



PARECER N° 477/2019/JULG ASJIN/ASJIN
PROCESSO N° 00058.515476/2017-31
INTERESSADO: STILUS TÁXI AÉREO LTDA

PROPOSTA DE DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA – ASJIN

AI: 000990/2017 **Data da Lavratura:** 24/05/2017

Crédito de Multa n°: 661821179

Infração: *escalar ou permitir operação em extrapolação aos limites de jornada de trabalho de tripulação simples ou mínima, fora dos casos previstos em lei*

Enquadramento: alínea "o" do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei n° 7.565/86), c/c alínea "a" do art. 21 da Lei do Aeronauta (Lei n° 7.183/84)

Data da infração: 29/11/2016

Proponente: Henrique Hiebert - SIAPE 1586959

INTRODUÇÃO

1. Trata-se de Recurso interposto por STILUS TÁXI AÉREO LTDA em face de decisão proferida no Processo Administrativo em epígrafe, originado do Auto de Infração n° 000990/2017 (SEI 0702699 e 0702971), que capitulou a conduta do interessado na alínea "o" do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei n° 7.565/86), c/c alínea "a" do art. 21 da Lei do Aeronauta (Lei n° 7.183/84), descrevendo o seguinte:

Descrição da ementa: Escalar ou permitir operação em extrapolação aos limites de jornada de trabalho de tripulação simples ou mínima, fora dos casos previstos em lei.

Descrição da infração: Por, no dia 29/11/2016, permitir que o tripulante Leopoldo da Rocha Barbosa, CANAC 751966, extrapolasse os limites de jornada de trabalho de tripulação simples ou mínima, fora dos casos previstos em Lei, de acordo com a folha n° 0038 do diário de bordo da aeronave PT-VFS, enviada à Anac por meio do Ofício N°004/STILUS/2017, protocolo SEI 0612834, e o Ofício N°005/STILUS/2017, protocolo SEI 0675599.

De acordo com a folha n° 0038 do diário de bordo da aeronave PT-VFS, no dia 29/11/2016, a jornada de trabalho do tripulante Leopoldo da Rocha Barbosa, CANAC 751966, teve início às 07:09h e, segundo o Ofício N°005/STILUS/2017, encerrou-se às 19:00h, perfazendo um total superior às 11 horas previstas na Lei n° 7183/84.

2. Consta no processo o Relatório de Fiscalização n° 44/DF/GTPO/GOAG/SPO/2017 (SEI 0702708), que apresenta maiores detalhes acerca da irregularidade, apresentando como anexo os seguintes documentos:

2.1. Cópia do ofício n° 001/STILUS/2017 e seus anexos, através do qual a autuada requer o credenciamento de examinador do comandante Leopoldo da Rocha Barbosa - SEI 0702709;

2.2. Cópia do ofício n° 004/STILUS/2017 e seus anexos, através do

qual a autuada apresenta documentação requerida pela Anac - SEI 0702710;

2.3. Cópia do ofício nº 005/STILUS/2017 e seus anexos, através do qual a autuada apresenta informações solicitadas pela fiscalização da Agência - SEI 0702711.

3. Em 24/05/2017, lavrado Despacho GTVC 0703002, que esclarece que o Auto de Infração nº 000971/2017 (SEI 0696284) e o Relatório de Fiscalização 41/DF/GTPO/GOAG/SPO/2017 (SEI 0696360), que constam no processo, foram substituídos pelo Auto de Infração e pelo Relatório de Fiscalização já citados acima, tendo em vista terem sido elaborados com base em capitulação inapropriada à infração constatada. Nesta mesma linha, observa-se que os seguintes documentos SEI apresentam o mesmo conteúdo dos anexos ao Relatório de Fiscalização já citados: 0696361, 0696363 e 0696365.

4. Notificado da lavratura do Auto de Infração em 01/06/2017 (SEI 0764595), o autuado protocolou defesa em 22/06/2017 (SEI 0797790). No documento, dispõe o seguinte:

(...)

Prezado senhor, em atenção à notificação do auto em questão, no que se refere à jornada de trabalho de nosso tripulante especificamente no dia 29 de novembro de 2016, esclareço a V. Sa. o seguinte:

1 - No dia em questão o nosso tripulante iniciou sua jornada aproximadamente às 07:09 h, onde o mesmo realizou uma viagem retornando por volta das 13:46 h;

2 - No intervalo entre 14:00 h e 14:45 o referido piloto teve o direito de realizar sua refeição, conforme previsto no artigo 43, artigo 1, da Lei 7.183;

3 - Às 15:00 h teve início a aula do segmento de solo de examinador, com o tempo de 04 (quatro) sendo com isso seu término à 19:00 h.

O referido piloto nessa data teve sua Jornada de trabalho aproximadamente de 12 (doze) horas, ou seja, extrapolou em 01 (uma) hora sua jornada.

No dia seguinte, dia 30 de novembro de 2016, o referido piloto iniciou sua jornada aproximadamente às 08:29 h, ou seja, após mais de 12 (doze) horas após o término da jornada anterior.

Conforme previsto no artigo 34 (a) da lei 7.183 (Lei n.º 7.183/1.984) o piloto teve seu repouso garantido após extrapolação da jornada supracitada.

Da Legislação:

Lei 7.183, de 05 de abril de 1984 (lei do Aeronauta)

Capitulação:

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

- 12 (doze) horas de repouso, após jornada de até 12 (doze) horas;"

"Art. 43 - Durante a viagem, o tripulante terá direito a alimentação, em terra ou em voo, de acordo com as instruções técnicas dos Ministérios do Trabalho e da Aeronáutica.

§ 1º - A alimentação assegurada ao tripulante deverá:

a) - quando em terra, ter a duração mínima de 45' (quarenta e cinco minutos) e a máxima de 60' (sessenta minutos), e

b) - quando em voo, ser servida com intervalos máximos de 4 (quatro) horas."

Reforçamos, ainda, que em momento algum esta Empresa teve a intenção de burlar o correto cumprimento da legislação, até porque, pode se observar que, estamos sempre executando treinamentos previstos em nosso Programa e estamos sempre atentos quanto ao cumprimento de jornada de trabalho e nunca fomos passíveis de qualquer tipo de infração relativas à extrapolação de jornada de trabalho.

Em que pese o sistema ter entendido que cometemos infração à legislação, permitindo a lavratura do referido auto de infração, por não ter havido conduta omissiva de nossa parte, pois entendemos que cumprimos sim o previsto no artigo 34 da lei supracitada e que a data onde ocorreu o treinamento, este, já havia sido solicitada via sistema SISHAB e não o modificamos, pois sempre tivemos a preocupação em cumprir na data solicitada no sistema

(...)

5. Por fim, requer que sejam acolhidas suas razões, a fim de que o Auto de Infração seja arquivado, *"pois o prejuízo ao tripulante foi compensado em seu repouso conforme previsto na Lei 7.183 e esta empresa cumpriu fielmente o requisito da referida legislação"*.
6. Em 26/06/2017, lavrado Despacho GTVC 0797971, que tramita o processo à ACPI/SPO-RJ.
7. Em 27/10/2017, autoridade competente de primeira instância, após apontar a presença de defesa, decidiu pela aplicação, com a incidência de uma circunstância atenuante e a ausência de circunstâncias agravantes, de multa no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais) – SEI 1158381 e 1199764.
8. Em 30/10/2017, lavrada notificação de decisão - SEI 1205621.
9. Notificado da decisão de primeira instância em 07/11/2017 (SEI 1346860), o interessado apresentou recurso, recebido em 23/11/2017 nesta Agência (SEI 1283069). No documento, apresenta suas razões:
- 9.1. incompetência da Anac para fiscalizar matéria estritamente trabalhista: considera a decisão de primeira instância nula, arguindo que a fiscalização do cumprimento das normas trabalhistas extrapola as funções que foram outorgadas à Anac pela Lei nº 11.182/2005;
- 9.2. inoocorrência de infração às normas trabalhistas: alega o recorrente a não ocorrência da infração, dispondo que a decisão de primeira instância deixou de considerar o previsto no § 1º do art. 44 da Lei nº 7.183/84, que prevê que *"os intervalos para alimentação não serão computados na duração da jornada de trabalho"*. Alega também que ainda que o cálculo de horas extrapoladas estivesse correto, a própria legislação permite a ampliação da jornada de trabalho em 60 minutos em caso de necessidade.
- 9.3. falta de ofensividade: alega que *"inexiste nos presentes autos qualquer elemento capaz de indicar risco (ainda que potencial) à segurança operacional (afinal de contas o tripulante estava em treinamento em solo na parte final de sua jornada - e, posteriormente, recebeu descanso regulamentar). Daí, adequado que se entenda ser inconcebível o apenamento de uma conduta supostamente típica incapaz de causar efeitos deletérios, sob pena de se recair em odiosos formalismos incompatíveis com o Estado de Direito"*, concluindo que *"somente é exigível determinada sanção quando observado o grau suficiente e necessário de ofensividade aos interesses que se busca proteger com a condenação"*.
10. Por fim, requer que o recurso seja conhecido e provido, isentando-se a recorrente de qualquer penalidade.
11. Em 24/11/2017, lavrado Despacho CCPI 1287884, que encaminha o processo à ASJIN.
12. Em 28/11/2017, lavrada Certidão ASJIN 1290080, que atesta que embora conste dos autos o recurso, não é possível aferir sua tempestividade, determinando-se portanto o seguimento do processo à relatoria para análise do recurso.
13. Em 18/07/2018, lavrado Despacho ASJIN 1959211, que determina a distribuição do processo para deliberação.
14. Em 22/01/2019, lavrado Despacho ASJIN 2622374, que atesta a juntada extemporânea do Aviso de Recebimento SEI 1346860 aos autos e mesmo assim mantém os efeitos da admissibilidade do recurso já declarada, devido à impossibilidade de aferição da tempestividade do recurso, determinando sua distribuição para Membro Julgador, para análise e deliberação.
15. É o relatório.

PRELIMINARES

16. ***Da alegação de vício de competência da Anac***

17. Em seu recurso, a recorrente alega incompetência da Anac para fiscalizar matéria estritamente trabalhista e considera a decisão de primeira instância nula, arguindo que a fiscalização do cumprimento das normas trabalhistas extrapola as funções que foram outorgadas à Anac pela Lei nº 11.182/2005.

18. Com relação a essas alegações, cabe inicialmente registrar o disposto na Portaria Interministerial nº 3.016, de 05 de fevereiro de 1988, *in verbis*:

PORTARIA INTERMINISTERIAL Nº 3.016, DE 05 DE FEVEREIRO DE 1988

Expede instruções para execução da Lei 7.183, de 05 de abril de 1984, que dispõe sobre o exercício da profissão de aeronauta.

OS MINISTROS DE ESTADO DO TRABALHO E DA AERONÁUTICA, usando da atribuição que lhes confere o artigo 85, item II da Constituição Federal, e tendo em vista o disposto no artigo 55 da Lei N.º 7.183, de 05 de abril de 1984, resolvem:

Art. 1º - Ficam aprovadas as instruções que a esta acompanham, assinada pelos Ministros de Estado do Trabalho e da Aeronáutica, destinada à execução da Lei n.º 7.183, de 05 de abril de 1984, que dispõe sobre o exercício da profissão do aeronauta.

(...)

Art. 5º - Compete ao Ministério da Aeronáutica a fiscalização das normas de proteção ao vôo e de tráfego aéreo contidas na Lei n.º 7.183, de 05 de abril de 1984, incluindo-se aquelas relacionadas à segurança de voo.

19. Ainda, destaca-se o disposto nos artigos 1º, 2º, 5º e 8º da Lei nº 11.182/2005, que cria a Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, e dá outras providências:

LEI Nº 11.182, DE 27 DE SETEMBRO DE 2005

Art. 1º Fica criada a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, entidade integrante da Administração Pública Federal indireta, submetida a regime autárquico especial, vinculada ao Ministério da Defesa, com prazo de duração indeterminado. Parágrafo único. A ANAC terá sede e foro no Distrito Federal, podendo instalar unidades administrativas regionais.

Art. 2º Compete à União, por intermédio da ANAC e nos termos das políticas estabelecidas pelos Poderes Executivo e Legislativo, regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária.

(...)

Art. 5º A ANAC atuará como autoridade de aviação civil, assegurando-se-lhe, nos termos desta Lei, as prerrogativas necessárias ao exercício adequado de sua competência.

(...)

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

(...)

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

(...)

20. Do exposto, verifica-se que a Anac substituiu o Ministério da Aeronáutica como autoridade de aviação civil estabelecida, cabendo-lhe portanto a fiscalização das normas de proteção ao voo e de tráfego aéreo contidas na Lei nº 7.183/1984, incluindo-se aquelas relacionadas à segurança de voo.

21. Sendo assim, é evidente que cabe à Anac a fiscalização da jornada de trabalho de tripulantes e afasta-se portanto a do interessado de vício de competência da Anac acerca do tema.

22. **Regularidade processual**

23. O interessado foi regularmente notificado quanto à infração imputada em 01/06/2017 (SEI 0764595), tendo apresentado sua Defesa em 22/06/2017 (SEI 0797790). Notificado da decisão de primeira instância em 07/11/2017 (SEI 1346860), o interessado teve seu conhecido recurso recebido nesta Agência em 23/11/2017 (SEI 1283069), nos termos do Despacho ASJIN 2622374.

24. Desta forma, aponto a regularidade processual do presente processo, a 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 ASJIN.

MÉRITO

25. **Fundamentação da matéria: escalar ou permitir operação em extrapolação aos limites de jornada de trabalho de tripulação simples ou mínima, fora dos casos previstos em lei**

26. Diante da infração do processo administrativo em questão, a autuação foi realizada com fundamento na alínea "o" do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei nº 7.565/86), c/c alínea "a" do art. 21 da Lei do Aeronauta (Lei nº 7.183/84).

27. A alínea "o" do inciso III do art. 302 do CBA dispõe o seguinte, *in verbis*:

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;

28. 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)

29. Quanto à duração da jornada de integrante de uma tripulação simples, o art. 21, letra "a", da mesma Lei, apresenta o seguinte:

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 vôos de empresa de táxi aéreo, de serviços especializados, de transporte aéreo regional ou em vôos internacionais regionais de empresas de transporte aéreo regular realizados por tripulação simples, se houver interrupção programada da viagem por mais 4 (quatro) horas consecutivas, e for proporcionado pelo empregador acomodações adequadas para repouso dos tripulantes, a jornada terá 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.

(grifos nossos)

30. Cabe ainda menção à Resolução ANAC nº 25, de 25/04/2008, que estabelece em seu Anexo II a Tabela III (III – INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS À CONCESSIONÁRIA OU PERMISSONÁRIA DE SERVIÇOS AÉREOS), aplicável ao caso em tela, que apresentava à época dos fatos, em seu item "o", a infração, conforme disposto abaixo:

Resolução ANAC nº 25/2008

ANEXO II

(...)

Tabela III (III – INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS À CONCESSIONÁRIA OU PERMISSONÁRIA DE SERVIÇOS AÉREOS)

(...)

INI - o) Infringir as normas que disciplinam o exercício da profissão de aeronauta ou de aeroviário;

(...)

31. Segundo os documentos juntados ao processo, a fiscalização desta Agência constatou que a empresa STILUS TÁXI AÉREO LTDA permitiu que seu tripulante Leopoldo da Rocha Barbosa extrapolasse o limite de jornada de trabalho previsto na alínea "a" do art. 21 da Lei 7.183/1984 no dia 29/11/2016, vez que o mesmo se apresentou para o trabalho às 07:09 h e teve sua jornada de trabalho encerrada somente às 19:00 h daquele dia. Dessa forma, de fato, houve a comprovação do ato infracional, ficando assim o Interessado sujeito a aplicação de sanção administrativa.

32. Diante das alegações apresentadas pelo interessado em sede de defesa e de recurso, com fulcro no § 1º do art. 50 da Lei 9.784/1999, que abre a possibilidade de que a motivação da decisão de recurso administrativo consista em declaração de concordância com fundamentos de decisões anteriores, este parecerista ora endossa os argumentos trazidos pelo decisor em sede de primeira instância para a confirmação da prática infracional, bem como fundamentação e a motivação da penalidade aplicada, declarando concordância a fim de que passem a fazer parte integrante do presente parecer.

33. Com relação às alegações trazidas em recurso, cabem ainda as seguintes considerações:

34. Inicialmente, com relação à alegação de vício de competência da Anac, cabe registrar que a mesma foi afastada nas preliminares deste parecer.

35. Com relação à alegação do interessado de que a infração não teria ocorrido, dispondo o interessado que a decisão de primeira instância deixou de considerar o previsto no § 1º do art. 44 da Lei nº 7.183/84, que prevê que "*os intervalos para alimentação não serão computados na duração da jornada de trabalho*", cabe verificar o disposto à época no citado artigo:

Art. 44 É assegurada alimentação ao aeronauta na situação de reserva ou em cumprimento de uma programação de treinamento entre 12:00 (doze) e 14:00 (quatorze) horas, e entre 19:00 (dezenove) e 21:00 (vinte e uma) horas, com duração de 60' (sessenta minutos).

§ 1º Os intervalos para alimentação não serão computados na duração da jornada de trabalho.

§ 2º Os intervalos para alimentação de que trata este artigo não serão observados, na hipótese de programação de treinamento em simulador.

36. Analisando-se o *caput* do art. 44, verifica-se que é assegurada alimentação **ao aeronauta na situação de reserva ou em cumprimento de uma programação de treinamento entre 12:00 (doze) e 14:00 (quatorze) horas, e entre 19:00 (dezenove) e 21:00 (vinte e uma) horas**, com duração de 60' (sessenta minutos). Sendo assim, o dispositivo do § 1º só se aplica **ao aeronauta na situação de reserva ou em cumprimento de uma programação de treinamento entre 12:00 (doze) e 14:00 (quatorze) horas, e entre 19:00 (dezenove) e 21:00 (vinte e uma) horas**, não merecendo portanto prosperar as alegações do interessado.

37. Com relação à alegação do interessado de que ainda que o cálculo de horas extrapoladas apresentado na decisão de primeira instância estivesse correto, a própria legislação permite a ampliação da jornada de trabalho em 60 minutos em caso de necessidade, deve-se verificar o disposto no § 1º do art. 22 da Lei 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:

(...)

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.

38. No caso em tela, nota-se que o Autuado não apresentou qualquer prova de que cumprira com os requisitos estipulados pelo parágrafo primeiro do art. 22, ou seja, não houve comprovação de que foi realizada a comunicação da ampliação da jornada a esta Agência, não devendo também prosperar esta alegação.

39. Por fim, com relação à alegação de falta de ofensividade da conduta, alegando o interessado que *"inexiste nos presentes autos qualquer elemento capaz de indicar risco (ainda que potencial) à segurança operacional (afinal de contas o tripulante estava em treinamento em solo na parte final de sua jornada - e, posteriormente, recebeu descanso regulamentar). Daí, adequado que se entenda ser inconcebível o apenamento de uma conduta supostamente típica incapaz de causar efeitos deletérios, sob pena de se recair em odiosos formalismos incompatíveis com o Estado de Direito"*, concluindo que *"somente é exigível determinada sanção quando observado o grau suficiente e necessário de ofensividade aos interesses que se busca proteger com a condenação"*, cabe registrar que está a se tratar a irregularidade no âmbito administrativo, ou seja, visa-se analisar e julgar se houve, ou não, descumprimento da legislação e normas que dispõem sobre aviação civil. Assim, não cabe a esta Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância analisar possíveis consequências da infração, não se aplicando no presente caso a análise da ofensividade da conduta do interessado, cabendo-lhe portanto a aplicação de multa pela infração administrativa constatada.

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

41. Ademais, a Lei nº 9.784, de 1999, que regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal, em seu art. 36, dispõe a redação que segue:

Lei nº 9.784, de 1999

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.

42. Por fim, as alegações do Interessado não foram suficientes para afastar a aplicação de sanção administrativa quanto ao ato infracional praticado.

DOSIMETRIA DA SANÇÃO

43. Com relação à dosimetria da sanção, cabe observar que em 04/12/2018 entrou em vigor a Resolução nº 472/2018, que atualizou as providências administrativas decorrentes do exercício das atividades de fiscalização sob competência da ANAC. Ressalta-se que embora a Resolução nº 472/2018 tenha revogado a Resolução ANAC nº 25/2008 e a IN ANAC nº 8, de 2008, estabeleceu em seu artigo 82 que suas disposições não prejudicam atos já praticados e a aplicação das normas vigentes à época dos fatos, inclusive no que concerne às sanções aplicáveis. Desta forma, importa esclarecer que as alterações normativas citadas não influenciaram o teor do presente Parecer, que apenas passa a ter fundamento em novo normativo no que tange às questões procedimentais.

44. Conforme o disposto no art. 34 da Resolução ANAC nº 472/2018, a sanção de multa será

expressa em moeda corrente e calculada a partir do valor intermediário constante das tabelas aprovadas em anexo a esta Resolução, salvo existência de previsão em legislação específica.

45. Para o reconhecimento da circunstância atenuante prevista no art. 36, § 1º, inciso I da Resolução Anac nº 472/2018 (“o reconhecimento da prática da infração”), entende-se que o ente regulado deve reconhecer não só a prática do ato, mas também o fato de que essa conduta infringiu norma de competência da Autoridade de Aviação Civil, o que não se deu nos autos do processo. Dessa forma, deve ser afastada a sua incidência.

46. Da mesma forma, entende-se que o Interessado não demonstrou, nos autos, ter adotado voluntariamente qualquer providência eficaz para amenizar as consequências da infração. Repare-se que nenhuma medida que configure um dever pode ser fundamento para a aplicação dessa atenuante, prevista no art. 36, § 1º, inciso II da Resolução nº 472/2018.

47. Com relação à atenuante de “inexistência de aplicação definitiva de sanções nos 12 (doze) meses anteriores à data do cometimento da infração em julgamento”, prevista agora no artigo 36, § 1º, inciso III, da Resolução Anac nº 472/2018, corroborando com a decisão de primeira instância, em pesquisa no Sistema Integrado de Gestão de Crédito (SIGEC), verifica-se que não existiam penalidades ocorridas no ano anterior à ocorrência narrada no Auto de Infração em tela com crédito já constituído em caráter definitivo quando proferida a decisão de primeira instância, portanto reconhece-se a incidência da mesma.

48. Quanto à existência de circunstância agravante, não se vê, nos autos, qualquer elemento que configure hipótese prevista no § 2º do art. 36 da Resolução Anac nº 472/2018.

49. Dada a presença de uma circunstância atenuante e a ausência de circunstâncias agravantes aplicáveis ao caso, sugere-se que a penalidade seja mantida em seu grau mínimo, no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais).

CONCLUSÃO

50. Pelo exposto, sugiro **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO-SE** o valor da multa aplicada em primeira instância administrativa no o **valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais)**.

51. À consideração superior.

HENRIQUE HIEBERT
SIAPE 1586959



Documento assinado eletronicamente por **Henrique Hiebert, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 17/04/2019, às 10:41, 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/autenticidade>, informando o código verificador **2923738** e o código CRC **8E63E7F1**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 584/2019

PROCESSO Nº 00058.515476/2017-31
INTERESSADO: Stilus Táxi Aéreo LTDA

Brasília, 17 de abril de 2019.

1. Trata-se de recurso interposto por STILUS TÁXI AÉREO LTDA - CNPJ 05.897.794/0001-51, contra Decisão de 1ª Instância da Superintendência de Padrões Operacionais - SPO, proferida em 27/10/2017, que aplicou multa no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais), pelo cometimento da irregularidade identificada no Auto de Infração nº 000990/2017, pelo interessado *escalar ou permitir operação em extrapolação aos limites de jornada de trabalho de tripulação simples ou mínima, fora dos casos previstos em lei*. A infração foi capitulada na alínea "o" do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei nº 7.565/86), c/c alínea "a" do art. 21 da Lei do Aeronauta (Lei nº 7.183/84).

2. Por celeridade processual e com fundamento no art. 50, § 1º, da Lei nº 9.784, de 1999, ratifico os argumentos trazidos na proposta de decisão [**Parecer nº 477/2019/JULG ASJIN/ASJIN - SEI 2923738**], ressaltando que, embora a Resolução ANAC nº 472, de 2018, tenha revogado a Resolução ANAC nº 25, de 2008, e a IN ANAC nº 8, de 2008, também estabeleceu em seu art. 82 que suas disposições não prejudicam atos já praticados e a aplicação das normas vigentes à época dos fatos, inclusive no que concerne às sanções aplicáveis.

3. Desta forma, importa esclarecer que as alterações normativas citadas não influenciaram o teor da presente decisão, que apenas passa a ter fundamento em novo normativo no que tange às questões procedimentais.

4. Dito isto, com base nas atribuições a mim conferidas pelas designações que constam nas Portarias ANAC nº 751, de 7/3/2017, e nº 1.518, de 14/5/2018, e com fundamento no art. 42 da Resolução ANAC nº 472, de 2018, e competências conferidas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381, de 2016, **DECIDO**:

- por conhecer e **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso interposto por **STILUS TÁXI AÉREO LTDA - CNPJ 05.897.794/0001-51**, ao entendimento de que restou configurada a prática da infração descrita no Auto de Infração nº 000990/2017, capitulada na alínea "o" do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei nº 7.565/86), c/c alínea "a" do art. 21 da Lei do Aeronauta (Lei nº 7.183/84), e por **MANTER a multa** aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa no valor de **R\$ 4.000,00 (quatro mil reais)**, com a incidência de uma circunstância atenuante e a ausência de circunstâncias agravantes, referente ao Processo Administrativo Sancionador nº 00058.515476/2017-31 e o Crédito de Multa registrado no Sistema Integrado de Gestão de Créditos - SIGEC sob o número 661821179.

5. À Secretaria.
6. Notifique-se.
7. Publique-se.

Cássio Castro Dias da Silva
SIAPE 1467237

Presidente da Turma Recursal do Rio de Janeiro



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 17/04/2019, às 11:35, 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/autenticidade>, informando o código verificador **2925546** e o código CRC **6FCFCF52**.

Referência: Processo nº 00058.515476/2017-31

SEI nº 2925546