

Submeto à apreciação de Vossa Senhoria Proposta de DECISÃO ADMINISTRATIVA DE SEGUNDA INSTÂNCIA por permitir que seus tripulantes excedessem a jornada de voo para uma tripulação simples.

MARCOS PROCESSUAIS

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Tripulante / Aeroporto / Balção / Local / Hora / Portão de Embarque / etc. (dados para individualização)	Data da Infração	Lavratura do AI	Notificação do AI	Despacho de Convalidação	Notificação da Convalidação	Decisão de Primeira Instância (DC1)	Notificação da DC1	Multa aplicada em Primeira Instância	Protocolo do Recurso
00066.520161/2017-15	664006180	002038/2017	Bimava Táxi Aéreo Ltda	24/02/2017 03/04/2017 24/02/2017 01/03/2017 08/04/2017 02/05/2017	01/12/2017	06/04/2018	29/03/2018	08/04/2018	01/05/2018	01/06/2018	R\$ 24.000,00	28/06/2018

Enquadramento: alínea "o" do inciso III do artigo, 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA associado ao artigo 21. alínea "a" c/c artigo 54 da lei n 7.183, de 05/04/1984.

Infração: extrapolar a jornada de trabalho de tripulação simples ou mínima fora dos casos previstos em lei.

Proponente: Hildenise Reinert - Membro julgador da ASJIN/ANAC - Portaria Nomeação nº 2218, de 17 de setembro de 2014.

INTRODUÇÃO

1. Trata-se de recurso interposto pela empresa Bimava Táxi Aéreo Ltda, em face da decisão proferida no curso do Processo Administrativo relacionado supra, para apuração de conduta passível de aplicação de penalidade referente a extrapolação de jornada de 7 (oito) operações:

Auto de Infração: 002038/2017 :

24 de Fevereiro de 2017

Observado na Folha nº 008 do diário nº 048/PRSM/2017 que, na data de 24 de Fevereiro de 2017, o tripulante Regis Ferreira Rodrigues (CANAC 123023) se apresentou às 08:00hs e decolou a aeronave PR-SMM às 08:25hs, em voo de transporte de passageiros, registrado como privado (PV). Foram realizadas cinco etapas de voo, sendo que o pouso final ocorreu às 19:50hs e o corte dos motores às 19:55hs.

A jornada deste tripulante encerrou-se às 20:25hs, conforme a lei do aeronauta. Observa-se uma extrapolação de jornada de 01:25hs.

03 de Abril de 2017

Observado na Folha nº 022 do diário nº 048/PRSM/2017 que, na data de 03 de Abril de 2017, o tripulante Regis Ferreira Rodrigues (CANAC 123023) se apresentou às 22:30hs e decolou a aeronave PR-SMM às 23:05hs, em voo de transporte de passageiros, registrado como privado (PV). Foram realizadas duas etapas de voo, sendo que o pouso final ocorreu às 10:10hs e o corte dos motores às 10:15hs do dia 04 de Abril.

A jornada deste tripulante encerrou-se às 10:45hs, conforme previsto na lei do aeronauta. Observa-se uma extrapolação de jornada de 02:15hs.

Aeronave PT-WYP

24 de Fevereiro de 2017

Observado na Folha nº 006 do diário nº 031/PTWYP/2017 que, na data de 24 de Fevereiro de 2017, o tripulante Radmir de Conti Kalczuk (CANAC 534362) se apresentou às 09:00hs e decolou a aeronave PT-WYP às 09:50hs, em voo de transporte de passageiros, registrado como privado (PV). Foram realizadas quatro etapas de voo, sendo que o pouso final ocorreu às 00:40hs e o corte dos motores às 00:50hs do dia 25 de Fevereiro. A jornada deste tripulante encerrou-se às 01:20hs, conforme previsto na lei do aeronauta. Observa-se uma extrapolação de jornada de 05:20hs.

01 de Março de 2017

Observado na Folha nº 010 do diário nº 031/PTWYP/2017 que, na data de 01 de Março de 2017, o tripulante Radmir de Conti Kalczuk (CANAC 534362) se apresentou às 01:10hs e decolou a aeronave PT-WYP às 01:50hs, em voo de transporte de passageiros, registrado como privado (PV). Foram realizadas três etapas de voo, sendo que o pouso final ocorreu às 15:25hs e o corte dos motores às 15:30hs do dia 02 de Março. A jornada deste tripulante encerrou-se às 16:00hs, conforme previsto na lei do aeronauta. Observa-se uma extrapolação de jornada de 03:50hs.

30 de Março de 2017

Observado na Folha nº 020 do diário nº 031/PTWYP/2017 que, na data de 30 de Março de 2017, o tripulante Radmir de Conti Kalczuk (CANAC 534362) se apresentou às 10:00hs e decolou a aeronave PT-WYP às 10:35hs, em voo de transporte de passageiros, registrado como privado (PV). Foram realizadas quatro etapas de voo, sendo que o pouso final ocorreu às 20:55hs e o corte dos motores às 21:00hs do dia 30 de Março. A jornada deste tripulante encerrou-se às 21:30hs, conforme previsto na lei do aeronauta. Observa-se uma extrapolação de jornada de 00:30hs.

08 de Abril de 2017

Observado na Folha nº 022 do diário nº 031/PTWYP/2017 que, na data de 08 de Abril de 2017, o tripulante Regis Ferreira Rodrigues (CANAC 123023) se apresentou às 11:55hs e decolou a aeronave PT-WYP às 12:30hs, em voo de transporte de passageiros, registrado como privado (PV). Foram realizadas duas etapas de voo, sendo que o pouso final ocorreu às 23:30hs e o corte dos motores às 23:38hs do dia 08 de Abril. A jornada deste tripulante encerrou-se às 00:08hs do dia 09 de Abril, conforme previsto na lei do aeronauta. Observa-se uma extrapolação de jornada de 01:13hs.

02 de Maio de 2017

Observado na Folha nº 027 do diário nº 031/PTWYP/2017 que, na data de 02 de Maio de 2017, o tripulante Leonardo Kobayakawa Martins (CANAC 163368) se apresentou às 11:30hs e decolou a aeronave PT-WYP às 11:05hs, em voo de transporte de passageiros, registrado como privado (PV). Percebe-se o erro no registro da hora da apresentação, que deve ter ocorrido às 10:30hs, obviamente, antes da decolagem ocorrida às 11:05hs.

Foram realizadas três etapas de voo, sendo que o pouso final ocorreu às 22:25hs e o corte dos motores às 22:30hs do dia 02 de Maio. A jornada deste tripulante encerrou-se às 23:00hs do dia 02 de Maio, conforme previsto na lei do aeronauta. Observa-se uma extrapolação de jornada de 00:30hs, além do erro de preenchimento do horário de apresentação, que não pode ser posterior à decolagem da aeronave e sim, 30 minutos antes, conforme previsto na Lei do Aeronauta."

Inicialmente, a infração foi capitulada no artigo 302, inciso II, da alínea "n", da Lei nº 7.565, de 19/12/1986 associado ao artigo 21. alínea "a", c/c com o artigo 54 da lei nº 05/04/1984.

2. A materialidade das infrações está caracterizada documentalmen te nos autos, conforme Relatório de Vigilância da Segurança Operacional -n.º 23570/2017 (1489453), e nas cópias dos seguintes documentos:

- a) Página n.º 008 do Diário de Bordo n.º 048/PR-SMM/2017 (1017329);
- b) Página n.º 022 do Diário de Bordo n.º 048/PR-SMM/2017 (1017331);
- c) Manifestos de Passageiros Cessna 208B (1017339 e 1017341);
- d) Página n.º 006 do Diário de Bordo n.º 031/PT-WYP/2017 (1017344);
- e) Página n.º 010 do Diário de Bordo n.º 031/PT-WYP/2017 (1017351);
- f) Página n.º 020 do Diário de Bordo n.º 031/PT-WYP/2017 (1017353);
- g) Página n.º 022 do Diário de Bordo n.º 031/PT-WYP/2017 (1017354);
- h) Página n.º 007 do Diário de Bordo n.º 031/PT-WYP/2017 (1017356).

3. Por oportuno, destaca-se que o presente modelo de análise tem respaldo no art. 50, §2º, da Lei 9.784/1999.

HISTÓRICO

3.1. **Relatório de Fiscalização e Acontecimentos Relevantes** - Consta no Relatório de fiscalização extrapolações de jornada nos diários de bordo das aeronaves PR-SMM e PT-WYP, conforme datas citadas supra.

3.2. **Da Ciência da Infração e Defesa Prévia** - Notificado da lavratura do Auto de Infração em 05/01/2018, o interessado apresenta defesa, na qual alega, em síntese.

3.3. Nulidade do auto de infração por trazer informações imprecisas, o que prejudica o seu direito de defesa;

3.4. No concernente a infração do dia **02 de maio de 2017, não se verifica o voo indicado, nem tampouco qualquer extrapolação de jornada**, motivo pelo qual deve o auto ser declarado nulo, sob pena de violação ao princípio da defesa e do contraditório;

3.5. Quanto a infração registrada no dia **30 de março de 2017**, não se verifica qualquer nome de tripulante indicado, circunstância que viola seu direito de defesa.

3.6. No tocante às questões de mérito reitera as razões apresentadas em defesa em processo *Processo Administrativo 00066.520180/2017-33*, que figura como autuado o tripulante Leonardo Kobayakawa, sobretudo no que tange a interrupção programada da jornada, pugnando pelo arquivamento do processo;

3.7. De igual modo reitera as arguições levadas a conhecimento por meio do *Processo Administrativo 00066.520172/2017-97*, que se refere às infrações de **24 de Fevereiro de 2017** - Folha nº 006 do diário nº 031/PTWYP/2017, **01 de Março de 2017** - folha nº010 do diário nº 031/PTWYP/2017, e **30 de Março de 2017** - folha nº 020 do diário 031/PTWYP/2017, vez que instruídos com elementos que demonstram que aquele auto de infração deve ser anulado.

3.8. No que se refere as demais infrações trazidas no auto de infração 002038/2017 reafirma a requerente que jamais houve extrapolação de jornada de seus tripulantes no exercido de suas funções, vez que em todos os casos houve interrupção programada de jornada bem como tripulação superior a mínima exigida, o que além da previsibilidade legal do aumento de jornada, demonstra o fiel cumprimento às normas e a doutrina de segurança de voo.

3.9. Ante o exposto reitera em seu pleito pelo arquivamento do Auto de infração, sob a alegação de que houve interrupção da jornada devidamente programada e, portanto, deve ser a infração considerada nula.

3.10. **Convalidação do enquadramento infracional apontado no Auto de Infração**- O setor competente convalidou o auto de infração para a alínea "o", do inciso III, do artigo 302, c/c alínea "a", do artigo 21, c/c artigo 54, ambos da Lei n.º 7.183/1.984, por haver subsunção ao caso concreto.

3.11. O prazo para manifestação fora reaberto para eventuais apresentações de justificativas.

3.12. Notificado da Convalidação em 08/04/2018 reitera suas razões apresentadas em defesa. E subsidiariamente requer desconto de 50% sobre o valor da multa, nos termos do Artigo 61 da Instrução Normativa 08/2008.

3.13. **Da Decisão de Primeira Instância** - Em 01/05/208, a autoridade competente em primeira instância reconheceu a prática das seguintes infrações, tendo em vista ter a autuada permitido a extrapolação de jornada dos Srs. **REGIS FERREIRA RODRIGUES, CANAC 123023, RADMIR DE CONTI KALCZUK, CANAC 534362 e LEONARDO KOBAYAKAWA MARTINS, CANAC 163368**, de acordo com o Auto de Infração n.º 002038/2017, em jornadas iniciadas nos dias **24/02/2017, 03/04/2017**, na operação da aeronave PR-SMM; e nos dias **24/02/2017, 01/03/2017, 08/04/2017 e 02/05/2017**, na operação da aeronave PT-WY.

3.14. A penalidade aplicada para a extrapolação de jornada do ASr. RADMIR DE CONTI KALCZUK no dia 30/03/2017, na operação da aeronave PT-WYP descrita no auto de infração, *in verbis*:

30 de Março de 2017

Observado na Folha nº 020 do diário nº 031/PTWYP/2017 que, na data de 30 de Março de 2017, o tripulante Radmir de Conti Kalczuk (CANAC 534362) se apresentou às 10:00hs e decolou a aeronave PT-WYP às 10:35hs, em voo de transporte de passageiros, registrado como privado (PV). Foram realizadas quatro etapas de voo, sendo que o pouso final ocorreu às 20:55hs e o corte dos motores às 21:00hs do dia 30 de Março. A jornada deste tripulante encerrou-se às 21:30hs, conforme previsto na lei do aeronauta. Observa-se uma extrapolação de jornada de 00:30hs.

3.15. Fora afastada pelo decisor de primeira instância, por ter comprovado a empresa que o tripulante em questão não cumpriu a citada jornada.

3.16. Diante disso, decidi pela aplicação de multa no patamar mínimo no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais) para cada uma das infrações, perfazendo um total de R\$ 24.000,00 (vinte quatro mil reais).

3.17. **Das razões de recurso** - Ao ser notificado da decisão condenatória em 01/06/2018, protocolou recurso tempestivo, no qual argui o seguinte:

3.18. Aduz a necessidade de reunião dos processos administrativos, vez que das defesas apresentadas pelos referidos propositos foram levados à conhecimento desta agência documentos que demonstram ausência de infração.

3.19. Aponta que apesar de o setor de primeira instância ter reconhecido em sua decisão que a infração do dia 30/03/2017, da aeronave PT-WYP, não deveria subsistir por ter sido realizada por tripulante diverso. Ainda assim, manteve o auto de infração, sem se quer a lavratura de um novo auto ou uma possível convalidação deste.

3.20. No concernente ao voo realizado no dia 02/05/2017, afirma ter sido comprovado a interrupção da jornada nos autos 00066.520180/2017-33, nos termos das papeletas individuais.

3.21. Nos demais voos, reitera suas razões levadas a conhecimento no processo administrativo 00066.520172/2017-97, no sentido de que o artigo 21 busca trazer norma protetiva ao aeronauta para o exercício da profissão, ao citar o

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

3.22. Nessa perspectiva, aduz que a multa só será aplicada quando o tripulante exceder, fora dos casos previstos em lei, os limites de horas de trabalho ou de voo.

3.23. **É o relato.**

PRELIMINARES

4. **Da arguição de reunião dos autos da empresa com os autos seus prepostos** - Em sede de preliminares, aduz a necessidade de reunião dos processos administrativos, vez que das defesas apresentadas pelos referidos prepostos foram levados à conhecimento desta agência documentos que demonstram ausência de infração. Aponto tratar-se de infrações diferentes. Com sujeitos passivos distintos. Cada qual: tripulantes e empresa com responsabilidades distintas definida na norma. Esta definição está expressa e típica a conduta da empresa na alínea "o", III, 302, do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA, combinado com a infralegal, nos termos do art. 21, alínea "a" da Lei 7.183/84 e a conduta do tripulante na **alínea "p", II, 302 do mesmo diploma legal.**

5. Ao compulsar as defesas e documentos apresentadas pelos prepostos da empresa nos processos 00066.520180/2017-33 e 00066.520172/2017-97, constatou-se que em ambos os voos a natureza registrada nos respectivos Diários de Bordo acostados aos autos (1017868 e 1017871) é "PV", ou seja, "natureza do voo privada", exclui-se, portanto, a possibilidade de que os voos tenham sido operados sob a égide do RBAC 135, e por isso, exclui-se a possibilidade da utilização do instituto da interrupção de jornada, ainda que haja comprovação das respectivas estadias em estabelecimentos hoteleiros para o repouso dos tripulantes, a teor do artigo 21, da Lei n.º 7.184/1.984:

Art. 21 - A duração da jornada de trabalho do aeronauta será de:

(...)

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

5.1.

5.2. Ainda sobre a análise dos processos onde figura os prepostos como sujeitos passivos, quando questionada sobre a situação da Escala dos Tripulantes, conforme o Relatório de Vigilância da Segurança Operacional n.º 23570/2017 (1489470), a empresa BIMAVA TÁXI AÉREO LTDA assim informou:

"(...)

A empresa alegou que não tendo ainda a Portaria Operacional estava apenas realizando voos privados (PV), e que entendia não ser necessário o uso dos documentos acima.

"(...)"

5.3. Verificou-se, mesmo se aplicado às jornadas realizadas pelo Autuado a interrupção programada da jornada, ainda assim restaria configurada a extrapolação de jornada.

6. Diante do exposto, o autuado não apresenta qualquer excludente de sua responsabilidade, cabendo destacar que este não trouxe aos autos qualquer prova de que, de fato, não descumpriu a legislação vigente.

7. **Da Alegação de exclusão de uma das infrações e a subsistência do Auto de Infração** - No concernente a esta alegação aponto que a Instrução Normativa ANAC nº 08, de 06 de junho de 2008, que trata sobre o processo administrativo para apuração de infrações e aplicação de sanções no âmbito desta Agência Reguladora, assim dispõe, em seus artigos 3º, 4º, 11 e 12, *in verbis*:

Art. 3º O início do Processo Administrativo para a apuração de infrações aos dispositivos legais disciplinadores da atividade de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária e aplicação de sanção é originado por Auto de Infração decorrente de:

I - constatação imediata de irregularidade;

(...)

7.1. Já a Resolução ANAC nº 25, de 25 de abril de 2008, que disciplina sobre o processo administrativo para a apuração de infrações e aplicação de penalidades, no âmbito da competência da ANAC, dispõe no art. 4º que o processo administrativo terá início com a lavratura do Auto de Infração – AI, dispondo, ainda, em seus artigos. 5º, 8º, 9º e 10:

7.2.

7.3. *Art. 5º O AI será lavrado quando for constatada a prática de infração à Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA, legislação complementar e demais normas de competência da autoridade de aviação civil, sendo obrigatório o atendimento dos requisitos essenciais de validade previstos no art. 8º desta Resolução.*

Art. 8º O AI deve conter os seguintes requisitos:

I - identificação do autuado;

II - descrição objetiva da infração;

III - disposição legal ou normativa infringida;

IV - indicação do prazo de vinte dias para a apresentação de defesa;

V - assinatura do autuante e indicação de seu cargo ou função;

VI - local, data e hora.

7.4. Vê-se, pois, que no âmbito desta Agência Reguladora, o processo administrativo tem início com a lavratura do Auto de Infração, cujos requisitos de validade estão previstos no art. 8º. Após lavratura do auto abre-se o prazo para defesa. O direito de defesa e reconhecido como o direito do indivíduo frente ao estado como forma de garantir o devido processo legal. É nesta fase que o interessado se manifesta e insere provas nos autos como forma de melhor detalhar os fatos. Neste momento processual, cabe a primeira instância julgadora analisá-los. Como ocorreu de fato, o interessado trouxe prova de que o tripulante Sr. RADMIR DE CONTI KALCZUK não participou da operação realizada no dia 30/03/2017. O decisor de primeira instância acolheu tal prova e afastou a aplicabilidade de sanção, por restar comprovado que o tripulante não cumpriu a citada jornada.

7.5. Isso, contudo, não inviabiliza as demais infrações contidas no auto de infração.

8. **Da Regularidade Processual** - Considerados os marcos apontados no início dessa análise, acuso regularidade processual nos presentes feitos. Foram preservados todos os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitados os princípios da Administração Pública, em especial contraditório e ampla defesa. Julgo os processos aptos para receber a decisão de segunda instância administrativa por parte desta Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância – ASJIN.

9. **Da Fundamentação - Mérito**

Quanto à fundamentação da matéria – Extrapolação da Jornada de Trabalho

A infração foi capitulada com base na alínea "o", do inciso III, do art. 302 da 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;

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

- Art. 21 A duração da jornada de trabalho do aeronauta será de:
- a) - 11 (onze) horas, se integrante de uma tripulação mínima ou simples;
 - b) - 14 (quatorze) horas, se integrante de uma tripulação composta; e
 - c) - 20 (vinte) horas, se integrante de uma tripulação de revezamento.

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

- Art. 20 - Jornada é a duração do trabalho do aeronauta, contada entre a hora da apresentação no local de trabalho e a hora em que o mesmo é encerrado.
- § 1º A Jornada na base domiciliar será contada a partir da hora de apresentação do aeronauta no local de trabalho.
- § 2º - Fora da base domiciliar, a Jornada será contada a partir da hora de apresentação do aeronauta no local estabelecido pelo empregador.
- § 3º - Nas hipóteses previstas nos parágrafos anteriores, a apresentação no aeroporto não deverá ser inferior a 30 (trinta) minutos da hora prevista para o início do voo.
- § 4º - A jornada será considerada encerrada 30 (trinta) minutos após a parada final dos motores, (g.n) (...)

- Art. 22 - Os limites da Jornada de trabalho poderão ser ampliados de 60 (sessenta) minutos, a critério exclusivo do comandante da aeronave e nos seguintes casos: (...)
- § 2º - Para as tripulações simples, o trabalho noturno não excederá de 10 (dez) horas.
- § 3º - Para as tripulações simples nos horários mistos, assim entendidos os que abrangem períodos diurnos e noturnos, a hora de trabalho noturno será computada como de 52 (cinquenta e dois) minutos e 30 (trinta) segundos.

12. A definição de tripulação mínima e tripulação simples são apresentadas nos artigos 10 e 11 da mesma lei, in verbis:

- Art. 10 - Tripulação mínima é a determinada na forma da certificação de tipo de aeronave e a constante do seu manual de operação, homologada pelo órgão competente do Ministério da Aeronáutica, sendo permitida sua utilização em vôos: locais de instrução, de experiência, de vistoria e de traslado.
- Art. 11 - Tripulação simples é a constituída basicamente de uma tripulação mínima acrescida, quando for o caso, dos tripulantes necessários à realização do voo.
- Para a extensão da jornada, de acordo com a legislação temos:

- Art. 21 A duração da Jornada de trabalho do aeronauta será de:
- a) 11 (onze) horas, se integrante de uma tripulação mínima ou simples;
 - b) 14 (quatorze) horas, se integrante de uma tripulação composta; e
 - c) 20 (vinte) horas, se integrante de uma tripulação de revezamento.

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

Art. 54 - Os tripulantes das aeronaves das categorias administrativas e privadas de indústria e comércio ficam equiparados, para os efeitos desta Lei, aos de aeronaves empregadas em serviços de táxi aéreo. (g. n.)

13. Dessa forma, a norma determina o limite de horas a ser observado na jornada de trabalho do aeronauta de uma tripulação mínima ou simples.

14. Das Alegações do interessado e do cotejo dos argumentos de Defesa

14.1. A empresa interessada, após ciência do Auto de Infração, apresenta sua defesa, a qual foi adequadamente analisada pelo setor de decisão de primeira instância, conforme se pode observar, nos trechos citados, em síntese, a seguir:

Preliminarmente, a Autuada alegou que o presente Auto de Infração é nulo em sua totalidade, já que traz informações imprecisas e tal fato prejudica o exercício da Ampla Defesa e do Contraditório.

Inicialmente, citou a suposta extrapolação do dia 30/03/2017, com aeronave PT-WYP, alegando que o tripulante citado, o Sr. RADMIR DE CONTI KALCZUK, CANAC 534362, não estava a bordo, pois isso é o que mostra a página pertinente do Diário de Bordo. Nessa primeira argumentação, a Autuada tem razão, pois observa-se no próprio documento acostado pelo servidor responsável pela lavratura do presente Auto de Infração, ou seja, a página nº 020 do Diário de Bordo nº 031/PT-WYP/2017 (1017353), que não consta o nome do Sr. RADMIR DE CONTI KALCZUK em tal documento. Ao contrário, verifica-se que os nomes ali constantes são os dos Srs. REGIS FERREIRA RODRIGUES, CANAC 123023, e LEONARDO KOBAYAKAWA MARTINS, CANAC 163368.

Sobre as demais ocorrências, a Autuada alegou que não houve qualquer infração nas jornadas, muito menos a extrapolação de jornada. A explicação dada pela Autuada é a de que em todos os casos teria havido a incidência do instituto da interrupção de jornada, prevista pelo parágrafo único, do artigo 21, da Lei nº 7.183/1.984.

Para corroborar essa explicação a Autuada afirmou ter acostado os comprovantes de hospedagem para fins de usufruir do benefício legal para utilização da jornada interrompida. Entretanto, há que se notar que, no Processo Administrativo nº 00066.520172/2017-97, constam apenas comprovantes de hospedagem em duas datas, para os dias 24/02/2017 e 01/03/2017, ambas as vezes para os tripulantes RADMIR DE CONTI KALCZUK, CANAC 534362, e LEONARDO KOBAYAKAWA MARTINS, CANAC 163368 (1422791). Esse aspecto será considerado mais abaixo nas Tabelas de cálculos de jornada.

A seguir, a Autuada alegou também que nos voos houve a ocorrência da tripulação composta, cujos preceitos estão dispostos pela alínea "b", do artigo 21, da Lei nº 7.183/1.984, através da presença de dois pilotos a bordo das aeronaves cuja tripulação mínima é de apenas um tripulante. Tampouco essas alegações merecem prosperar, pois veja-se o que estabelece a Lei nº 7.183/1.984 a esse respeito:

Art. 12 - Tripulação composta é a constituída, basicamente de uma tripulação simples, acrescida de um piloto qualificado a nível de piloto em comando, um mecânico de voo, quando o equipamento assim o exigir, e no mínimo de 25% (vinte e cinco por cento) do número de comissários.

Parágrafo único - Aos tripulantes acrescidos à tripulação simples serão asseguradas, pelo empregador, poltronas reclináveis.

(...)

Art. 15 - As tripulações compostas ou de revezamento só poderão ser empregadas em voos internacionais e nas seguintes hipóteses:

- a) - mediante programação;
 - b) - para atender a atrasos ocasionados por condições meteorológicas ou por trabalhos de manutenção;
 - c) - e em situações excepcionais, mediante autorização do Ministério da Aeronáutica.
- § Único - Uma tripulação composta poderá ser utilizada em voos domésticos para atender a atrasos ocasionados por condições meteorológicas desfavoráveis ou por trabalhos de manutenção (g. n.)

Portanto, não cabe a utilização do conceito de tripulação composta, trazido pela alínea "b", do artigo 21, da Lei nº 7.183/1.984.

A Autuada também alegou que não possui qualquer responsabilidade sobre o ocorrido, além de não concordar com a aplicação da penalidade em duplicidade, o que caracterizaria o *Bis In Idem*. Essas alegações não merecem prosperar porque a empresa operadora é responsável solidariamente pelos atos de seus empregados, nos termos do artigo 297 do CBAer, conforme

abaixo:

Art. 297. A pessoa jurídica empregadora responderá solidariamente com seus prepostos, agentes empregados ou intermediários, pelas infrações por eles cometidas no exercício das respectivas funções.

Por essa mesma razão que não se pode falar no conceito de *Bis In Idem*, e além disso, registra-se, ainda, a inexistência de uma "infração única". Em que pese tenha sido apontada a violação de um mesmo dispositivo legal em todas as infrações, certo é que isso não afasta a existência dos vários atos infracionais, passíveis de punição.

Não se pode alegar que a violação ao dispositivo em comento ocorreu uma única vez, porque esta não é a realidade dos fatos. Cada extrapolação de jornada constatada pela fiscalização representa consequências individuais, uma vez que cada uma delas comprometeu a segurança operacional e constituiu risco à segurança, à propriedade e, principalmente, à vida.

Por fim, a Autuada solicitou a aplicação de 50% de desconto sobre o valor médio da multa, com fundamento no parágrafo único, do artigo 61, da Instrução Normativa n.º 08/2008, alterado pela Instrução Normativa n.º 09/2008, de forma subsidiária. Destaca-se, para tanto, o Parecer n.º 01/2013/ND/ANAC/PGF/AGU, da Procuradoria da ANAC, referente ao parágrafo único, do artigo 61, da Instrução Normativa n.º 08/2008:

"(...)

2.13 Desta forma, estabelece o parágrafo 1º do artigo 61 da instrução Normativa ANAC n.º 08/2008 regra extraordinária de arbitramento de sanção em quantia correspondente a cinquenta por cento da Importância equivalente ao valor médio previsto nos Anexos I, II e III da Resolução ANAC n.º 25/2008.

2.14 De se observar que a referida norma encontra-se prevista em dispositivo referente à cobrança e à gestão financeira dos valores referentes ao pagamento de multas, exigindo, para a aplicação do aludido critério da dosimetria, a formulação do requerimento no prato de defesa, no qual, inclusive, deve ser processado o pleito. O referido prazo condiz com aquele previsto no artigo 12 da Resolução ANAC n.º 25/2008 e no artigo 17 da Instrução Normativa ANAC n.º 08/2008, ou seja, com o de 20 (vinte) dias contados da ciência do autuado acerca da autuação.

2.15 Desta forma, conjugado o parágrafo primeiro e o caput do artigo 61 da Instrução Normativa ANAC n.º 08/2008, verifica-se estabelecerem tais preceitos que, se formulado pedido para pagamento no prazo concedido para a apresentação de defesa, deverá a sanção imposta corresponder a 50% (cinquenta por cento) do termo médio previsto nos Anexos I, II e III da Resolução ANAC n.º 25/2008.

2.16 Note-se que, devendo ser apresentado requerimento visando ao pagamento de sanção, pressupõe a hipótese sob exame a manifestação do autuado de voluntariamente se submeter à punição, renunciando conseqüentemente ao contencioso administrativo e levando a término o processo. Destarte, cria a referida norma a possibilidade de se abrandar a penalidade pecuniária, mediante o seu arbitramento em importância inferior à ordinariamente imposta, desde que o autuado, no prazo para a apresentação de defesa, proponha-se a sujeitar-se à imediata penalização administrativa, efetuando o adimplemento da multa a ser arbitrada, renunciando conseqüentemente ao prosseguimento do feito para a apuração dos fatos objeto da autuação, reconhecendo, como verdadeira, a imputação que lhe é feita. Desta forma, permite a aludida regra a resolução célere de expedientes, nos quais estando a infração demonstrada pelos elementos colhidos pela fiscalização e não havendo interesse do autuado em protelar a sua apuração, reconhece a sua prática e cumpre imediatamente a penalidade administrativa, reduzindo as etapas de processamento e conseqüentemente a movimentação da máquina pública, repercutindo na postura de cooperação do infrator para a pronta apuração dos fatos na quantificação da sanção imposta. Trata-se, destarte, de norma que visa a incentivar a resolução imediata do processo, desestimulando a litigiosidade administrativa e conferindo efetividade ao poder de polícia da entidade reguladora.

2.17 De se ressaltar que: a referida norma não se confunde com a mera hipótese de confissão, esta, por si só, constitui, nos termos do artigo 22, parágrafo 1º, inciso I, da Resolução ANAC n.º 25/2008 e do artigo 58, parágrafo 1º, inciso I, da Instrução Normativa ANAC n.º 08/2008, simples circunstância atenuante, capaz de implicar, na hipótese de inexistir circunstância agravante com que possa ser sopesada, o deslocamento do valor da sanção do termo médio para o montante mínimo previsto nos Anexos I, II e III da Resolução ANAC n.º 25/2008.

2.18 Portanto, na hipótese de o autuado apresentar defesa, visando a justificar seus atos, admiindo a autoria do fato e opondo-se à penalização, deve o processo administrativo prosseguir o trâmite processual ordinário, sendo a aludida confissão considerada, quando da dosimetria da penalidade, como circunstância atenuante. No caso, porém, de o autuado, no prazo de defesa, propor-se à imediata sujeição à penalidade, mediante o pagamento da multa e a conseqüente conclusão do contencioso administrativo, cabível será a incidência da regra veiculada no artigo 61, parágrafo 1, da Instrução Normativa ANAC n.º 08/2008.

2.19 De tal sorte evidencia-se a incompatibilidade das hipóteses de apresentação de defesa e de formulação de requerimento para pagamento, não sendo admissível a sua postulação subsidiária/sucessiva." (g. n.)

Assim sendo, recomenda-se o indeferimento do pedido de concessão de 50% de desconto nos termos do parágrafo primeiro, do artigo 61, da Instrução Normativa n.º 08/2008, da ANAC, uma vez que a Interessada solicitou o desconto após ter solicitado o arquivamento do Processo Administrativo alegando que não houve a infração.

15. No tocante às questões de fundo, com base nas informações contidas no Relatório de Fiscalização, e respaldo no cálculo realizado pela instância julgadora de primeira instância, "per relationem", constatou-se que houve extrapolação de jornada, cujos cálculos estão demonstrados na Decisão (1720723).

15.1. Verificou-se, mesmo se aplicado às jornadas realizadas pelo Autuado a interrupção programada da jornada, ainda assim restaria configurada a extrapolação de jornada. .

16. Do Enquadramento e da Dosimetria da Sanção

16.1. A Instrução Normativa ANAC n.º 08/2008 determina que a penalidade de multa deve ser calculada a partir do valor intermediário constante das tabelas aprovadas em anexo à Resolução n.º 25, em vigor desde 28/04/08, observando-se as circunstâncias atenuantes e agravantes existentes.

16.2. Para o reconhecimento da circunstância atenuante prevista no artigo 22, § 1º, inciso I da Resolução ANAC n.º 25/2008 ("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.

16.3. Da mesma forma, entende-se que a Interessada 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 artigo 22, § 1º, inciso II.

16.4. Para a análise da circunstância atenuante prevista no inciso no artigo 22, § 1º, inciso III ("a inexistência de aplicação de penalidades no último ano"), é necessária pesquisa para identificar a eventual existência de sanção aplicada ao ente regulado no período de um ano encerrado entre o dias 24/02/2017 a 02/05/2017, que são as datas das infrações ora analisadas.

16.5. Em pesquisa no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC desta Agência (1855603), restou demonstrado que não há penalidade anteriormente aplicada ao interessado, assim, há hipótese de circunstância atenuante como causa de diminuição do valor da sanção.

16.6. Quanto à existência de circunstância agravante, não se vê, nos autos, qualquer elemento que configure hipótese prevista no § 2º do artigo 22 da Resolução ANAC n.º 25/2008.

16.7. Dada a existência de circunstâncias atenuantes e agravantes aplicáveis ao caso, sugiro que seja mantida a sanção aplicada pelo setor de primeira instância no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais) para cada uma das infrações, a saber:

Página - Diário de Bordo	Tripulantes - CANAC	Data	Valor
006 - Diário de Bordo n.º 031/PT-WYP/2017	REGIS FERREIRA RODRIGUES - 123023	24/02/2017	R\$ 4.000,00
022 - Diário de Bordo n.º 048/PR-SMM/2017	REGIS FERREIRA RODRIGUES - 123023	03/04/2017	R\$ 4.000,00
006 - Diário de Bordo n.º 031/PT-WYP/2017	RADMIR DE CONTI KALCZUK - 534362	24/02/2017	R\$ 4.000,00

010 - Diário de Bordo n.º 031/PT-WYP/2017	RADMIR DE CONTI KALCZUK - 534362	01/03/2017	R\$ 4.000,00
022 - Diário de Bordo n.º 031/PT-WYP/2017	REGIS FERREIRA RODRIGUES - 123023	08/04/2017	R\$ 4.000,00
007 - Diário de Bordo n.º 031/PT-WYP/2017	LEONARDO KOBAYAKAWA MARTINS - 163368	02/05/2017	R\$ 4.000,00

16.8. Perfazendo um total de R\$ 24.000,00 (vinte quatro mil reais).

16.9. Sugiro por **NEGAR PROVIMENTO ao recurso**, mantendo a sanção aplicada pelo setor de primeira instância pelas **SEIS condutas individualizadas consubstanciadas em um único crédito de multa, perfazendo um total de R\$ 24.000,00 (vinte e quatro mil reais)**, em desfavor da Bimava Táxi Aéreo Ltda, por permitir que seus tripulantes excedessem a jornada de voo para uma tripulação simples, nos dias 24 de fevereiro de 2017, 01 de março de 2017, 03 e 08 de abril de 2017 e 02 de maio de 2017 – e e capitulada na alínea o" do inciso III do artigo. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA - associado ao artigo 21. alínea "a" c/c artigo 54 da lei n 7.183, de 05/04/1984, conforme descrito abaixo:

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Tripulante / Aeroporto / Balção / Local / Hora / Portão de Embarque / etc. (dados para individualização)	Data da Infração	Infração	Enquadramento	Sanção a ser aplicada em definitivo
00066.520161/2017-15	664006180	002038/2017	Bimava Táxi Aéreo Ltda	24/02/2017	extrapolar a jornada de trabalho de tripulação simples ou mínima fora dos casos previstos em lei.	alínea "o" do inciso III do artigo. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA associado ao artigo 21. alínea "a" c/c artigo 54 da lei n 7.183, de 05/04/1984.	R\$ 4.000,00
00066.520161/2017-15	664006180	002038/2017	Bimava Táxi Aéreo Ltda	03/04/2017	extrapolar a jornada de trabalho de tripulação simples ou mínima fora dos casos previstos em lei.	alínea "o" do inciso III do artigo. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA associado ao artigo 21. alínea "a" c/c artigo 54 da lei n 7.183, de 05/04/1984.	R\$ 4.000,00
00066.520161/2017-15	664006180	002038/2017	Bimava Táxi Aéreo Ltda	24/02/2017	extrapolar a jornada de trabalho de tripulação simples ou mínima fora dos casos previstos em lei.	alínea "o" do inciso III do artigo. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA associado ao artigo 21. alínea "a" c/c artigo 54 da lei n 7.183, de 05/04/1984.	R\$ 4.000,00
00066.520161/2017-15	664006180	002038/2017	Bimava Táxi Aéreo Ltda	01/03/2017	extrapolar a jornada de trabalho de tripulação simples ou mínima fora dos casos previstos em lei.	alínea "o" do inciso III do artigo. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA associado ao artigo 21. alínea "a" c/c artigo 54 da lei n 7.183, de 05/04/1984.	R\$ 4.000,00
00066.520161/2017-15	664006180	002038/2017	Bimava Táxi Aéreo Ltda	08/04/2017	extrapolar a jornada de trabalho de tripulação simples ou mínima fora dos casos previstos em lei.	alínea "o" do inciso III do artigo. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA associado ao artigo 21. alínea "a" c/c artigo 54 da lei n 7.183, de 05/04/1984.	R\$ 4.000,00
					extrapolar a jornada de trabalho de	alínea "o" do inciso III do artigo. 302 do Código Brasileiro de	

00066.520161/2017-15	664006180	002038/2017	Bimava Táxi Aéreo Ltda	02/05/2017	tripulação simples ou mínima fora dos casos previstos em lei.	Aeronáutica - CBA associado ao artigo 21. alínea "a" c/c artigo 54 da lei n 7.183, de 05/04/1984.	R\$ 4.000,00
----------------------	-----------	-------------	------------------------	------------	---	---	--------------

16.10. No tocante às notificações do caso, observe-se o endereço apontado pelo interessado, qual seja: Avenida Olavo Fontoura, nº 1078- Hangar 1.000- Santana -São Paulo -SP - CEP 02.012.021

16.11. **É o Parecer e Proposta de Decisão.**

17. **Submete-se ao crivo do decisor.**

Hildenise Reinert

Analista Administrativo

Membro julgador da ASJIN/ANAC - Portaria Nomeação nº 2218, de 17 de setembro de 2014.



Documento assinado eletronicamente por **Hildenise Reinert, Analista Administrativo**, em 28/02/2019, às 18:45, 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/sci/autenticidade>, informando o código verificador **2758427** e o código CRC **695C3447**.

Referência: Processo nº 00066.520161/2017-15

SEI nº 2758427

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 353/2019

 PROCESSO Nº 00066.520161/2017-15
 INTERESSADO: Bimava Táxi Aéreo Ltda

1. Recurso conhecido e recebido em seu efeitos suspensivo, vez que apresentado na vigência do art. 16 da Res. ANAC 25/2008.
2. Analisados todos os elementos constantes dos autos, em especial manifestações do interessado. Foi dada ampla oportunidade de manifestação no feito, respeitados prazos e dialética processual, de modo que preservados ampla defesa e contraditório inerentes ao certame.
3. De acordo com a proposta de decisão (2758427) Ratifico na integralidade os entendimentos da análise referenciada, adotando-os como meus e tomando-os parte integrante desta decisão, com respaldo nos termos do artigo 50, §1º da Lei nº 9.784/1999.
4. Trata-se de recurso interposto pela empresa **Bimava Táxi Aéreo Ltda**, contra decisão de primeira instância proferida pela SPO (Superintendência de Padrões Operacionais), na qual restou aplicada a multa, com atenuante e sem agravante, no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais), pelo irregularidade descrita no Auto de Infração nº 002038/2017/SPO – por permitir que seus tripulantes excedessem a jornada de voo para uma tripulação simples nos dias 24 de fevereiro de 2017, 01 de março de 2017, 03 e 08 de abril de 2017 e 02 de maio de 2017 – e e capitulada na alínea o” do inciso III do artigo. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA - associado ao artigo 21. alínea "a" c/c artigo 54 da lei n 7.183, de 05/04/1984, nos seguintes termos:

Página - Diário de Bordo	Tripulantes - CANAC	Data	Valor
006 - Diário de Bordo n.º 031/PT-WYP/2017	REGIS FERREIRA RODRIGUES - 123023	24/02/2017	R\$ 4.000,00
022 - Diário de Bordo n.º 048/PR-SMM/2017	REGIS FERREIRA RODRIGUES - 123023	03/04/2017	R\$ 4.000,00
006 - Diário de Bordo n.º 031/PT-WYP/2017	RADMIR DE CONTI KALCZUK - 534362	24/02/2017	R\$ 4.000,00
010 - Diário de Bordo n.º 031/PT-WYP/2017	RADMIR DE CONTI KALCZUK - 534362	01/03/2017	R\$ 4.000,00
022 - Diário de Bordo n.º 031/PT-WYP/2017	REGIS FERREIRA RODRIGUES - 123023	08/04/2017	R\$ 4.000,00
007 - Diário de Bordo n.º 031/PT-WYP/2017	LEONARDO KOBAYAKAWA MARTINS - 163368	02/05/2017	R\$ 4.000,00

5. Consta-se que os fatos alegados pela fiscalização subsumem-se aos descritos na conduta tipificada como prática infracional, bem como fundamentam e motivam a penalidade aplicada. E, nesse sentido, aponto que tal alegação destituída das necessárias provas não afastam a presunção de veracidade que favorece o ato da Administração, a qual, ademais, "in casu" encontra-se documentada pela fiscalização no sentido de confirmar materialidade da infração. As alegações apresentadas pelo interessado não podem afastar o cristalino ato infracional.
6. Entendo que a proposta de decisão fundamentou bem o caso, de modo e afastar as alegações do interessado, consubstanciando e confirmando a prática da infração, tal como inexistência de vício ao longo de todo o processo, em especial da decisão condenatória aplicada pela primeira instância.
7. No concernente a dosimetria aplicada, em pesquisa no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC (1855603) desta Agência, restou demonstrado que não há penalidade anteriormente aplicada à Autuada nessa situação, verifica-se a hipótese de circunstância atenuante como causa de diminuição do valor da sanção para o patamar mínimo de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais), que é o valor previsto, à época dos fatos, para a hipótese da Tabela III, do Anexo II, "o" da Resolução ANAC nº 25/2008, vigente à época dos fatos.
8. Dosimetria proposta adequada para o caso. À luz do art. 36, §6º, da Resolução 472/2018, que entrou em vigor a partir de 04/12/2018, "para fins de aferição da dosimetria deve-se considerar o contexto fático existente quando do arbitramento da sanção em primeira instância".
9. Ressalto, ainda, que embora a Resolução nº 472/2018 tenha revogado a Resolução ANAC nº 25/2008 e IN ANAC nº 8, de 2008, estabeleceu em seu artigo 82 que suas disposições não prejudicam atos já praticados e da aplicação das normas vigentes à época dos fatos, inclusive no que concerne às sanções aplicáveis.
10. Consideradas as atribuições a mim conferidas pela Portaria nº 3.403, de 17 de novembro de 2016 e Portaria nº 2.829, de 20 de outubro de 2016 e com lastro no art 42, inciso I da Resolução ANAC nº 472, de 2018, e competências ditadas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução n 381/2016. **DECIDO:**

- **NEGAR PROVIMENTO** ao Recurso, **mantendo a decisão aplicada pelo setor de primeira instância administrativa, pelas seis condutas individualizadas foi lançado apenas um crédito de multa perfazendo um total de R\$ 24.000,00 (vinte e quatro mil reais)**, em desfavor da **Bimava Táxi Aéreo Ltda**, por permitir que seus tripulantes excedessem a jornada de voo para uma tripulação simples, nos dias 24 de fevereiro de 2017, 01 de março de 2017, 03 e 08 de abril de 2017 e 02 de maio de 2017 – e capitulada na alínea o” do inciso III do artigo. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA - associado ao artigo 21. alínea "a" c/c artigo 54 da lei n 7.183, de 05/04/1984, nos seguintes termos:

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Tripulante / Aeroporto / Balção / Local / Hora / Portão de Embarque / etc. (dados para individualização)	Data da Infração	Infração	Enquadramento	Sanção a ser aplicada em definitivo
00066.520161/2017-15	664006180	002038/2017	Bimava Táxi Aéreo Ltda	24/02/2017	extrapolar a jornada de trabalho de tripulação simples ou mínima fora dos casos previstos em lei.	alínea "o" do inciso III do artigo. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA associado ao artigo 21. alínea "a" c/c artigo 54 da lei n 7.183, de 05/04/1984.	R\$ 4.000,00
00066.520161/2017-15	664006180	002038/2017	Bimava Táxi Aéreo Ltda	03/04/2017	extrapolar a jornada de trabalho de tripulação simples ou mínima fora dos casos previstos em lei.	alínea "o" do inciso III do artigo. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA associado ao artigo 21. alínea "a" c/c artigo 54 da lei n 7.183, de 05/04/1984.	R\$ 4.000,00
00066.520161/2017-15	664006180	002038/2017	Bimava Táxi Aéreo Ltda	24/02/2017	extrapolar a jornada de trabalho de tripulação simples ou mínima fora dos casos previstos em lei.	alínea "o" do inciso III do artigo. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA associado ao artigo 21. alínea "a" c/c artigo 54 da lei n 7.183, de 05/04/1984.	R\$ 4.000,00
00066.520161/2017-15	664006180	002038/2017	Bimava Táxi Aéreo Ltda	01/03/2017	extrapolar a jornada de trabalho de tripulação simples ou mínima fora dos casos previstos em lei.	alínea "o" do inciso III do artigo. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA associado ao artigo 21. alínea "a" c/c artigo 54 da lei n 7.183, de 05/04/1984.	R\$ 4.000,00
00066.520161/2017-15	664006180	002038/2017	Bimava Táxi Aéreo Ltda	08/04/2017	extrapolar a jornada de trabalho de tripulação simples ou mínima fora dos casos previstos em lei.	alínea "o" do inciso III do artigo. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA associado ao artigo 21. alínea "a" c/c artigo 54 da lei n 7.183, de 05/04/1984.	R\$ 4.000,00
00066.520161/2017-15	664006180	002038/2017	Bimava Táxi Aéreo Ltda	02/05/2017	extrapolar a jornada de trabalho de tripulação simples ou mínima fora dos casos previstos em lei.	alínea "o" do inciso III do artigo. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA associado ao artigo 21. alínea "a" c/c artigo 54 da lei n 7.183, de 05/04/1984.	R\$ 4.000,00

11. À Secretaria.
12. Notifique-se.
13. Publique-se.

BRUNO KRUCHAK BARROS
SIAPE 1629380
Presidente Turma Recursal – BSB
Assessor de Julgamento de Autos em Segunda Instância Substituto



Documento assinado eletronicamente por **Bruno Kruchak Barros, Presidente de Turma**, em 01/03/2019, às 17:21, 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 **2763832** e o código CRC **68BF6BFA**.

Referência: Processo nº 00066.520161/2017-15

SEI nº 2763832