



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL  
ASSESSORIA DE JULGAMENTO DE AUTOS EM SEGUNDA INSTÂNCIA - ASJIN

**DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 1612/2018**

PROCESSO Nº 00065.060768/2013-19

INTERESSADO: PAULO CESAR GALVÃO DALESSANDRO

Rio de Janeiro, 25 de julho de 2018.

Trata-se de recurso administrativo interposto por PAULO CESAR GALVÃO DALESSANDRO contra decisão de primeira instância proferida pela Superintendência de Padrões Operacionais – SPO, na qual restou aplicada a multa no valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais), crédito de multa nº 651.811/15-7, pela irregularidade descrita no Auto de Infração nº 05002/2013 – extrapolação de jornada de trabalho – e capitulada na alínea 'p' do inciso II do art. 302 do CBA.

De acordo com a proposta de decisão (Parecer nº 1512/2018/ASJIN – SEI nº 2048261). Ratifico na integralidade os entendimentos da análise referenciada, adotando-os como meus e tornando-os parte integrante desta decisão, com respaldo nos termos do artigo 50, §1º da Lei nº 9.784/1999.

Consideradas as atribuições a mim conferidas pelas Portarias nº 751, de 07/03/2017 e 1518, de 14/05/2018 e com lastro no art. 17-B da Resolução ANAC nº 25/2008, e competências ditas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC (Resolução ANAC nº 381/2016) e Portaria nº 128/ASJIN, de 13 de janeiro de 2017, **DECIDO:**

Monocraticamente, por **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO** a multa aplicada em primeira instância administrativa no valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais).

À Secretaria.

Notifique-se.

Publique-se.

**CÁSSIO CASTRO DIAS DA SILVA**

SIAPE nº 1467237

Presidente Turma Recursal RJ-ASJIN



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Técnico(a) em Regulação de Aviação Civil**, em 13/08/2018, às 14:28, 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 **2048298** e o código CRC **1A384C2C**.

Referência: Processo nº 00065.060768/2013-19

SEI nº 2048298



**PARECER N°** 1512/2018/ASJIN  
**PROCESSO N°** 00065.060768/2013-19  
**INTERESSADO:** PAULO CESAR GALVÃO DALESSANDRO

**PROPOSTA DE DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA – ASJIN**

**Auto de Infração:** 05002/2013      **Lavratura do Auto de Infração:** 03/04/2013

**Crédito de Multa (SIGEC):** 651.811/15-7

**Infração:** extrapolação de jornada de trabalho

**Enquadramento:** alínea 'p' do inciso II do art. 302 do CBA c/c alínea 'a' do art. 21 da Lei nº 7.183

**Data da infração:** 06/03/2013    **Hora:** 18:10    **Local:** SBUY    **Aeronave:** PR-OMK

**Proponente:** Renata de Albuquerque de Azevedo – SIAPE 1766164

1.            **RELATÓRIO**

1.1.            ***Introdução***

Trata-se de recurso interposto por PAULO CESAR GALVÃO DALESSANDRO em face da decisão proferida no curso do Processo Administrativo nº 00065.060768/2013-19, conforme registrado no Sistema Eletrônico de Informações desta Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC (volume(s) SEI nº 1196280, 1200291 e 1199110) da qual restou aplicada pena de multa, consubstanciada essa no crédito registrado no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC sob o número 651.811/15-7.

O Auto de Infração nº 05002/2013, que deu origem ao presente processo, foi lavrado em 03/04/2013, capitulando a conduta do Interessado na alínea 'p' do inciso II do art. 302 do CBA - Código Brasileiro de Aeronáutica c/c alínea 'a' do art. 21 da Lei nº 7.183, descrevendo-se o seguinte (fl. 01):

Data: 05/03/2013 06/03/2013 Hora: 18:10 Local: SBUY

(...)

Descrição da ocorrência: EXTRAPOLAÇÃO DE JORNADA DE TRABALHO

HISTÓRICO: Após apuração de denúncia, Através de informações retiradas da página nº 0612 do Diário de Bordo da aeronave supracitada. Constatou-se assim houve extrapolação de jornada de trabalho. Houve descumprimento da lei nº7.183 art. 21 alínea "a" que limita em 11 horas o limite de jornada de trabalho se integrante de uma tripulação simples.

Observa-se equívoco na digitação do dia da infração, sendo correto a data 06/05/2013, conforme convalidado em decisão de primeira instância (fls. 18/19) e página do diário de bordo acostada à fl. 09 dos autos.

## 1.2. ***Documentos anexados pela Fiscalização***

Nos autos, contam os seguintes documentos:

(i) Extrato do sistema SACI (Sistema Integrado de Informações da Aviação Civil) referente ao aeronavegante Paulo Cesar Galvão Dalessandro (fls. 02/02v);

(ii) Memorando nº 145/2013-GGAP (fl. 03), encaminhado para o então Superintendente de Segurança Operacional (SSO), com informações oriundas do CENIPA (Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos). E seu anexo, às fls. 04/0, referenciado no corpo do Memorando como "Cópia da denúncia". Tal anexo ao Memorando tem o título de "SITUAÇÃO DA PETROBRÁS EM PORTO URUCU-AM". Em tal documento são apresentadas informações, dentre outras, de que as tripulações de helicópteros têm sido forçadas a voarem acima do que prevê a regulamentação do aeronauta no complexo petrolífero de Porto Urucu-AM;

(iii) Documento, de 03/04/2013 (fl. 08), em que o INSPAC relatada que foi aberto processo para apuração de denúncia e que após apuração dos Diários de Bordo, constatou-se que alguns tripulantes extrapolaram suas jornadas de trabalho, consistindo procedimento dissonante ao que estabelece a Lei nº 7.183, art. 21, alínea 'a', que limita em 11 horas o limite de jornada de trabalho se integrante de uma tripulação simples;

(iv) página nº 0612/PR-OMK/13 do Diário de Bordo da aeronave PR-OMK (fl. 09);

## 1.3. ***Defesa do Interessado***

O Autuado notificado da lavratura do Auto de Infração em 20/06/2012 (fl. 12). Observa-se que não consta nos autos Defesa assinada pelo Interessado.

Contudo, verifica-se que a Omni Táxi Aéreo postou/protocolou defesa em 10/07/2013 (fl. 13), na qual alega que o Auto de Infração não procede ao contemplado na página 612 do Diário de Bordo, pois o tripulante Paulo Cesar Galvão D 'Alessandro (CANAC 988006) cumpriu 10h45 de jornada no dia 6 de março de 2013, contando 30 minutos antes do primeiro acionamento. Consulta sobre a possibilidade de anular o Auto de Infração.

Ressalta que a operação na Base da Petrobras Geólogo Pedro de Moura (Urucú-AM) apresenta uma característica própria, devido a sua posição geográfica. Informa que a mesma está localizada em plena floresta amazônica, cujo regime de trabalho é de embarque, ou seja, durante esse período o pessoal envolvido opera e permanece no mesmo local. Portanto, a jornada de trabalho é rigorosamente respeitada sendo esta, inclusive, requisito contratual. Acrescenta ainda que a defesa foi baseada na lei nº 7.183, art. 21, alínea "a".

Contam anexados os seguintes documentos: Diário de Bordo da aeronave de marcas PR-OMK, página nº 0612/PR-OMK, referente à data de 06/03/2013 (fl. 14) e cópia do AI nº 05002/2013 (fl. 15), incluindo o preenchimento dos campos referentes à assinatura do autuado e aos dados do mesmo.

## 1.4. ***Decisão de Primeira Instância***

Em 06/11/2015, a autoridade competente, após apontar a presença de defesa, decidiu pela aplicação, com atenuante baseada no inciso III do §1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008 ("inexistência de aplicação de penalidades no último ano") e sem agravante, de multa no valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais) – fls. 18/19.

À fl. 21, notificação de decisão de primeira instância, de 25/11/2015, informando o Interessado acerca da aplicação de penalidade de multa, abrindo prazo para interposição de recurso.

## 1.5. ***Recurso do Interessado***

Tendo tomado conhecimento da decisão em 03/12/2015 (fl. 23), o Interessado postou/protocolou recurso em 10/12/2015 (fls. 24/25).

Em suas razões, solicita a anulação da decisão, justificando que o cálculo do tempo total da jornada não foi levado em consideração e não foi inserido o tempo referente ao período de refeição. Alega que esse tempo é previsto na Lei nº 7183/1984, a qual regula o exercício da profissão, neste sentido, cita a alínea "a" do art. 21 e o parágrafo 2º do art. 43 da referida lei.

Argui que a própria expressão utilizada pela ANAC no cômputo do TEMPO DA JORNADA prevê o uso da variável PERÍODO DE REFEIÇÃO.

Dispõe que, embora no Diário de Bordo não exista um campo específico para o lançamento do período de refeição, o seu cumprimento pode ser verificado e comprovado no próprio Diário de Bordo, através dos registros dos voos efetuados no dia. Afirma que os dados inseridos são obtidos no Relatório de Voo (RV).

Declara que, no dia 06/03/2013, de acordo com lançamentos no Diário de Bordo nº 0612 - PR-OMK, foram realizados dois voos. Os dados desses voos foram obtidos dos RELATÓRIO DE VOO 170.318 (Anexo A), 170.351 (Anexo B) e 170.367 (Anexo C).

Afirma que a FICHA INDIVIDUAL DE REGULAMENTAÇÃO DE AERONAUTA (FIRA) é o documento oficial onde são, mensalmente, lançados os tempos referentes a TEMPO TOTAL DE VOO, TOTAL DA JORNADA e PERÍODO DE REFEIÇÃO, dentre outras informações.

Declara que, conforme registrado no FIRA de março de 2013 (Anexo D), no dia 06/03/2013, o PERÍODO DE REFEIÇÃO (Interrupção para o almoço) se deu entre as 11h56h e 12h56 (01 hora).

Apresenta um resumo dos dados do diário de bordo da aeronave PR-OMK referente à data de 06/03/2013:

Informa que o corte do primeiro voo se deu às 11h55 e o acionamento para o segundo voo se deu as 14h00, havendo, portanto, um intervalo de 02h05 entre os dois voos. Argumenta que, durante esse período, em cumprimento à legislação em vigor, utilizou uma hora para a Refeição (Almoço) das 11h56 às 12h56. Assim, apresenta o cálculo do total da jornada, incluindo o Período de Refeição de uma hora e conclui sua contabilização em 10h52.

Observa que a diferença entre o total da jornada apresentada na defesa da autuada a época (10h45) e a apresentada agora pelo recorrente (10:45h), se deve ao fato de, naquela ocasião, não ter sido considerado o fator de correção relativo ao período noturno, no caso, 7 minutos. Conclui que, no dia 06/03/2013, o tempo total de voo foi de 06h22 e um total de jornada de 10h52.

Acrescenta que, por estar desempregado desde janeiro de 2015, não pôde juntar aos autos cópia da folha nº 0612 do Diário de Bordo da aeronave PR-OMK, de 06/03/2013. E que caso se faça necessário, poderá ser solicitada oficialmente à empresa.

Informa ainda que excetuando-se a área de processamento de óleo e gás, toda a força de trabalho da base petrolífera de Urucu, localizada em plena floresta amazônica, tem o horário de almoço compreendido entre 11h30 e 13h30, ou seja, durante esse intervalo, todos os servidores deverão gozar o Período de Refeição (Almoço) de uma (01) hora.

Ao final, afirma que, no dia 06/03/2013, não foi ultrapassado o limite legal de jornada de 11 horas e requer a anulação da decisão como medida de justiça.

Em anexo ao recurso, apresenta as cópias dos seguintes documentos:

(i) Anexo A – Relatório de Voo nº 170318 (fls. 26/27);

(ii) Anexo B – Relatório de Voo nº 170351 (fl. 28);

(iii) Anexo C – Relatório de Voo nº 170367 (fl. 29);

(iii) Anexo D – Ficha Individual de Regulamentação de Aeronauta do Sr. Paulo César Galvão D Alessandro, de março de 2013 (fl. 30). Observa-se que o documento apresenta apenas a assinatura do empregado e ausência de assinatura do empregador;

(iv) Lei nº 7.183/1984 (fls. 31/35);

(v) Notificação e Decisão de primeira instância (fls. 36/37v);

(vi) Auto de Infração nº 05002/2013 (fl. 39);

Tempestividade do recurso certificada em 22/07/2016 – fl. 40.

#### 1.6. ***Outros Atos Processuais e Documentos***

Termo de Encerramento de Trâmite Físico assinado eletronicamente em 15/02/2018 (SEI nº 1523878).

Consta aos autos o Despacho da Secretaria da ASJIN, documento assinado eletronicamente em 25/04/2018 (SEI nº 1754640), sendo o presente expediente atribuído à Relatoria no sistema SEI para análise e parecer em 23/07/2018.

Anexado aos autos Extrato de Lançamento do Sistema SIGEC (SEI nº 2051810).

É o relatório.

## 2. **PRELIMINARES**

Conheço do Recurso, vez que presente seu pressuposto de admissibilidade, recebendo-o com efeito suspensivo, conforme art. 16 da Resolução ANAC nº 25/2008.

### 2.1. ***Da Regularidade Processual***

O Autuado foi regularmente notificado quanto à infração imputada em 20/06/2012 (fl. 12). Observa-se nos autos documento de defesa apresentado pela Omni Táxi Aéreo em 10/07/2013 (fl. 13). O Interessado foi, ainda, regularmente notificado quanto à decisão de primeira instância em 03/12/2015 (fl. 23), apresentando o seu tempestivo Recurso em postou/protocolou recurso em 10/12/2015 (fls. 24/25), conforme Despacho de fl. 40.

Desta forma, aponto a regularidade processual do presente processo, a qual preservou todos os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitou, também, os princípios da Administração Pública, em especial contraditório e ampla defesa, estando, assim, pronto para, agora, receber uma decisão de segunda instância administrativa por parte desta Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância - ASJIN.

## 3. **FUNDAMENTAÇÃO - MÉRITO E ANÁLISE DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO**

### 3.1. ***Da materialidade infracional***

Quanto ao presente fato, foi constatada a ocorrência de ato infracional referente à extrapolação do limite de jornada de trabalho do aeronauta Sr. PAULO CESAR GALVÃO DALESSANDRO no dia 06/03/2013, fato constatado por meio de informações retiradas da página nº 0612 do Diário de Bordo da aeronave PR-OMK à fl. 09.

Diante da infração do processo administrativo em questão, a autuação foi realizada com fundamento na alínea 'p' do inciso II 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:

(...)

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

(...)

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

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 e 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)

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

Lei nº 7.183/1984

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

**a) 11 (onze) horas, se integrante de uma tripulação mínima ou simples;**

b) 14 (quatorze) horas, se integrante de uma tripulação composta; e

c) 20 (vinte) horas, se integrante de uma tripulação de revezamento.

§ 1º Nos 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.

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

### 3.2. *Das Alegações do Interessado*

Observa-se que nos autos não consta a carta de defesa do Autuado, sendo que o Interessado tomou ciência do auto de infração e do prazo para sua apresentação em 20/06/2012 (fl. 12), garantindo, portanto, o seu direito de defesa.

Diante das alegações apresentadas pela operadora Omni Táxi Aéreo, afirmando que o tripulante teria cumprido jornada de trabalho de 10h45, cabe mencionar que a fiscalização da ANAC no Auto de Infração relata que por meio de informações retiradas da página 0612 do diário de bordo da aeronave PR-OMK houve extrapolação de jornada de trabalho.

Corroborando com o setor de primeira instância (fls. 18/19), verifica-se que, de fato, o autuado extrapolou a jornada de trabalho, conforme evidenciado por meio das informações registradas no diário de bordo da referida aeronave à fl. 09.

É relevante destacar que a mera alegação destituída da necessária prova não tem o condão de afastar a presunção de veracidade que favorece o ato da Administração. A autuação é ato administrativo que possui em seu favor presunção de legitimidade e veracidade e cabe ao interessado a demonstração dos fatos que alega.

Ainda, diante as alegações apresentadas pela da Omni Taxi Aéreo sobre as características da operação na Base da Petrobras Geólogo Pedro de Moura (Urucú-AM) e que “a jornada de trabalho é rigorosamente respeitada sendo esta, inclusive, um requisito contratual”, cumpre mencionar que tais alegações não tem o condão de afastar a conduta infracional reportada pela fiscalização, visto a necessidade do cumprimento do limite de horas de jornada pelo tripulante, conforme estabelece a Lei nº 7.183, art. 21, alínea ‘a’.

Dessa maneira, afasta-se a possibilidade de anulação do auto de infração.

Em sede recursal, o interessado solicita a anulação da decisão em função de que quando foi feito o cálculo do tempo total da jornada não foi levado em consideração e não foi inserido o tempo referente ao período de refeição, alegando que esse tempo é previsto na Lei nº 7.183/1984, a qual regula o exercício da profissão, neste sentido, cita a alínea ‘a’ do art. 21 e o parágrafo 2º do art. 43 da referida lei. Segue o que consta no §2º do art. 43 da Lei nº 7.183/1984:

Lei nº 7.183/1984

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.

(...)

§ 2º Para tripulante de helicópteros a alimentação será servida em terra ou a bordo de unidades marítimas, com duração de 60' (sessenta minutos), período este que não será computado na jornada de trabalho.

(...)

Verifica-se, assim, que, de fato, é previsto o tempo de 60 (sessenta) minutos para alimentação de tripulantes de helicópteros. Tempo este que não será computado na jornada de trabalho.

Neste sentido, em recurso, o Interessado dispõe que embora no Diário de Bordo não exista um campo específico para o lançamento do período de refeição, o seu cumprimento pode ser verificado e comprovado no próprio Diário de Bordo, através dos registros dos voos efetuados no dia.

O Interessado alega que houve a interrupção da jornada pelo tempo de 60 minutos, previsto em Lei, para refeição. Buscando provar tal fato, em anexo ao recurso, o interessado apresenta a sua Ficha Individual de Regulamentação de Aeronauta referente ao mês de março de 2013 (fl. 30). Acrescenta que, excetuando-se a área de processamento de óleo e gás, toda a força de trabalho da base petrolífera de Urucu tem o horário de almoço compreendido entre 11h30 e 13h30, ou seja, durante esse intervalo, todos os servidores deverão gozar o período de refeição (almoço) de uma (01) hora. Conclui que o total da jornada contabiliza 10h52.

Em relação ao documento Ficha Individual de Regulamentação de Aeronauta apresentado pelo Interessado, cabe esclarecer que o mesmo equivale à Papeleta Individual de Horário de Serviço Externo, sendo este documento previsto pela Portaria Interministerial nº 3.016/1988 com a finalidade de registrar a jornada de trabalho do tripulante. A referida Portaria expede instruções para a execução da Lei nº 7.183/1984, que dispõe sobre o exercício da profissão de aeronauta, apresentando, em seu art. 24, a seguinte redação:

Portaria Interministerial nº 3.016/1988

Art. 24 - O registro da jornada de trabalho dos tripulantes de empresas de transporte aéreo não regular e de aeronaves privadas, far-se-á através da papeleta individual de horário de serviço externo.

§1º - A papeleta individual de horário de serviço externo a que se refere o caput deste artigo, será fornecida mensalmente ao aeronauta pelo empregador que nela fará constar, diariamente, as anotações de início e término de jornada, intervalos para alimentação - quando prestando serviços em terra - interrupções programadas da viagem e folgas.

§2º - A papeleta individual de horário de serviço externo deverá conter, obrigatoriamente, o nome da empresa, C.G.C., endereço, nome do empregador, função do aeronauta, e deverá ser assinada e datada pelo empregador, e por ele arquivada, por um período de 24 meses, para os efeitos de fiscalização.

(grifo meu)

Conforme pode ser verificado, no §2º do art. 24 da Portaria Interministerial nº 3.016/1988 é expressamente prevista **a necessidade de assinatura pelo empregador da papeleta de registro das anotações de início e término de jornada e de intervalos para alimentação, dentre outras informações.**

Entretanto, no documento acostado à fl. 30 dos autos, sendo este a Ficha Individual de Regulamentação de Aeronauta, apresentado junto ao recurso, não consta a assinatura do empregador na ficha. Sendo assim, tal documento não pode ser considerado por não atender ao previsto no §2º do art. 24 da Portaria Interministerial nº 3.016/1988. Desta forma, como o referido documento constante da fl. 30 não pode ser considerado, avalio que o interessado não comprova os fatos que alega.

Diante de todo o exposto, conforme evidências e documentação nos autos, verifica-se que, de fato, o Sr. PAULO CESAR GALVÃO DALESSANDRO descumpriu a legislação vigente, quando constatado que o mesmo extrapolou a jornada de trabalho no dia 06/03/2013, restando, portanto, configurado o ato infracional pelo descumprimento da alínea 'a' do art. 21 da Lei nº 7.183

Destaca-se, ainda, que as afirmativas da fiscalização desta ANAC possuem *presunção de legitimidade e certeza*, as quais devem ser afastadas apenas com as necessárias comprovações da parte interessada, o que, no caso em tela, não ocorreu.

Verifica-se que as alegações do Interessado não têm o condão de afastar o ato infracional praticado, tendo em vista que o Recorrente não trouxe aos autos qualquer prova de que, de fato, não descumpriu a legislação vigente.

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

Lei nº 9.784/99

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

Isto posto, diante a comprovação do ato infracional pelo descumprimento da legislação vigente à época dos fatos, restou configurada a irregularidade apontada no AI nº 05002/2013, de 03/04/2013, ficando o Interessado sujeito a aplicação de sanção administrativa.

#### 4. DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

Pelo exposto, houve, de fato, violação à legislação, com a prática de infração fundamentada na alínea 'p' do inciso II do art. 302 do CBA c/c alínea 'a' do art. 21 da Lei nº 7.183, restando analisar a adequação do valor da multa aplicada como sanção administrativa.

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

atenuantes na imposição da penalidade pecuniária.

Nesse contexto, é válido observar que o valor da multa imposta pela autoridade competente – R\$ 2.000,00 (dois mil reais), foi fixado dentro dos limites previstos na Resolução ANAC nº 25/2008 e conforme o disposto no artigo 57 da Instrução Normativa ANAC nº 08/2008, indicando que a penalidade de multa será calculada a partir do valor intermediário.

Destaca-se que, com base no Anexo I, pessoa física, da Resolução ANAC nº 25/2008, o valor da multa referente à alínea 'p' do inciso II do art. 302 do CBA poderá ser imputado em R\$ 2.000 (grau mínimo), R\$ 3.500 (grau médio) ou R\$ 5.000 (grau máximo).

#### 4.1. *Das Circunstâncias Atenuantes*

Em consulta ao Sistema Integrado de Gestão de Crédito (SIGEC), conforme documento SEI nº 2051810, verifica-se que não existe penalidade aplicada em definitivo ao interessado no último ano contado da data do ato infracional (06/03/2013).

Nesse sentido, cumpre mencionar as Súmulas desta ASJIN quanto ao tema, consignadas em Ata de Reunião de Colegiado 05/2017 (SEI nº 1120763):

SÚMULA ADMINISTRATIVA ANAC 03.01: Para efeito de aplicação de circunstância atenuante de dosimetria “inexistência de aplicação de penalidades no último ano” nos processos administrativos sancionadores da ANAC, configura a hipótese prevista no inciso III do § 1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008 a evidência de inexistência de aplicação de penalidade em definitivo ao mesmo autuado nos 12 (doze) meses anteriores à data do fato gerador da infração.

SÚMULA ADMINISTRATIVA ANAC 03.02: A natureza e a localidade da infração cometida nos 12 meses anteriores à data do fato gerador em apreciação não serão consideradas para fins de aplicação da atenuante de “inexistência de aplicação de penalidades no último ano” (art. 22, §1º, inciso III, da Res. 25/2008).

SÚMULA ADMINISTRATIVA ANAC 03.03: Para fins de concessão da atenuante de “inexistência de aplicação de penalidades no último ano” (art. 22, §1º, inciso III, da Res. 25/2008), será considerado o contexto fático e jurídico quando da aplicação da dosimetria em sede de primeira instância.

No caso em tela, diante dos documentos acostados aos autos, entendo ser possível aplicar somente da circunstância atenuante com base no inciso III do §1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008 e no inciso III do §1º do artigo 58 da Instrução Normativa ANAC nº 08/2008 (“inexistência de aplicação de penalidades no último ano”).

Entendo não ser possível aplicar quaisquer das circunstâncias atenuantes dispostas nos incisos I e II do §1º do artigo 22 da Resolução ANAC nº 25/2008 ou nos incisos I e II do §2º do artigo 58 da Instrução Normativa ANAC nº 08/2008.

#### 4.2. *Das Circunstâncias Agravantes*

No caso em tela, diante dos documentos acostados aos autos, entendo não ser possível aplicar quaisquer das circunstâncias agravantes dispostas nos incisos do §2º do artigo 22 da Resolução ANAC nº 25/2008 ou nos incisos do §2º do artigo 58 da Instrução Normativa ANAC nº 08/2008.

#### 4.3. *Da Sanção a Ser Aplicada em Definitivo*

Assim, nos casos em que há mais atenuantes que agravantes, deve ser aplicado o valor mínimo da tabela em anexo à Resolução ANAC nº 25/2008.

Dessa forma, considerando nos autos as circunstâncias agravantes e atenuantes expostas acima, entendo

que cabe a manutenção da multa em seu grau mínimo, no valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais).

## 5. CONCLUSÃO

Pelo exposto, sugiro NEGAR PROVIMENTO ao recurso, MANTENDO-SE a multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa no valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais).

É a Proposta de Decisão. Submete-se ao crivo do decisor.

Rio de Janeiro, 25 de julho de 2018.

**RENATA DE ALBUQUERQUE DE AZEVEDO**

Especialista em Regulação de Aviação Civil

SIAPE 1766164



Documento assinado eletronicamente por **Renata de Albuquerque de Azevedo, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 25/07/2018, às 12:09, 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 **2048261** e o código CRC **BFCC8A16**.