

**VOTO**
**PROCESSO: 60800.028087/2010-76**
**INTERESSADO: TAM LINHAS AÉREAS S.A.**
**DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA ADMINISTRATIVA**

Auto de Infração (AI)	Créditos de Multa (nº SIGEC)	NUP	Valor da Multa (1ª Instância)
6257/2010	636108130	60800.028077/2010-31	R\$ 7.000,00
6259/2010	636104138	60800.028079/2010-20	R\$ 7.000,00
6247/2010	636102131	60800.028087/2010-76	R\$ 7.000,00
6254/2010	636112139	60800.028095/2010-12	R\$ 7.000,00

**Infração:** Não cumprimento do número mínimo de 8 períodos de 24 horas de folga mensais.

**Enquadramento:** Art. 302, inciso III, alínea "o", da Lei nº 7.565, de 19/12/1986.

**Relator:** Pedro Gregório de Miranda Alves – Especialista em Regulação de Aviação Civil – SIAPE 1451780 (Portaria Nomeação Membro Julgador ANAC nº 2479/ASJIN/2016).

**1. INTRODUÇÃO**

1.1. Trata-se de recursos interpostos em desfavor das decisões proferidas no curso dos processos administrativos sancionadores originados pelos AI de numeração e capitulação em epígrafe.

1.2. Descrevem os AI que se constatou que o interessado infringiu as normas que disciplinam o exercício da profissão de aeronauta ao conceder aos tripulantes abaixo listados períodos de 24 horas de folga em quantidade inferior ao mínimo de oito períodos por mês, infringindo desta forma o art. 38 da Lei nº 7.183, de 5 de abril de 1984. Seguem as principais informações constantes de cada processo administrativo sancionador:

AI	Período Folgas	Tripulante	CANAC	Autuação	Notificação AI	Defesa Prévia	DC1	Notificação DC1	Recurso	Decisão Consulta à Procuradoria	Despacho à Procuradoria	Nota Técnica Procuradoria
6257/2010	agosto/2010	MARCELO ZAMBOTTI	982751	25/10/2010	Não consta	16/12/2010	11/03/2013	15/03/2013	27/03/2013	17/12/2015	12/02/2016	01/07/2016
6259/2010	agosto/2010	FELIPE SOBREIRO FERNANDES	102027	25/10/2010	Não consta	16/12/2010	11/03/2013	15/03/2013	27/03/2013	17/12/2015	10/05/2016	01/07/2016
6247/2010	junho/2010	PABLO MAZOTTI	969139	25/10/2010	Não consta	16/12/2010	07/03/2013	15/03/2013	27/03/2013	17/12/2015	12/02/2016	01/07/2016
6254/2010	julho/2010	LUIZ EDUARDO ZAVATARO	110930	25/10/2010	Não consta	16/12/2010	11/03/2013	15/03/2013	27/03/2013	17/12/2015	12/02/2016	01/07/2016

**2. HISTÓRICO**

2.1. **Relatório de Fiscalização - RF** - A fiscalização descreveu as circunstâncias da constatação das ocorrências e anexou as escalas mensais que comprovam a materialidade infracional.

2.2. **Defesa do Interessado** - Preliminarmente, o interessado alegou impedimento do servidor que promoveu a autuação (art. 18, inciso I, da Lei 9.784/99). No mérito, alegou não haver que se falar em descumprimento do art. 38 da Lei 7.183/84 com o argumento de que a exceção legislativa prevista na Portaria 3.016/88 (§ 2º, art. 34) permite e legaliza o número de folgas inferior.

2.3. Argumentou, assim, que os tripulantes concorreram para a escala de serviço mensal parcialmente pois estavam sem CHT válido no restante do mês e, portanto, impossibilitados de exercer seu mister, gozando de folgas proporcionalmente. São os casos do AI 6257/2010, que alega ter concorrido o tripulante 15 (quinze) dias para a escala, do AI 6259/2010, que alega ter concorrido o tripulante 20 (vinte) dias para a escala e do AI 6254/2010, que alega ter concorrido o tripulante 15 (quinze) dias para a escala.

2.4. E no concernente ao AI 6247/2010, argumentou que o tripulante concorreu para a escala de serviço 27 (vinte sete) dias devido a estar de férias nos três primeiros dias do mês, gozando de sete folgas proporcionalmente ao tempo em que concorreu para a escala.

2.5. **Decisão de Primeira Instância - DC1** - O setor competente, em decisões motivadas, afastou as razões da defesa prévia e confirmou os atos infracionais por conceder aos tripulantes períodos de 24 horas de folga em quantidade inferior ao mínimo de 8 períodos mensais, conforme disposto nos respectivos AI. As práticas infracionais foram enquadradas no art. 302, inciso III, alínea "o", da Lei nº 7.565, de 19/12/1986, sendo aplicadas sanções administrativas de multa no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais) para cada uma delas, nos termos da Tabela de Infrações do Anexo II, da Resolução nº 25/2008, no patamar intermediário, vez que se entendeu ausentes circunstâncias agravantes e atenuantes. Foram assim gerados nos presentes processos os créditos de multa em epígrafe.

2.6. Para afastamento das razões da defesa, elucidou não haver impedimento aparente para autuação de servidor em processo fiscalizatório, com eventual emissão de AI em desfavor de regulado anteriormente seu empregador, observado o art. 18 da Lei nº 9.784/99, e citou o Despacho nº 19/2013/SSO/RJ constante dos autos e Doutrina que corroboram tal entendimento. Foi observado, ainda, que o interessado não explicitou qual seria o interesse indireto ou direto do servidor nos feitos, ao passo que aduziu não se poder alegar interesse próprio do Fiscal ao apontar infrações que qualquer outro Inspetor também apontaria, vez que existentes e de fácil comprovação, assim como apresentado nos respectivos AI.

2.7. Acerca dos registros da escala mensal, o decisor chamou atenção para o fato de que os documentos apontam a expressão "SCHT" (S/ Cart. De Hábil. Tec.) que, contudo, não significa que o tripulante não estaria à disposição do interessado, observando que, além desta informação, não se verificam outros dados relativos a folga, férias, repouso, sobreaviso ou qualquer outro motivo legal que justifique a exclusão do tripulante da escala de serviço nos dias citados, o que faz concluir que estava, de

fato, à disposição da empresa aérea. E, por isso, ressaltou que os excludentes da escala de serviço deveriam constar como tal na própria escala, sob alegação justificada da condição de excluído, o que não se verifica em relação às escalas de voo apresentadas pela fiscalização.

2.8. Concluiu, pois, que não se vê a condição necessária, ou seja, qualquer citação a respeito da exclusão da escala de serviço para evidenciar que tenham os tripulantes concorrido apenas parcialmente, não cabendo alusão ao art. 34, §2º, da Portaria Interministerial apresentada pelo interessado como justificativa da infração constante destes AI. E citou o art. 36 da Lei nº 9.784/99 para lembrar que cabe ao interessado a prova dos fatos que tenha alegado.

2.9. Especificamente sobre o AI 6247/2010, considerou o período de férias como excludente pertinente à luz da citada portaria, procedendo assim ao cálculo proporcional dos períodos de folgas de 24 horas mínimos para o mês de referência. E ao verificar que o tripulante concorreu a menor em três dias à escala mensal por estar em férias, concluiu que a escala de 27 dias de trabalho ainda ensejaria o mínimo de 8 períodos de folga de 24 horas.

2.10. **Do Recurso** - Preliminarmente, o interessado replicou o já alegado impedimento do INSPAC autuante, além de apontar incidência de prescrição da ação punitiva.

2.11. Quanto ao mérito, reiterou as mesmas alegações da defesa prévia, argumentando que os tripulantes concorreram apenas parcialmente para a escala de serviço do mês de referência, casos em que, alega, ensejam a aplicação da exceção (proporcionalidade) prevista no § 2º do art. 34 da Portaria Interministerial nº 3.016, de 05 de fevereiro de 1988.

2.12. Acerca da DC1 do AI 6257/2010, do AI 6259/2010, e do AI 6254/2010, alega inadmissível a equivocada conclusão de que os tripulantes, mesmo sem CHT válido, teriam ficado à disposição da recorrente por não ter sido excluído da escala, argumentando que a responsabilidade pela manutenção de CHT válido é do próprio tripulante, que a escala é concluída antes de se iniciar o mês de trabalho e já insere a informação "SCHT" (Sem Carteira de Habilitação Técnica válida), o que significa a exclusão da escala do tripulante nos dias em que não estava apto ao exercício do trabalho. E argui, portanto, inadmissível o entendimento de que o tripulante estava à disposição da recorrente, se não podia exercer a profissão (voar) em razão de estar com CHT vencido.

2.13. Assim requereu:

- a) a declaração da prescrição nos termos do artigo 319 do CBA;
- b) a declaração de nulidade dos AI em razão do impedimento do autuante;
- c) no mérito, provimento ao recurso anulando-se as multas aplicadas em razão da inexistência de infração.

2.14. **Da Primeira Decisão em Segunda Instância - Encaminhamento à Procuradoria ANAC** - Em Sessão de Julgamento da extinta Junta Recursal, hoje esta ASJIN, o colegiado votou pelo retorno dos processos à Secretaria e pelo encaminhamento à Procuradoria Federal junto à ANAC para que esta se manifestasse acerca do prosseguimento dos feitos, em especial, quanto a alegação de impedimento do agente autuante levantada pelo interessado.

2.15. Em resposta à consulta, a Procuradoria exarou nota em que conclui que "a mera constatação de que o servidor que lavrou o auto de infração já trabalhou nos quadros funcionais da autuada não implica que ele tenha interesse direto ou indireto na matéria" e que "para se configurar a hipótese legal de interesse direto ou indireto do agente público, necessária a perfazer a hipótese legal de impedimento, é imprescindível que haja elementos que evidenciem haver interesse dele em que a matéria a ser discutida no processo ocorra em determinado sentido".

2.16. Desta forma, retornaram os autos para exame e prosseguimento do feito, conforme o caso, em consonância com o Parecer nº 00258/2016/PROT/PFANAC/PGF/AGU.

2.17. **É o relato.**

## 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).

## 3. PRELIMINARES

3.1. **Do Impedimento do INSPAC autuante** - Em defesa, a autuada alega impedimento do fiscal da ANAC que lavrou os AI em tela, Sr. Bruno Otoch Martins Pereira, na medida em que o citado servidor público fez parte do quadro funcional da empresa interessada no período de 09/01/2007 a 14/01/2010. Assim, entende que devido ao curto período entre a data da rescisão do contrato de trabalho do servidor da ANAC e a data em que ocorreu a fiscalização, que originou a lavratura do AI, deve-se aplicar o disposto no art. 18, inciso I, da Lei 9.784/99 devido ao interesse indireto na matéria objeto desta autuação, já que o servidor fez parte do quadro de funcionários da autuada e terminou por se valer desta posição que ocupava havia pouco tempo para atingir supostos pontos que entendia passíveis de erros praticados pela autuada.

3.2. Em recurso, o interessado reitera sua alegação de impedimento legal do INSPAC e acrescenta que os AI devem ser anulados, afirmando que ele tem interesse na matéria e que ingressou com reclamação trabalhista em desfavor da recorrente, em trâmite perante o Juízo da 49ª Vara do Trabalho de São Paulo/SP.

3.3. Quanto ao alegado impedimento, despacho que embasa a decisão em primeira instância fundamenta a ausência do impedimento na própria Lei 9.784/99 e no fato de a legislação consolidada não estipular "quarentena" para outros cargos que não os de membros da Diretoria, e mesmo para esses, por período de 4 meses.

3.4. Importante trazer ainda a resposta da consulta à Procuradoria Federal junto à ANAC que conclui que a mera constatação de que o servidor que lavrou o AI já trabalhou nos quadros funcionais da autuada não implica que ele tenha interesse direto ou indireto na matéria. Nos termos da resposta da Procuradoria, para se configurar a hipótese legal de interesse direto ou indireto do agente público, necessária a perfazer a hipótese legal de impedimento, é imprescindível que haja elementos que evidenciem haver interesse dele em que a matéria a ser discutida no processo ocorra em determinado sentido.

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

3.6. Dessa forma, corroborando com o setor de primeira instância, entende-se não incorrer impedimento do servidor responsável pela lavratura dos AI, afastada então a alegação do interessado quanto à sua nulidade.

3.7. **Da suposta incidência da prescrição** - Tal alegação já foi devidamente afastada pela primeira decisão em segunda instância, proferida anteriormente nos autos, com base em fundamentação com a qual este relator concorda integralmente, de forma que passa a ser parte integrante do presente ato nos termos do §1º do artigo 50 da Lei 9.784/99.

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

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

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

[...]

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

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

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

*III - pela decisão condenatória recorrível.*

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

(Grifou-se)

3.9. Com base nos documentos constantes dos autos, tem-se que os principais atos processuais listados na tabela disposta na seção INTRODUÇÃO da presente análise conferem não ter havido interrupção do processamento por prazo igual ou superior a três anos, não incidindo pois a prescrição intercorrente em nenhum momento. Não cabe assim o requerido pelo interessado.

3.10. **Da regularidade processual** - Quanto à notificação do interessado, em que pese ausência de AR de entrega referentes às autuações, verifica-se que houve comparecimento espontâneo nos feitos, que supre suposta falta ou regularidade da intimação, nos termos §5º do art. 26 da Lei 9.784/1999:

*Art. 26. O órgão competente perante o qual tramita o processo administrativo determinará a intimação do interessado para ciência de decisão ou a efetivação de diligências.*

(...)

*§ 5º As intimações serão nulas quando feitas sem observância das prescrições legais, mas o comparecimento do administrado supre sua falta ou irregularidade.*

(Grifou-se)

3.11. Ademais, registra-se que o entendimento encontra respaldo no Parecer 0168/2015/DDA/PFANAC/PGF/AGU ("nos termos do art. 239, §1º do CPC, o comparecimento espontâneo no feito supra a falta ou nulidade da notificação, fluindo a partir desta data os prazos que forem pertinentes"), ficando, *in casu*, eleita a data do protocolo da defesa como marco válido, o que também restou consignado daquela análise. Tendo isso ocorrido, permite-se a subsunção da presente hipótese tanto aos termos do parecer quanto do citado art. 26, §5º, da Lei 9.784/1999.

3.12. Ante o exposto, acuso regularidade processual nos presentes feitos, os quais preservaram todos os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitaram os princípios da Administração Pública, em especial contraditório e ampla defesa. Julgo, pois, os processos aptos para receber a decisão de segunda instância administrativa por parte desta Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância - ASJIN.

#### 4. FUNDAMENTAÇÃO: MÉRITO E ANÁLISE DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO

4.1. **Da fundamentação da matéria** – O ato infracional referente ao não cumprimento das folgas regulamentares de tripulante tem fundamento na alínea 'o' do inciso III do art. 302 do CBA, Lei nº 7.565, de 19/12/1986, que dispõe o seguinte:

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;*

4.2. Cumpre mencionar a norma complementar Lei nº 7.183, 05 de abril de 1984, a qual regula o exercício da profissão de aeronauta, que estabelece a definição de aeronauta (artigo 2º), de tripulante (artigo 4º), de tripulação (artigo 8º), os tipos de tripulação (artigo 9º), bem como "hora de voo" ou "tempo de voo" (artigo 28). Observe-se que o artigo 37 dispõe a folga periódica e o artigo 38, determina o número mínimo de folgas periódicas às quais o aeronauta tem direito:

*Art. 37 - Folga é o período de tempo não inferior a 24 (vinte e quatro) horas consecutivas em que o aeronauta, em sua base contratual, sem prejuízo de remuneração, está desobrigado de qualquer atividade relacionada com seu trabalho.*

(Grifou-se)

(...)

*Art. 38 O número de folgas não será inferior a 8 (oito) períodos de 24 (vinte e quatro) horas por mês.*

*§ 1º Do número de folgas estipulado neste artigo, serão concedidos dois períodos consecutivos de 24 (vinte e quatro) horas devendo pelo menos um destes incluir um sábado ou um domingo.*

*§ 2º A folga só terá início após a conclusão do repouso da jornada.*

(Grifou-se)

4.3. E quanto à aplicação das folgas mensais previstas no art. 38 acima, cabe referência ao disposto no art. 21, parágrafo único, e no 34, parágrafo 2º, da Portaria Interministerial 3.016/88:

*Art. 21 Determinação para prestação de serviço dos aeronautas, respeitados os períodos de folga e pousos regulamentares, será feita:*

*I. Por intermédio de escala especial ou de convocação para realização de cursos, exames relacionados com o adestramento e verificação de proficiência técnica;*

*II. Por intermédio de escala, no mínimo semanal, divulgada com antecedência mínima de 02 (dois) dias para a primeira semana de cada mês e 07 (sete) dias para as semanas subsequentes, para os vôos de horário, serviços de reservas e sobreaviso com horário discriminado e folga;*

*III. Mediante convocação, por necessidade de serviço respeitada sua programação subsequente e observadas as limitações da Lei nº 7.183, de 05 de abril de 1984.*

*Parágrafo Único - A escala de serviços deverá especificar todas as situações de trabalho nela contidas, seja em vôo ou em terra, de acordo com o estabelecido no item II deste artigo, vedada a consignação de situações de trabalho e horário não definidos*

(...)

*Art. 34 O número de folgas não será inferior a 8 (oito) períodos de 24 (vinte e quatro) horas por mês, observada a conclusão do repouso da jornada.*

*§ 1º Do número de folgas estipuladas neste artigo, serão concedidos dois períodos consecutivos de 24 (vinte e quatro) horas cada um, devendo pelo menos um deles abranger um sábado ou um*

domingo integralmente.

§ 2º Quando o tripulante concorrer parcialmente à escala de serviço do mês aplicar-se-á a proporcionalidade do número de dias trabalhados ao número de folgas a serem concedidas.

(Grifou-se)

4.4. Resta claro, assim, que o tripulante deve gozar de ao menos 8 folgas de 24 horas ao mês, sendo que, naqueles meses em que concorrer parcialmente para a escala, tais folgas deverão ser concedidas de forma proporcional ao número de dias trabalhados, em cuja escala deverá constar especificadas as situações de trabalho do aeronauta.

4.5. **Da materialidade infracional** - Como as razões de recurso apenas replicam os mesmos argumentos da defesa prévia e não inovam em questão material, cumpre registrar que estas já foram devidamente tratadas e afastadas pelo decisor de primeira instância com base em fundamentação com a qual este relator concorda integralmente, de forma que passa a ser parte integrante do presente ato nos termos do §1º do artigo 50 da Lei 9.784/99.

4.6. Muito embora já superadas as razões do recurso, no que concerne à alegação relativa à concessão de folgas proporcionais, cabe ressaltar que a intenção de desconsiderar os dias assinalados na escala de voos com a expressão "SCHT" (sem carteira de habilitação técnica) não se aplica por não se tratar de situação que atribua, de forma inequívoca, condição não laboral ao tripulante. Em outras palavras, não se trata de situação que garanta que o piloto estava desobrigado de qualquer atividade relacionada com seu trabalho. E, frise-se, tampouco afasta a possibilidade de ele estar à disposição a empresa, podendo exercer outras funções laborais na situação SCHT que não operar aeronave.

4.7. E é por isso que não se pode confundir a escala mensal com os registros de voo do tripulante, pois o fato de o piloto não estar apto a voar, como alega o interessado, não implica que este, necessariamente, estivesse dispensado do trabalho, situação que deveria estar claramente indicada na escala de serviço, o que, a rigor, não ocorreu. Assim, não consta dos autos nenhuma evidência que indique que o tripulante teria concorrido parcialmente à escala de serviço nesses casos, não apresentando o interessado qualquer excludente válido de sua responsabilidade.

4.8. Apesar de alegar que a responsabilidade pela manutenção de CHT válido é do próprio tripulante, o interessado não explica como tal fato poderia eximi-lo da obrigação de concessão das folgas nos termos regulamentares. Reitere-se que, se o tripulante não dispõe do documento obrigatório, ele apenas não pode operar, mas segue à disposição da empresa aérea. E, ademais, o argumento de que a escala é concluída antes de se iniciar o mês de trabalho e já insere "SCHT" tão somente confirma a informação de que o tripulante já constava, a priori, indisponível para voar, e nada mais que isso.

4.9. Ante o exposto, verifica-se que as razões dos recursos não lograram afastar as práticas infracionais que lhe são atribuídas ao interessado nos presentes processos administrativos sancionadores, as quais restaram configuradas nos termos aferidos pela fiscalização e dispostos nos AI supracitados, vez que houve, de fato, descumprimento das folgas regulamentares previstas em legislação (Lei nº 7.183/84), infração prevista na alínea 'o' do inciso III do art. 302 do CBA.

## 5. DOSIMETRIA DA SANÇÃO

5.1. Verificada a regularidade da ação fiscal e configuradas as práticas infracionais, há que se averiguar a propriedade do valor das multas aplicadas como sanção administrativa. O CBA dispõe, em seu art. 295 que a multa será imposta de acordo com a gravidade da infração. Nesse sentido, o art. 20 da Resolução ANAC nº 25/2008 dispõe que o valor da multa será aplicado de acordo com o previsto nas tabelas constantes dos seus anexos, sendo que as infrações ao 302, inciso III, alínea "o" do CBA (Anexo II) têm previsão de penalidade pecuniária de multa na seguinte dosimetria:

- a) R\$ 4.000,00 (quatro mil reais) no patamar mínimo;
- b) R\$ 7.000,00 (sete mil reais) no patamar intermediário; e
- c) R\$ 10.000,00 (dez mil reais) no patamar máximo.

5.2. Em respeito ao art. 57 da IN nº 08/2008, a multa será calculada a partir do valor intermediário, consideradas a ocorrência das circunstâncias agravantes e atenuantes, que seguem as seguintes regras da Resolução nº 25/2008:

*Resolução ANAC nº 25, de 25 de abril de 2008*

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

**§ 1º São circunstâncias atenuantes:**

*I - o reconhecimento da prática da infração;*

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

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

**§ 2º São circunstâncias agravantes:**

*I - a reincidência;*

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

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

*IV - exposição ao risco da integridade física de pessoas;*

*V - a destruição de bens públicos;*

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

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

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

(Grifou-se)

5.3. A decisão de primeira instância aplicou a sanção de multa no patamar intermediário por entender inexistentes circunstâncias agravantes e atenuantes. Este relator, por sua vez, endossa tal entendimento, por não vislumbrar incursão de quaisquer das situações acima nos casos ora em análise. Verifica-se, assim, a adequação da dosimetria aplicada aos casos em sede de primeira instância face ao disposto no art. 22 da Resolução ANAC nº 25, de 25 de abril de 2008, acima.

## 6. DA SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO

6.1. Ante o exposto, quanto ao valor das multas aplicadas pela DC1, deve-se aplicar a sanção no patamar intermediário, no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais) cada, nos termos da Tabela de Infrações do Anexo II, da Resolução ANAC nº 25/2008, ausentes circunstâncias atenuantes e agravantes previstas em seu art. 22.

## 7. CONCLUSÃO

7.1. Desta forma, voto por **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO-SE** o valor das multas aplicadas em sede de primeira instância no patamar intermediário, de R\$ 7.000,00 (sete mil reais) cada, conforme a tabela abaixo.

Auto de Infração	Créditos de	Nº ID	Valor da Multa a ser
------------------	-------------	-------	----------------------

(AI)	Multa (n° SIGEC)	Processo	aplicada em definitivo
6257/2010	636108130	60800.028077/2010-31	R\$ 7.000,00
6259/2010	636104138	60800.028079/2010-20	R\$ 7.000,00
6247/2010	636102131	60800.028087/2010-76	R\$ 7.000,00
6254/2010	636112139	60800.028095/2010-12	R\$ 7.000,00

7.2. É o voto.



Documento assinado eletronicamente por **PEDRO GREGORIO DE MIRANDA ALVES**, Especialista em Regulação de Aviação Civil, em 14/06/2017, às 14:45, 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](http://sistemas.anac.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador 0735107 e o código CRC 63313DC7.

SEI nº 0735107



## CERTIDÃO

Brasília, 14 de junho de 2017.

### CERTIDÃO DE JULGAMENTO EM SEGUNDA INSTÂNCIA ADMINISTRATIVA

#### 448ª SESSÃO DE JULGAMENTO DA ASJIN

**Processo:** 60800.028087/2010-76.

**Interessado:** TAM LINHAS AÉREAS S.A.

**Crédito de Multa (nº SIGEC):** 636102131.

**AI/NI:** 6247/2010.

#### **Membros Julgadores ASJIN:**

- Bruno Kruchak Barros - SIAPE 1629380- Portaria nº 2026/2016 - Presidente da Sessão Recursal
- Pedro Gregório de Miranda Alves - SIAPE 1451780 - Portaria nº 2479/2016 - Relator
- Isaias de Brito Neto - SIAPE 1291577 - Portaria nº 644/2016.

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 a multa aplicada em primeira instância administrativa no patamar intermediário, no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais), nos termos do voto do Relator.**

Os Membros Julgadores votaram com o Relator.



Documento assinado eletronicamente por **PEDRO GREGORIO DE MIRANDA ALVES, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 14/06/2017, às 16:14, 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 **ISAIAS DE BRITO NETO, Analista Administrativo**, em 14/06/2017, às 17:40, 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 14/06/2017, às 20:37, 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](http://sistemas.anac.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **0725124** e o código CRC **CDE3E250**.

---