas adversas e fechamento do aeroporto, além do intenso tráfego aéreo nesse sítio;

j) que as condições meteorológicas adversas eventualmente existentes não podem servir como justificativa à sua própria conduta infracional. Aquela configura mero fortuito interno nas operações da Empresa: ainda que sua ocorrência seja considerada imprevisível, não pode ser tomada como inevitável, já que a Companhia Aérea tem sim como atuar na prevenção de sua ocorrência, e é o que dela se espera. Estas fazem parte da realidade do transporte aéreo. Cabe à Empresa, assim, ao planejar sua escala de serviços, levar todos esses fatores em consideração, evitando incorrer em violação aos limites previstos na "Lei do Aeronauta" e mantendo o Nível Adequado de Segurança Operacional;

k) que nenhum argumento apresentado afasta a responsabilidade do tripulante autuado quanto à infração cometida.

3.10. Assim, o setor competente, em decisão motivada, confirmou o ato infracional e aplicou multa de R$2.000,00 (dois mil reais), como sanção administrativa, conforme letra “p” da Tabela II (Infrações Imputáveis à Aeronautas e Aeroviários ou Operadores de Aeronaves – Pessoa Física) do Anexo I da Resolução ANAC nº 25, de 25 de abril de 2008 e alterações, pela prática do disposto na alínea “p” do inciso II do art. 302 do CBA c/c alínea “c” do art. 30 da Lei 7.183/84

3.11. Com relação às circunstâncias atenuantes e agravantes, à época, identificou-se a existência de circunstância atenuante prevista no inciso III, do §1° do artigo 22 da ANAC n° 25, de 25 de abril de 2008, qual seja, a inexistência de aplicação de penalidades no último ano.

DO RECURSO

3.12. No intuito de implementação de metodologia dialética, destaca-se que os argumentos aqui elencados serão abordados no item 5 do voto.

3.13. Em sede recursal (fls. 40/44) o interessado alega:

Preliminarmente:

I - que o INSPAC Bruno Otoch Martins Pereira, matrícula n. A-1839, responsável pela lavratura do auto de infração, laborou na empresa aérea TAM Linhas Aéreas à qual está subordinado o autuado de 09 de janeiro de 2007 a 14 de janeiro de 2010, e ingressou com Reclamação Trabalhista em desfavor da companhia aérea, que se encontra em tramite no Juízo da 49ª Vara do Trabalho de São Paulo/SP;

II - que tal situação impediria o Fiscal de autuar a empresa aérea TAM Linhas Aéreas S/A, de acordo com o que dispõe o art. 18, inciso III. da Lei nº 9.784 de 29 de janeiro de 1.999;

No mérito:

III - que a extensão do limite legal se deu em razão de más condições meteorológicas, o que provocou o fechamento do aeroporto de destino para as operações de pouso e decolagem, havendo, então, a necessidade de se executar órbitas para aguardar a melhora do campo e entrar no sequenciamento de pouso, pois havia várias aeronaves em espera, o que necessariamente afasta a responsabilidade do autuado;

IV - que chega às raias do absurdo afirmar-se, como se fez na Decisão de Primeiro Instância, que "cabe à Empresa, assim, ao planejar sua escala de serviços, levar todos esses fatores em consideração...". Ora, qual empresa aérea no mundo que, ao elaborar a escala de seus tripulantes, pode levar em consideração possíveis condições meteorológicas? Como saber que essas condições levarão ao extrapolamento do limite?

Isso é impossível!;

V - que tal argumentação, além de carecer de qualquer lógica, é totalmente incabível no caso em comento, pois não é o autuado (tripulante) quem elabora a escala, mas a empresa aérea;

VI - que mesmo que procedente o argumento de que "cabe à Empresa, assim, ao planejar sua escala de serviço, levar todos esses fatores em consideração", não pode o tripulante ser punido por um pretenso erro da empresa! É atribuir responsabilidade a quem não a tem;

VII - que a decisão da qual ora se recorre deve ser reformada pelos seus fundamentos absolutamente improcedentes.

3.14. Assim requer:

a) preliminarmente, a declaração de nulidade do Auto de Infração, em razão do impedimento legal do INSPAC que o lavrou (data do fato e data da providência administrativa) nos termos do art. 319 do CBA; e/ou

b) no mérito, o que seja reformada a decisão recorrida para julgar improcedente o Auto de Infração, porque o autuado não teve qualquer responsabilidade pelo excesso em seu limite de trabalho, seja pela impossibilidade de prever condições meteorológicas, seja porque não cabe a ele a elaboração da escala de serviço.

DA DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA SOLICITANDO O ENCAMINHAMENTO DOS AUTOS À PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À ANAC PARA VERIFICAÇÃO DE IMPENDIMENTO

3.15. A segunda instância, durante análise do recurso, decidiu pelo encaminhamento do processo à Procuradoria da ANAC para que esta se manifestasse sobre a possibilidade de prosseguimento do feito, porquanto detectou-se a possibilidade do agente fiscalizador responsável pela lavratura do AI, instaurador deste processo, Sr. Bruno Otoch Martins Pereira, encontrar-se impedido para tanto, pois fez parte do quadro funcional da empresa interessada no período de 09/01/2007 a 14/01/2010.

3.16. No entanto, em 08/07/2016, antes do envio dos autos à Procuradoria, esta emitiu o Parecer nº 00258-2016-PROT-PFANAC-PGF-AGU, em resposta ao questionamento de processos semelhantes a este - o mesmo questionamento da possibilidade de impedimento do Sr. Bruno Otoch Martins Pereira, não havendo mais necessidade da consulta solicitada. Por isso, o processo retornou para análise sem manifestação específica da Procuradoria.

3.17. **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 Res. ANAC 25/2008).

4. PRELIMINARES

4.1. Passa-se, assim, a análise das questões preliminares.

4.2. **Da alegação de ocorrência de prescrição (defesa prévia):**

4.2.1. **Da aplicação da Dei 9.783/1999**

4.2.2. Mesmo não tendo sido alegado em sede recursal, em sua defesa prévia, reclamou o interessado pelo reconhecimento da prescrição da pretensão da Administração na aplicação da referida sanção, alegando estar ultrapassado o prazo de dois anos previsto no art. 319 do Código Brasileiro de Aeronáutica, conforme a seguir:

> Lei 7.565/86
>
> Art. 319. As providências administrativas previstas neste Código prescrevem em 2 (dois) anos, a partir da data da ocorrência do ato ou fato que as autorizar, e seus efeitos, ainda no caso de suspensão, não poderão exceder esse prazo.

Parágrafo único. O disposto no caput deste artigo não se aplica aos prazos definidos no Código Tributário Nacional.

4.2.3. Por isso, preliminarmente ao mérito, faz-se importante ressaltar, que tal dispositivo, todavia, carece de eficácia, revogado que foi pelo art. 1º da Lei 9.873/99. Este último alargou para cinco anos o prazo prescricional da ação punitiva decorrente do exercício do poder de polícia da Administração Pública Federal:

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.

§ 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:

I – pela notificação ou 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.

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

(**Grifos nossos**)

Por fim, o artigo 8º da Lei revoga as disposições em contrário, "ainda que constantes de lei especial":

Lei nº. 9.873/99

Art. 8º Ficam revogados o art. 33 da Lei no 6.385, de 1976, com a redação dada pela Lei no 9.457, de 1997, o art. 28 da Lei no 8.884, de 1994, <u>e demais disposições em contrário, ainda que constantes de lei especial.</u>

4.2.4. Nesse sentido foi emitido o Parecer PROC/ANAC n.º 056/2009, aprovado em 12 de fevereiro de 2009 pelo Sr. Procurador-Geral, restando assentado, no âmbito da Procuradoria Federal junto à Agência Nacional de Aviação Civil - PF/ANAC, que:

"(...) a ANAC tem cinco anos (art. 1º da Lei 9.783/99) para aplicar a multa e cinco anos (art. 1º do Decreto nº 20.910/32) para cobrá-la.

Nos cinco anos destinados à aplicação da multa, a Agência não pode deixar o processo sem movimentação injustificada por mais de três anos, sob pena de ocorrer a prescrição intercorrente de que trata o § 1º, art 1º, da Lei nº 9.873/99. Tais prazos para apurar infrações são interrompidos (recomeçam totalmente) pela citação do indiciado ou acusado, inclusive por meio de edital; por qualquer ato inequívoco, que importe apuração do fato; pela decisão condenatória recorrível (incisos I, II e III do art. 2º, da Lei nº 9.873/94.

A administração não está autorizada a concluir no sentido de que todos os processos autuados com datas anteriores a 10 de março de 2006 e que não tiveram prosseguimentos normais, encontram-se alcançados pela prescrição bienal *(fl. 23). Com efeito, a análise da prescrição deve ser feita em concreto, caso a caso, de acordo com os preceitos gerais enumerados nos itens 2.47 a 2.55 do presente parecer."*

4.2.5. Consignam os itens 2.47 a 2.55 do citado Parecer que:

"2.47. Da forma como feita, denota-se que a consulta formulada às fls. 23-24 pretende que além de emitir um pronunciamento acerca da multa de que versa o presente processo, esta Procuradoria manifeste-se acerca das demais multas em situação similar.

2.48. Destarte, cumpre estabelecer algumas premissas gerais aplicáveis a todas as multas que tramitam ou que venham a tramitar no âmbito desta Agência.

2.49. Como dito, apesar de não terem pronunciado expressamente, os Pareceres n° 106/2006 e 103/2008 versam tão somente acerca de prazos prescricionais para exercício da ação punitiva do Estado (apuração de infrações e adoção de medidas autoaplicáveis no exercício de poder de polícia). É que, como frisado, no caso das multas pecuniárias, tanto o CBAer como a Lei n° 9.874/94 estipulam prazos prescricionais aplicáveis somente enquanto a multa ainda não houver sido definitivamente constituída.

2.50. Destarte, harmonizando os preceitos firmados no Parecer n° 103/2008/PROC/ ANAC (aplicabilidade da Lei nº 9.873/99 a multas emitidas por infrações ao CBAer) com aqueles constantes do Parecer AGU-PGF/CGCOB/DICON n° 05/2008 (fixa distinção entre prazo prescricional para aplicação da multa e prazo prescricional para execução do crédito dela resultante), ***concluo que****:*

2.51. O entendimento a ser adotado no âmbito desta Agência é no sentido de que a Administração Pública possui ***cinco anos*** *para apurar uma infração ao Código Aeronáutico Brasileiro e lavrar um auto de infração definitivo. (art. 1° da Lei n° 9.873/94)*

2.52. Contudo, se o processo que visa à ***apuração*** *de infração punível por multa ficar parado por mais de* ***três anos****, sem que haja a incidência de nenhuma das causas interruptivas de que tratam os incisos do art. 2°, da Lei n" 9.873/99* (Interrompe-se a prescrição: I - 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)*, ocorrerá a prescrição intercorrente, de que trata o § 1°, do art. 1° da mesma Lei.*

2.53. Sobrevindo uma causa interruptiva, o prazo prescricional de cinco anos volta a contar do zero, assim como o prazo trienal para verificação da prescrição intercorrente.

2.54. Os processos com vistas à ***apuração*** *de infrações passíveis de multa, que sob a vigência do Parecer n° 106/2006 (até 10/03/2008) tenham completado dois anos sem que multa definitiva fosse constituída, devem ser tratados de maneiras distintas, conforme haja ou não ato administrativo declarando a prescrição, a saber:*

Processos onde haja ato administrativo declarando a prescrição, adotando como razão de decidir o entendimento manifestado no Parecer n º 106/2006 (prazo bienal do art. 319 do CBAer): *devem permanecer arquivados, haja vista que o princípio da segurança jurídica e o art. 2° , XII, da Lei n° 9.784/1999, vedam a aplicação retroativa de novo entendimento jurídico.*

Processos onde não haja ato administrativo declarando a prescrição: *a análise da prescrição da ação punitiva deve ser feita com base na Lei n° 9.873/99 (cinco anos para prescrição geral e três para prescrição intercorrente, contando que não ocorram as causas interruptivas).*

2.55. ***Constituída definitivamente a multa através da notificação final do sujeito passivo para pagamento****, a Agência dispõe de* ***cinco anos*** *para provocar o Judiciário visando a satisfação compulsória do crédito inadimplido, a teor do art. 1°, do Decreto nº 20.910/1932. Aqui não há falar-se na prescrição intercorrente de que trata o § 1°, art. 0, da Lei 9.873/99, visto que, segundo o Parecer AGU-PGF/CGCOB/DICON nº 05 /2008, as disposições desta Lei somente são aplicáveis enquanto não houver sido definitivamente constituída a multa."*

4.2.6. Destarte, resta patentemente demonstrada a impossibilidade de se proceder à análise da eventual ocorrência de prescrição com base no artigo 319 da Lei n.º 7.565, de 19 de dezembro de 1986, o qual se encontra revogado, nos termos do artigo 8º da Lei n.º 9.873, de 23 de novembro de 1999.

4.2.7. De se destacar, ainda, que, após a edição do Parecer PROC/ANAC n.º 056/2009, sobreveio a edição da Lei n.º 11.941, de 27 de maio de 2009, que alterou as disposições contidas na Lei n.º 9.873/99, passando esta a prever expressamente que:

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.

§ 2º Quando o fato objeto da ação punitiva da Administração também constituir crime, a prescrição reger-se-á pelo prazo previsto na lei penal.

Art. 1º-A. Constituído definitivamente o crédito não tributário, após o término regular do processo administrativo, prescreve em 5 (cinco) anos a ação de execução da administração pública federal relativa a crédito decorrente da aplicação de multa por infração à legislação em vigor. (Incluído pela Lei nº 11.941, de 2009)

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)

Art. 2º-A. Interrompe-se o prazo prescricional da ação executória: (Incluído pela Lei nº 11.941, de 2009)

I - pelo despacho do juiz que ordenar a citação em execução fiscal; (Incluído pela Lei nº 11.941, de 2009)

II - pelo protesto judicial; (Incluído pela Lei nº 11.941, de 2009)

III - por qualquer ato judicial que constitua em mora o devedor; (Incluído pela Lei nº 11.941, de 2009)

IV - por qualquer ato inequívoco, ainda que extrajudicial, que importe em reconhecimento do débito pelo devedor; (Incluído pela Lei nº 11.941, de 2009)

V - 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)

4.2.8. Portanto, consoante se infere dos dispositivos destacados supra, a prescrição da pretensão executória e punitiva restou disciplinada pelo aludido diploma legal, passando, assim, a existir disposição expressa acerca da matéria, definindo não apenas o prazo quinquenal para o aludido instituto (art. 1º-A), mas também as causas interruptivas a que este se sujeita (art. 2º-A). Ficou assentado pelo Parecer PROC/ANAC n.º 056/2009 transcrito acima, restou claro que o exame da prescrição quinquenal para os casos da pretensão punitiva deve ser feito sob a égide dos arts. 1º e 2º (causas interruptivas da contagem do prazo, situações em que ele é zerado e restituído por completo), da Lei n.º 9.873/1999.

4.2.9. Ademais, a inaplicabilidade do prazo prescricional dos artigos 317 e 319 do CBA é respaldado por jurisprudência recente, conforme se observa do decisório abaixo:

(AC 00212314320134036100 - AC - APELAÇÃO CÍVEL - 2061497 - e-DJF3 Judicial 1 DATA:28/09/2015 - inteiro teor)

21. (...) De fato, o extravio da bagagem do passageiro ocorreu em 05/04/2008, e sendo o fato posterior à edição da Lei 9.457/97, **é o prazo previsto em seu artigo 1° que se aplica ao caso: "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". 22. Não se aplica o prazo prescricional de dois anos previsto no artigo 319 da Lei 7.565/86 ("As providências administrativas previstas neste Código prescrevem em 2 (dois) anos, a partir da data da ocorrência do ato ou fato que as autorizar, e seus efeitos, ainda no caso de suspensão, não poderão exceder esse prazo"), pois a previsão do artigo 1° da Lei 9.457/97 regulou inteiramente a matéria, ao deixar expresso se tratar de prazo prescricional de ação punitiva da Administração Pública Federal no exercício do poder de polícia. 23. Assim, nos termos do artigo 2°, §1°, do Decreto-lei 4.657/42 ("Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro"), constata-se a ocorrência de revogação tácita, tendo em vista que "a lei posterior revoga a anterior quando expressamente o declare, quando seja com ela incompatível ou quando regule inteiramente a matéria de que tratava a lei anterior**".

.....

(AC 201251010306171 - AC - APELAÇÃO CIVEL - 580948 - E-DJF2R - Data:17/09/2013 - inteiro teor)

DIREITO ADMINISTRATIVO. EMBARGOS À EXECUÇÃO. APELAÇÃO. MULTA. COMPANHIA AÉREA. **ANAC.** AUTO DE INFRAÇÃO. NULIDADE. INEXISTÊNCIA. PROCEDIMENTO ADMINISTRATIVO. PRINCÍPIOS DO CONTRADITÓRIO E AMPLA DEFESA RESPEITADOS. **PRESCRIÇÃO.** INOCORRÊNCIA. 1. A sentença, acertadamente, rejeitou os embargos à execução em que a massa falida da empresa aérea executada objetivava a desconstituição da CDA oriunda de multa da **ANAC,** forte na inocorrência da **prescrição,** que somente começaria a correr do término do processo administrativo, e na legitimidade do título executivo, cujos acréscimos amparam-se na legislação pertinente. **2. Não prescreve mais em dois anos a cobrança de infrações administrativas reguladas pelos arts. 317 e 319 do Código Brasileiro de Aeronáutica, pois a Lei nº 9.873/99, que regulamenta a ação punitiva da Administração Pública Federal, aumentou o prazo para cinco anos, revogando as disposições em contrário, ainda que constantes de lei especial.** Aplicação dos arts. 1º e 8º da lei superveniente. 3. A 1ª Seção do STJ, em sede de recurso repetitivo, no REsp. nº 1.112.577/SP,

consagrou entendimento de que a contagem da **prescrição** somente se inicia após o término do processo administrativo, com o inadimplemento do devedor. 4. Não comprovadas as alegações de afronta aos princípios do contraditório e da ampla defesa e tampouco a existência de vícios insanáveis no auto de infração e no procedimento administrativo, devem ser rejeitados os embargos à execução fiscal. 5. Apelação desprovida.

[destacamos]

4.2.10. Assim, patente que não que prospera essa alegação da defesa. Segue, dessa forma, o processo.

4.3. **Do não impedimento do servidor responsável pela lavratura do auto de infração**

4.3.1. Ante a alegação de impedimento do fiscal da ANAC que lavrou o auto de infração, por ter sido empregado da empresa aérea TAM Linhas Aéreas S.A, operadora da aeronave, no período de 09/01/2007 a 14/01/2010, além de ter ajuizado ação trabalhista contra ela, a segunda instância, decidiu-se por enviar este processo a consulta da Procuradoria Federal junto a ANAC, mas antes que esse procedimento fosse levado a efeito, a Procuradoria, que já havia sido consultada sobre esse assunto em processo idêntico - n° 60800.028089/2010-65 - emitiu o Parecer nº 00258/2016/PROT/PFANAC/PGF/AGU em que afirma ser imprescindível haver elementos probatórios que demonstrem existir interesse do servidor de que a matéria em discussão tome determinado sentido ou seja tratada de determinada forma para ser configurado o seu impedimento , concluindo pela não ocorrência do impedimento naquele caso.

4.3.2. Da mesma maneira, não se configura o impedimento também aqui, uma vez que não existem provas do interesse do servidor em que a matéria deste processo ocorra em determinado sentido ou seja tratada de determinada forma.

4.3.3. Ainda, verifica-se que a ação trabalhista contra a empresa TAM, apontada pelo interessado, como, aliás, indicado no DESPACHO 19/2013/SSQ/RJ (fl. 41), possui data posterior - 2011 (arquivo em anexo) - à lavratura do auto de infração e à ação de fiscalização, ambas realizadas pelo INSPAC Bruno Otoch Martins Pereira e Souza no ano de 2010.

4.4. **Da regularidade processual**

4.4.1. Ante ao acima esposado e considerando os documentos grafados em negrito no item 1 do relatório, 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. Julgo o processo apto à decisão de segunda instância administrativa por parte desta ASJIN.

5. DO MÉRITO

5.1. **Quanto à fundamentação da matéria - Extrapolação do limite de tempo de voo mensal em aviões à jato.**

5.1.1. Consta dos autos do processo que o Sr. THIAGO DE OLIVEIRA POSSA BASTOS (CANAC 294959), tripulante da empresa TAM Linhas Aéreas S/A, extrapolou o limite de tempo de voo mensal - referente à novembro de 2010 - em aviões à jato em 14 minutos, contrariando o art. 30, alínea "c", da Lei n° 7.183, 05 de abril de 1984.

5.1.2. Assim, lavrou-se o auto de infração por transgressão ao prescrito na alínea "p", inciso II, art. 302 da, Lei n° 7.565, de 19/12/1986, que dispõe o seguinte:

CBA

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

(...)

II - infrações imputáveis a aeronautas e aeroviários ou operadores de aeronaves:

(...)

p) exceder, fora dos casos previstos em lei, os limites de horas de trabalho ou de vôo;

5.1.3. Observa-se que a Lei nº 7.183, de 05/04/1984 que regula o exercício da profissão de

aeronauta dispõe sobre o tempo de voo, apresentando, em seu art. 28, a seguinte redação:

> *Lei nº 7.183/1984*
>
> Art. 28 Denomina-se "hora de vôo" ou "**tempo de vôo**" **o período compreendido entre o início do deslocamento, quando se tratar de aeronave de asa fixa**, ou entre a "partida" dos motores, quando se tratar de aeronave de asa rotativa, em ambos os casos para fins de decolagem **até o momento em que respectivamente, se imobiliza ou se efetua o "corte" dos motores, ao término do vôo (calço-a-calço)**.
>
> ***(grifos nossos)***

5.1.4. Quanto aos limites de tempo de voo em aviões a jato, o art. 30, alínea 'c', da mesma Lei, apresenta o disposto "in verbis":

> ***Lei nº 7.183/1984***
>
> Art. 30 Os limites de tempo de vôo do tripulante não poderão exceder em cada mês, trimestre ou ano, respectivamente:
>
> a) em aviões convencionais: 100 - 270 - 1000 horas;
>
> b) em aviões: 100 - 255 - 935 horas;
>
> **c) em aviões a jato: 85 - 230 - 850 horas**; e
>
> d) em helicópteros: 90 - 260 - 960 horas.
>
> § 1º Quando o aeronauta tripular diferentes tipos de aeronave será observado o menor limite.
>
> § 2º Os limites de tempo de vôo para aeronautas de empresas de transporte aéreo regular, em espaço inferior a 30 (trinta) dias, serão proporcionais ao limite mensal mais 10 (dez) horas.
>
> ***(grifos nossos)***

5.1.5. A Resolução ANAC nº 25, de 25/04/2008, que estabelece a tabela de infrações no Anexo I, Tabela II - Infrações Imputáveis a Aeronautas e Aeroviários ou Operadores de Aeronaves (Pessoa Física), COD ELT, em sua letra "p", dispõe, in verbis:

> ***Resolução ANAC nº 25/2008***
>
> ***ANEXO I***
>
> *(...)*
>
> ***Tabela II*** *- Infrações Imputáveis a Aeronautas e Aeroviários ou Operadores de Aeronaves (Pessoa Física):*
>
> *(...)*
>
> ***p)*** *Exceder, fora dos casos previstos em Lei, os limites de horas de trabalhos ou de vôo;*

5.2. Dessa forma, a norma é clara quanto ao limite de horas mensal, em aviões a jato, a ser observado.

5.3. **Das alegações do recorrente.**

5.3.1. **Das alegações em sede de defesa prévia.**

5.3.1.1. Destaque-se que as alegações do interessado feitas à primeira instância foram devida e precisamente rebatidas por aquele órgão decisor. Assim, quanto a elas, faz-se aqui uso do previsto no § 1º do artigo 50, da Lei nº 9.874/99, concordando-se com os motivos expostos na decisão de primeira instância (fls. 29/30).

5.3.2. **Das alegações em sede de recurso.**

5.3.2.1. **Da extensão do limite legal em razão de más condições meteorológicas**

5.3.2.2. O interessado reconhece a extrapolação das horas, mas se insurge contra os argumentos do órgão de primeira instância usados para combater sua alegação de que a extrapolação das horas mensais em aviões a jatos se justificaria por ter decorrido de condições meteorológicas adversas no dia 29 de novembro de 2010.

5.3.2.3. A primeira instância argumentou:

> No que tange ao limite mensal de horas de voo, há de se destacar que uma programação de voo deve prever, também, a perna de alternativa e os acréscimos. Ou seja, na programação da escala de trabalho, não acresceram o tempo que seria gasto no caso do voo ter que se deslocar para uma alternativa.

5.3.2.4. Para corroborar sua argumentação citou o item 91.167 do RBHA 91 que estabelece o dever de haver uma programação da quantidade de combustível maior do que a necessária para o voo que se planeja fazer, contemplando-se, assim, a possibilidade da ocorrência de situações extraordinárias que exijam a extrapolação do tempo de voo planejado.

5.3.2.5. Note-se que, em sede recursal, as alegações do autuado nada acrescentaram, limitando-se a repetir as afirmações das defesas anteriores e a demonstrar seu inconformismo com os argumentos da decisão de primeira instância. Assim, mais uma vez, reafirma-se a concordância com o exposto por aquele órgão decisor, reforçando-se que as condições meteorológicas não se constituem como excludentes de responsabilidade no presente caso.

5.3.2.6. O interessado tem a obrigação legal de observar as prescrições legais referentes ao limite de tempo de voo em aviões a jato. A norma é bem clara quanto ao limite mensal de 85 horas. Desse modo, não se pode afirmar que um voo submetido à más condições meteorológicas teria tido impacto decisivo para o cometimento da infração. O lapso temporal é mensal, assim, mais do que apenas a obrigação de se programar para situações imprevisíveis - mas não inesperadas, já que comuns à aviação e, portanto, devem estar incluídas nos planejamentos de voos, de jornadas de trabalho e de limites de voo - em um voo apenas, cabia ao interessado uma programação sistemática ao longo do mês, logo, envolvendo, vários voos.

5.3.2.7. Tem-se, dessa forma, que é devido um controle meticuloso e ordenado do limite de voo, abrangendo, assim, cada voo ao longo do mês. Não há, portanto, como se alegar que as más condições meteorológicas do dia 29/11/2010 poderiam de alguma forma atenuar ou afastar o cometimento da infração, uma vez que se negligenciou a obrigação de se observar o limite mensal de 85 horas voo em aviões a jato, já próximo de se exaurir quando da data indicada.

5.3.3. Assim, constata-se que os argumentos do recorrente não foram suficientes para desconstituir a infração, de forma, que se apresenta caracterizada e comprovada a extrapolação dos limites da jornada de trabalho, infração prevista na alínea “p” do inciso II do art. 302 do CBA.

6. **DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO**

6.1. Verificada a regularidade da ação fiscal, deve-se 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 Resolução ANAC nº 25, de 25 de abril de 2008 (COD. ELT, letra “p”, da Tabela de Infrações II – INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS A AERONAUTAS E AEROVIÁRIOS OU OPERADORES DE AERONAVES, do Anexo I, da Resolução nº. 25/2008, e alterações posteriores), relativa à conduta descrita neste processo, é a de aplicação de multa no valor de R$ 2.000,00 (dois mil reais) no patamar mínimo, R$ 3.500,00 (três mil e quinhentos reais) no patamar intermediário e R$ 5.000,00 (cinco mil reais) no patamar máximo.

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

6.5. Ao caso em tela aplica-se a condição atenuante, de inexistência de aplicação de penalidades no último ano, disposta no inciso III do §1º do artigo 22 da Resolução nº 25/08, conforme se verifica no extrato retirado do SIGEC, em anexo.

6.6. Por outro lado, 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, diante do esposado neste arrazoado, entendo que cabe a MANUTENÇÃO do valor da multa no patamar mínimo, R$ 2.000,00 (dois mil reais).

7. **DO VOTO**

Pelo exposto, vota-se por **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO** a multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa no valor de R$ 2.000,00 (dois

mil reais).

É o voto.

Documento assinado eletronicamente por **RODRIGO CAMARGO CASSIMIRO**, **Técnico(a) em Regulação de Aviação Civil**, em 26/05/2017, às 11:48, 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 **0597704** e o código CRC **69B1FC4F**.

SEI nº 0597704

CERTIDÃO

Brasília, 29 de maio de 2017.

CERTIDÃO DE JULGAMENTO EM SEGUNDA INSTÂNCIA ADMINISTRATIVA

445ª SESSÃO DE JULGAMENTO DA ASJIN

Processo: 60800.012551/2011-93

Interessado: THIAGO DE OLIVEIRA POSSA

Crédito de Multa (SIGEC): 639.518/13-0

AI/NI: 00178/2011

Membros Julgadores ASJIN:

- Bruno Kruchak Barros - SIAPE 1629380- Portaria ANAC nº 2026/DIRP/2016 - Presidente da Sessão Recursal
- Marcos de Almeida Amorim - SIAPE 2346625 - Portaria nº 361/DIRP/2017 - Membro Julgador
- Rodrigo Camargo Cassimiro – SIAPE 1624880 – Portaria ANAC nº 845, de 13/03/2017 -Relator

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$ 2.000,00 (dois mil reais).

Os Membros Julgadores votaram com o Relator.

Documento assinado eletronicamente por **RODRIGO CAMARGO CASSIMIRO**, **Técnico(a) em Regulação de Aviação Civil**, em 29/05/2017, às 11:59, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.

Documento assinado eletronicamente por **Marcos de Almeida Amorim**, **Técnico(a) em Regulação de Aviação Civil**, em 29/05/2017, às 14:05, 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 29/05/2017, às 17:10, 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