

VOTO**PROCESSO: 60800.223739/2011-65****INTERESSADO: SETE TÁXI AÉREO LTDA.**

AI nº. 05622/2011	Data da lavratura: 17/10/2011	Infração: Permitir a extrapolação da jornada de tripulante.	
Crédito de Multa nº. 633.767/12-8		Enquadramento: alínea "o" do inciso III do art. 302 do CBAer.	
Tripulantes: Humberto Santos Faria (CANAC 613232), Bruno Campos Coelho (CANAC 117975) e Diego Augusto Levorato (CANAC 121907)		Data da infração: 27/03/2010	Aeronave: PT-LHH
Relator: Sr. Julio Cezar Bosco Teixeira Ditta – Analista Administrativo – Mat. SIAPE 1286366			

1. INTRODUÇÃO

1.1. Trata-se de recurso interposto pela empresa SETE TÁXI AÉREO LTDA. em face da decisão em primeira instância administrativa proferida no curso do Processo Administrativo nº. 60800.223739/2011-65, conforme registrado no Sistema Eletrônico de Informações desta Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC (volumes SEI nº. 0239108 e 0239120) da qual restou aplicada pena de multa, consubstanciada no crédito registrado no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC sob o número 633.767/12-8. A infração foi enquadrada no alínea "o" do inciso III do art. 302 do CBAer, com a seguinte descrição: **"Extrapolação da jornada de trabalho."** (fl. 01).

2. DO HISTÓRICO

2.1. O Auto de Infração nº. 05622/2011/SSO (fl. 01), que deu origem ao presente processo foi lavrado em 17/10/2011, capitulando a conduta do interessado na alínea "o" do inciso III do art. 302 do CBAer - Código Brasileiro de Aeronáutica, descrevendo-se o seguinte (fl. 01):

Data: 27/03/2010. Hora: 10:50. Local: Goiânia - GO

Descrição da ocorrência: EXTRAPOLAÇÃO DE JORNADA DE TRABALHO

No dia 27/03/2010 a referida empresa permitiu a extrapolação do limite de jornada de trabalho previsto na Lei nº 7.183/84, dos tripulantes HUMBERTO SANTOS FARIA (código ANAC 613232), BRUNO CAMPOS COELHO (código ANAC 117975), e DIEGO AUGUSTO LEVORATO (código ANAC 121907) durante operação da aeronave PT-LHH.

3. DO RELATÓRIO DE FISCALIZAÇÃO

3.1. Em Relatório de Vigilância da Segurança Operacional nº 7881/2010 (fls. 02 e 03), a fiscalização desta ANAC informa que a equipe de inspetores foi recebida pelo piloto chefe da empresa. Desta forma foi realizado reunião com apresentação da equipe e prestados esclarecimentos sobre o escopo da auditoria. Durante a atividade foi observado que empresa possui uma boa estrutura operacional e bom nível de organização geral, com profissionais capacitados e aptos a cumprir os procedimentos operacionais descritos em seu MGO.

3.2. No entanto, afirma que, durante a verificação dos arquivos dos tripulantes foram encontradas algumas discrepâncias, qual sejam os registros mensais de horas voadas, papeletas de serviço externo e escalas dos tripulantes apresentavam-se incompletos, confusos ou de difícil interpretação em comparação com os lançamentos dos diários de bordo.

3.3. Ademais, afirma que, além de incorreções no preenchimento diários, na amostragem realizada foram encontradas evidências de extrapolação de jornada de trabalho e de realização de treinamento de tripulantes com passageiros a bordo, devidamente convertida em autos de infração cujas cópias foram anexadas ao processo.

4. DAS RAZÕES DE DEFESA

4.1. Observa-se que o interessado foi notificado do teor do Auto de Infração em 25/11/2011 (fl. 12), tendo protocolado sua defesa em 15/12/2011 (fls. 05 a 11), oportunidade em que, requereu a decretação da anulação do Auto de Infração, ou ainda que seja julgado insubsistente o Auto de Infração por considerar presente alguma excludente de ilicitude, qual seja, o estado de necessidade ou, caso não sendo acolhida a defesa, requer que seja franqueada vista do processo administrativo, considerando as fotocópias de todos os documentos que o instruem, sob o argumento de que não há, em seu entender, como imputar à autuada a infração, porque, de acordo com o inciso I do art. 166 da Lei nº. 7565/86, a responsabilidade pelo cumprimento da regulamentação profissional seria do comandante da aeronave.

4.2. No mérito, afirma que a decisão de extrapolar as jornadas de trabalho, partiu exclusivamente dos tripulantes, onde a Autuada só teve conhecimento posteriormente. Assegura que a decisão foi tomada considerando a gravidade e a emergência da situação ocorrida, com preservação de um bem maior que é a vida, possibilitando o salvamento da vida do paciente. Desta forma, menciona que o transporte aeromédico tem características específicas e assim deve ser analisado, dado que seu objetivo crucial é salvar vidas, o que difere de outros ramos da aviação civil.

4.3. Ademais, afirma que não há que se prosperar qualquer sanção contra a Autuada que não teve participação com o ocorrido, como também, aos tripulantes que agiram em estado de necessidade, devendo excluir a antijuridicidade do ato tido como infracional.

4.4. Por fim, ressalta que a vida é o valor máximo por isso se sobrepõe a todos os demais direitos, sendo assim, estando o direito à vida em conflito com qualquer outro direito na norma brasileira o mesmo deve prevalecer. Desta forma afirma que a extrapolação da jornada de trabalho deve ser rejeitada, pois o limite estabelecido conflitava com o irrenunciável direito à vida do paciente transportado.

5. DA DECISÃO DE PRIMEIRA INSTÂNCIA

5.1. Em 05/07/2012, a autoridade competente, após apontar a presença de defesa, decidiu pela aplicação, com a presença de circunstância atenuante e sem agravante, de multa no valor de R\$ 12.000,00 (dois mil reais), refere ao patamar mínimo de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais) pela extrapolação da jornada de cada um dos três tripulantes.

6. DAS RAZÕES DO RECURSO

6.1. Tendo o interessado sido regularmente notificado da decisão de primeira instância em 23/08/2012 (fl. 22), este postou peça de recurso em 30/08/2012 (fls. 23 a 32), no qual o interessado requereu a reforma da decisão no sentido de excluir a multa aplicada, sob as mesmas alegações de mérito de defesa, isto é, que a Lei Federal (art. 166, §3, inciso I da Lei nº. 7.565/86) é clara ao estabelecer que o comandante é o responsável pelo cumprimento da regulamentação profissional no tocante ao limite de jornada de trabalho, não havendo como responsabilizar a recorrente por tal fato.

6.2. Ademais reiterou que a decisão de dar continuidade ao transporte médico de urgência e detrimento da jornada de trabalho foi exclusivamente dos tripulantes, onde a recorrente apenas tomou conhecimento posteriormente. Assegura que a tal decisão foi tomada por seus tripulantes considerando a preservação de um bem maior que é a vida, agindo assim em "Estado de Necessidade" que faz com que se exclua a antijuridicidade do ato tido como infracional.

6.3. Por fim, afirma que a vida é o valor máximo e que por esta razão se sobrepõe a todos os

demais direitos e, sendo assim, estando o direito à vida em conflito com qualquer outro direito ou norma brasileira a mesma (vida) deve prevalecer, de maneira que a extrapolação de trabalho deveria ser relevada, pois o limite estabelecido conflitava com o irrenunciável direito à vida do paciente transportado. Ressalta que os fatos mencionados foram comprovados nos autos, pela juntada dos Diários de Bordo da aeronave, onde foi registrado a natureza do voo aeromédico, cópia da Nota Fiscal de Serviço de Transporte nº 0006855, com descrição dos serviços de “Transporte aéreo de passageiro / U.T.I aérea (...) prefixo = PT – L.HH (...) Data do voo= 26/03/2010” e ainda o relatório de transporte aeromédico do passageiro/paciente atendido em voo.

7. DA POSSIBILIDADE DE AGRAVAMENTO

7.1. Em 20/08/2015, a então Junta Recursal, hoje ASJIN, retirou o processo de pauta para notificação da empresa interessada sobre a possibilidade de agravamento da sanção (fls. 49 a 51), pela inclusão de circunstância agravante, tendo a empresa sido notificada em 28/08/2015 (fl. 54) e oferecido complementação à sua peça de recurso em 10/09/2015 (fls. 55 a 58) na qual aduziu que o agravamento da sanção seria vedado pelo ordenamento jurídico nacional.

7.2. Outrossim, em 03/11/2016, uma vez mais a então Junta Recursal, hoje ASJIN, retirou o processo de pauta para notificação da empresa interessada sobre a possibilidade de agravamento da sanção, pela retirada da circunstância atenuante (fls. 63 a 65), tendo a empresa sido notificada em 26/12/2016 (Aviso de Recebimento SEI 0311702) e oferecido complementação à sua peça de recurso em 03/01/2017 (Carta S/N SEI 0323602) na qual reiterou o seu posicionamento sobre a vedação de agravamento da sanção.

8. DAS DEMAIS PEÇAS PROCESSUAIS

- Consta cópia do Diário de Bordo (fls. 04);
- Consta aviso de recebimento datado em 25/11/2011 em (fl. 12);
- Consta notificação de prazo para interpor recurso a decisão administrativa (fl. 20);
- Consta despacho de encaminhamento para providências (fl. 21);
- Consta aviso de recebimento datado em 22/08/2012 (fl. 22);
- Consta despacho certificando a tempestividade do recurso em 12/09/2012 (fl. 45);
- Consta despacho de distribuição do processo à relatoria (fl. 46);
- Página do SIGEC informando o endereço da empresa interessada (fl. 52);
- Via da notificação enviada ao interessado (fl. 53);
- Envelope no qual se postou complementação de recurso (fl. 59);
- Despacho de encaminhamento ao setor de distribuição (fl. 60);
- Despacho de distribuição à relatoria (fl. 61);
- Extrato de lançamentos no SIGEC sobre multas em desfavor da empresa interessada (fl. 62);
- Termo de encerramento de trâmite físico, assinado eletronicamente em 20/12/2016 (SEI 0279742)
- Despacho de Distribuição à relatoria ASJIN, assinado eletronicamente em 04/04/2017 (SEI 0571447).

É o relatório.

9. VOTO DO RELATOR

9.1. PRELIMINARMENTE

9.1.1. Da regularidade processual:

9.1.1.1. Observa-se que o interessado foi notificado do teor do Auto de Infração em 25/11/2011 (fl. 12, tendo protocolado sua defesa em 15/12/2011 (fls. 05 a 11). Foi, ainda, regularmente notificado quanto à decisão de primeira instância em 23/08/2012 (fl. 22), apresentando o seu tempestivo Recurso em 30/08/2012 (fls. 23 a 32), e também quanto à possibilidade de agravamento da sanção em 28/08/2015 (fl. 54) e em 26/12/2016 (Aviso de Recebimento SEI 0311702).

9.1.1.2. Desta forma, aponto a regularidade processual do presente processo, o qual preservou todos os direitos constitucionais inerentes ao interessado, 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.

9.2. DO MÉRITO

9.2.1. Quanto à fundamentação da matéria – extapar jornada de tripulante:

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

CBAer
(...)
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;
(...)

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

Lei nº 7.183/1984
Art. 20 - Jornada é a duração do trabalho do aeronauta, contada entre a hora da apresentação no local de trabalho e hora em que o mesmo 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.
(Grifo nosso)

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

Lei nº 7.183/1984
Art. 21 A duração da jornada de trabalho do aeronauta será de:
a) 11 (onze) horas, se integrante de uma tripulação mínima ou simples;
b) 14 (quatorze) horas, se integrante de uma tripulação composta; e
c) 20 (vinte) horas, se integrante de uma tripulação de revezamento.

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

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

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

Lei nº. 7.183/1984

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

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

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

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

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

9.2.1.5. Dessa forma, a norma é clara quanto ao limite de horas a ser observado na jornada de trabalho do aeronauta de uma tripulação composta.

9.2.2. Quanto às questões de fato:

9.2.2.1. Quanto ao presente fato, a fiscalização constatou que, em 27/03/2010, a empresa SETE TÁXI AÉREO LTDA., permitiu a extrapolação do limite de jornada de trabalho dos aeronautas Humberto Santos Faria (CANAC 613232), Bruno Campos Coelho (CANAC 117975) e Diego Augusto Levorato (CANAC121907), contrariando o art. 21, alínea "b", da Lei nº 7.183, 05 de abril de 1984, fato constatado por meio do Diário de Bordo de fl. 03 e de acordo com a seguinte Tabela:

Apresentação (A)	Primeira Partida	Último Corte	Final da Jornada (Último corte + 30min) (B)	Total de horas Noturnas (C)	Total Jornada = (B - A) + (C)x(7min30seg)	Total da Jornada Legal
26/03/2010 19:45	26/03/2010 21:00	27/03/2010 10:50	27/03/2010 11:20	11:57	17:04	14:00

9.2.2.2. Assim, verifica-se que fora a jornada extrapolada em 03h04min, de modo que está configurada a infração.

9.2.2.3. Dessa forma, de fato, houve a comprovação do ato infracional, infringindo a legislação vigente, ficando, assim, a interessada sujeita à aplicação de sanção administrativa.

9.2.3. Quanto às Alegações do Interessado:

9.2.3.1. Quanto aos argumentos de defesa e de recurso, constantes dos itens 4, 6 e 7 do presente voto, cumpre mencionar que o fato de ter tido de transportar um paciente em emergência médica, não exclui a responsabilidade da empresa do cumprimento da norma, uma vez que empresa deve estar sempre preparada para eventuais emergências e ter sempre uma tripulação disponível de modo a não se extrapolar a jornada de trabalho, tendo em vista que tal redundaria em risco. Também não procede a alegação de responsabilidade exclusiva do Comandante da aeronave, tendo em vista que o legislador quis claramente prever a responsabilidade da empresa de serviços aéreos quanto ao estrito cumprimento das normas que regem o exercício da profissão do aeronauta. Ademais, o Comandante e demais tripulantes são prepostos da empresa para a qual trabalham, de maneira que não é possível alegar que agiram em desconformidade com as diretrizes da empresa.

9.2.3.2. Assim, corroborando com o disposto em decisão de primeira instância (fls. 17 a 19), no presente caso, entende-se não ser cabível aceitar alegação de inexistência do ato infracional pela excludente de responsabilidade consistente na hipótese de estado de necessidade, uma vez que tal não se confunde com o mero risco do negócio ou do fortuito interno.

9.2.3.3. Cumpre esclarecer que, diferentemente do que entende a recorrente, o artigo 64 da Lei nº. 9.784/99 admite **sim**, a *reformatio in pejus* em sede de processo administrativo sancionador, desde que seja assegurada a cientificação do interessado, a fim de que formule suas alegações antes da decisão, a saber:

Art. 64. O órgão competente para decidir o recurso poderá confirmar, modificar, anular ou revogar, total ou parcialmente, a decisão recorrida, se a matéria for de sua competência.

Parágrafo único. Se da aplicação do disposto neste artigo puder decorrer gravame à situação do recorrente, este deverá ser cientificado para que formule suas alegações antes da decisão. (Grifos nossos)

9.2.3.4. Assim, de acordo com o dispositivo legal acima transcrito, o órgão competente para decidir o recurso possui ampla margem de poder decisório, podendo confirmar, anular ou revogar decisão recorrida, desde que respeitada a sua esfera de competência. Se, porém, a nova decisão puder resultar em gravame à situação do recorrente, torna-se necessária a sua prévia cientificação, a fim de que formule alegações as quais evidentemente devem anteceder à nova tomada de decisão, o que se encontra plenamente atendido nos autos.

9.2.3.5. Cumpre observar que, à fl. 04 dos autos, consta o registro de jornada de trabalho da referida tripulação da empresa SETE TÁXI AÉREO LTDA., no dia 27/03/2010, evidenciando a irregularidade constatada pela fiscalização desta ANAC.

9.2.3.6. No caso em tela, pode-se constatar que houve, de fato, a permissão, por parte da empresa de serviços aéreos, da extrapolação dos limites da jornada de trabalho para a tripulação composta, infração prevista na alínea "o" do inciso III do art. 302 do CBAer.

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

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

Lei nº 9.784/99

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

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

10. DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

10.1. Verificada a regularidade da ação fiscal, deve-se verificar a possibilidade de correção do valor da multa aplicada como sanção administrativa ao ato infracional imputado.

10.2. Nesse contexto, é válido observar que o valor da multa imposta pela autoridade competente deve ser fixado dentro dos limites previstos na Resolução ANAC nº. 25/2008 (e suas alterações) 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 ANAC nº 25/2008.

10.3. Cumpre ressaltar que o Código Brasileiro de Aeronáutica dispõe, em seu art. 295 que a multa será imposta de acordo com a gravidade da infração. Nesse sentido, a Resolução ANAC nº. 25/2008 e a Instrução Normativa ANAC nº. 08/2008, que dispõem sobre o processo administrativo para a apuração de infrações e aplicação de penalidades no âmbito da competência da Agência Nacional de Aviação Civil determinam, respectivamente, em seu art. 22 e art. 58, que sejam consideradas as circunstâncias agravantes e atenuantes na imposição da penalidade pecuniária.

10.3.0.1. Outrossim, destaca-se que, com base no item "o" (código INI) da tabela III (Infrações Imputáveis à Concessionária ou Permissionária de Serviços Aéreos) do Anexo II da Resolução ANAC nº. 25 de 25/04/2008, o valor da multa referente a este item poderá ser imputado em R\$ 4.000,00 (quatro mil reais) - grau mínimo, R\$ 7.000,00 (sete mil reais) - grau médio, ou R\$ 10.000,00 (dez mil reais) - grau máximo.

10.3.1. DAS CONDIÇÕES ATENUANTES:

10.3.1.1. No caso em tela, ao se consultar as informações sobre o interessado no Sistema Integrado de Gestão de Créditos (SIGEC), foi verificada a existência de processo com penalidade definitiva, cujo ato infracional ocorrera no período de 01 (um) ano anterior à data do ato infracional ora objeto do presente processo, de modo que deve ser retirada a circunstância atenuante prevista no inciso III, do § 1º do artigo 22 da Resolução ANAC nº. 25 de 25 de abril de 2008 (SEI 0748439).

DAS CONDIÇÕES AGRAVANTES:

10.3.2.1. Contudo, verifica-se que não é possível se aplicar quaisquer das condições agravantes dispostas nos diversos incisos do § 2º do artigo 22 da Resolução nº. 25/08 ou nos incisos do § 2º do artigo 58 da Instrução Normativa ANAC nº 08/2008.

DA SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO:

10.3.3.1. Dessa forma, considerando nos autos a inexistência de circunstâncias atenuantes ou agravantes, entendo que a multa deve ser majorada para o seu patamar médio, no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais) - grau médio previsto na Resolução nº. 25, de 25/04/2008, Anexo II, Tabela III (Facilitação do Transporte Aéreo - Administração Aeroportuária), item "o", para cada um dos tripulantes envolvidos, o que resultará no valor total de R\$ 21.000,00 (vinte e um mil reais).

11. VOTO

11.1. Pelo exposto, opino pelo conhecimento e **NÃO PROVIMENTO** ao Recurso, **MAJORANDO**, assim, a multa aplicada pela decisão de primeira instância administrativa para o valor de R\$ 21.000,00 (vinte e um mil reais).

11.2. É o meu voto.

Rio de Janeiro, 08 de junho de 2017.

JULIO CEZAR BOSCO TEIXEIRA DITTA
Analista Administrativo - SIAPE 1286366
Membro Julgador da ASJIN - RJ
Nomeado pela Portaria ANAC nº 1.137/2013



Documento assinado eletronicamente por **JULIO CEZAR BOSCO TEIXEIRA DITTA**, Analista Administrativo, em 09/06/2017, às 11:13, 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 **0747963** e o código CRC **A79D2D4D**.

SEI nº 0747963



CERTIDÃO

Rio de Janeiro, 08 de junho de 2017.

CERTIDÃO DE JULGAMENTO EM SEGUNDA INSTÂNCIA ADMINISTRATIVA

447ª SESSÃO DE JULGAMENTO DA ASJIN

Processo: 60800.223739/2011-65

Interessado: SETE TÁXI AÉREO LTDA.

Crédito de Multa (SIGEC): 633.767/12-8

AINI: 05622/2011

Membros Julgadores ASJIN:

- Sr. Julio Cezar Bosco Teixeira Ditta - SIAPE 1286366 - Portarias ANAC nº 1.137, de 06/05/2013 e nº 2.278, de 25/08/2016 - Relator e Presidente da Sessão Recursal
- Sr. Sérgio Luís Pereira Santos - SIAPE 2438309 - Portaria ANAC nº. 1.921, de 21/10/2009 - Membro Julgador.
- Sr. Fernando José Cavalcante dos Santos - SIAPE 0210077 - Portaria ANAC nº. 1.647, de 30/06/2016 - Membro Julgador.

Certifico que a ASJIN da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, ao apreciar o processo em epígrafe, proferiu a seguinte decisão:

A Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância, por unanimidade, NEGOU PROVIMENTO ao recurso, MAJORANDO a multa aplicada pela decisão de primeira instância administrativa para o valor de R\$ 21.000,00 (vinte e um mil reais), nos termos do voto do Relator.

Os Membros Julgadores votaram com o Relator.



Documento assinado eletronicamente por **JULIO CEZAR BOSCO TEIXEIRA DITTA**, **Analista Administrativo**, em 09/06/2017, às 11:04, 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 **SERGIO LUIS PEREIRA SANTOS**, **Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 09/06/2017, às 11:50, 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 **FERNANDO JOSE CAVALCANTE DOS SANTOS**, **Agente Administrativo**, em 09/06/2017, às 12:02, 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 **0748537** e o código CRC **116F351E**.
