

PARECER Nº 1307/2018/ASJIN  
 PROCESSO Nº 00067.002221/2015-32  
 INTERESSADO: ADDEY TAXI AEREO LTDA

Submeto à apreciação de Vossa Senhoria Proposta de DECISÃO ADMINISTRATIVA DE SEGUNDA INSTÂNCIA por permitir que seu tripulante excedesse 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	Decisão de Primeira Instância (DCI)	Notificação da DCI	Multa aplicada em Primeira Instância	Protocolo do Recurso	Aferição Tempestividade
00067.002221/2015-32	651984159	007514/2013	ADDEY TAXI AEREO LTDA	04/08/2010	23/04/2015	05/05/2015	05/10/2015	15/12/2015	R\$ 4.000,00	21/12/2015	25/07/2016

**Enquadramento:** alínea "o" do inciso III do artigo. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA associado ao artigo 34, alínea "b", c/c artigo 54, da lei n 7.183, de 05/04/1984.

**Infração:** por não conceder ao tripulante o período de repouso necessário de 16 horas, após a jornada de 12 a 15 horas.

**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 ADDEY TAXI AEREO LTDA, em face da decisão proferida no curso do Processo Administrativo relacionado supra, conforme registrado no Sistema Eletrônico de Informações – SEI desta Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC da qual restou aplicada sanção de multa, consubstanciada no crédito registrado no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC sob o número 651984159, com a seguinte descrição:

*Auto de Infração 007514/2013:* : No dia 4 de agosto de 2010, a empresa ADDEY Táxi Aéreo não concedeu ao tripulante João Souto Gouveia, CANAC 295485, após jornada de 12 a 15 horas, o repouso regulamentar de 16 horas, escalando-o para operações de voo.

A infração foi capitulada no artigo 302, inciso III, da alínea "o", da Lei nº 7.565, de 19/12/1986 associado ao artigo 34, alínea "b", c/c artigo 54, da lei n 7.183, de 05/04/1984.

2. A materialidade das infrações está caracterizada documentalmente nos autos, conforme se observa no Relatório de Fiscalização nº 11/2015/NURAC/REC/ANAC (fls.02), e registro individual de horas de voo e escala do tripulante (fls. 4).

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

**HISTÓRICO**

4. **Relatório de Fiscalização e Acontecimentos Relevantes** - A infração fundamenta-se no registro individual de horas de voo e na escala do tripulante, por meio dos qual apurou-se em síntese, que a empresa não observou as normas que disciplinam o exercício da profissão de aeronauta, em especial, quanto aos limites máximos permitidos para a jornada de voo simples.

5. Foram acostadas aos autos documentação probatória, que indica que o tripulante João Souto Gouveia, CANAC 295485, excedeu a jornada do dia 04/08/2010.

6. **Da Ciência da Infração e Defesa Prévia** - Notificada da lavratura do Auto de Infração em 05/05/2015, a autuada apresenta defesa, na qual alega, em síntese, não ter cometido a infração e, em razão disso, pede o arquivamento dos autos.

7. **Da Decisão de Primeira Instância** - Em 05/10/2015, a autoridade competente constatou que a empresa não concedeu ao tripulante o período de repouso necessário de 16 horas, após a jornada de 12 a 15 horas. Nesses termos, aplicou sanção com fundamento na alínea "o" do inciso III, do art. 302 do CBA, no patamar mínimo de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais).

8. **Das razões de recurso** - Ao ser notificada da decisão condenatória, protocolo recurso tempestivo, no qual, em linhas gerais, alega a possibilidade de ter ocorrido contagem diferente da jornada realizada pelos tripulantes. Nesse sentido, aduz cerceamento de defesa.

9. No concernente ao mérito, aponta que o fiscal não consultou a tripulação para a apuração dos fatos.

10. **É o relato.**

**PRELIMINARES**

11. **Da Alegação de Nulidade do ato e do Cerceamento de Defesa e do Direito ao Contraditório**

12. Sobre este ponto, ressalto, que a interessada foi comunicada de todos os atos processuais em observância ao art. 26 da Lei nº 9.784/1999.

13. Foi notificada quanto à infração imputada no auto de infração referenciado supra, cujo teor traz expressamente o ato infracional praticado, a descrição da infração, e a capitulação da conduta violada, a identificação do fiscal como Inspetor da Aviação Civil – INSPAC.

14. Nessa oportunidade, a agência concedeu à interessada o prazo de 20 (vinte) dias, para se assim o quisesse, apresentar defesa.

15. No tocante ao meio utilizado para a efetivação do ato, evidencia-se ter sido empregado pelo agente fiscalizados o modelo de Auto de Infração instituído pela Agência.

16. A descrição contida no Auto de Infração, além de demonstrar os dados necessários à autuação, descreveu os fatos com o grau e precisão necessários para garantir a Defesa da interessada.

17. **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.

**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;

19. 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:
- 11 (onze) horas, se integrante de uma tripulação mínima ou simples;
  - 14 (quatorze) horas, se integrante de uma tripulação composta; e
  - 20 (vinte) horas, se integrante de uma tripulação de revezamento.

20. A definição da Jornada de Trabalho de Aeronauta e os procedimentos para contabilizá-la 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.

21. A definição de tripulação mínima e tripulação simples são apresentadas nos artigos 10 e 1 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 vôo.

Para a extensão da jornada, de acordo com a legislação temos:

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

A Lei nº 7.183, de 05/04/1984, a qual regula o exercício da profissão de aeronauta, dispõe acerca dos períodos de repouso em seu artigo. 34, a seguinte redação

Dos Períodos de Repouso

O artigo 34 dispõe que 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;
- 16 (dezesseis) horas de repouso, após jornada de mais de 12 (doze) horas e até 15 (quinze) horas; (grifo introduzido); e
- 24 (vinte e quatro) horas de repouso, após jornada de mais de 15 (quinze) horas.

O artigo 54 do mesmo diploma legal define o seguinte:

art. 54 Os tripulantes das aeronaves das categorias administrativo e privada de indústria e comércio ficam equiparados para os efeitos desta lei aos de aeronaves empregadas em serviços aéreos.

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

## 22. Das Alegações do interessado e do cotejo dos argumentos de Defesa

23. Aponto que as arguições apresentadas em sede de preliminares já foram afastadas neste parecer - itens 11 a 16.

24. No concernente 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 o tripulante não usufruiu do repouso necessário de 16 horas. Cabe mencionar, que o artigo. 20, da Lei 7.183/84, em seus parágrafos § 3º e § 4º dispõe que a apresentação do aeronauta não deverá ser inferior a 30 (trinta) minutos da hora prevista do voo. E considerada encerrada 30 (trinta) minutos após a parada final dos motores.

25. O sistema de aviação é baseado em regras, que estabelecem normas jurídicas de cumprimento obrigatório àqueles que se submetem a tutela estatal. Esse sistema de aviação pode ser chamado de ordem aeronáutica que é formada por atos, normas, costumes, valores, estruturas e tecnologias que possibilitam a segurança e a fluidez de um voo ou de uma série de voos, mesmo quando em condições climáticas adversas, com vistas ao adimplemento, inclusive, dos compromissos internacionais relativos à aviação dos quais o país é signatário.

Assim, entendo, que a medida sancionadora configura verdadeiro instrumento de efetividade das normas, atuando como desestímulo às condutas que violam a segurança e a eficiência de voo e, por consequência, contribui para a conformidade do setor aéreo.

As razões apresentadas no recurso não lograram afastar a prática infracional que é atribuída ao interessado, a qual restou configurada nos termos aferidos pela fiscalização.

## 26. Do Enquadramento e da Dosimetria da Sanção

27. A Instrução Normativa ANAC nº 08/2008 determina que a penalidade de multa deve ser calculada a partir do valor intermediário constante das tabelas aprovadas em anexo à Resolução nº 25, em vigor desde 28/04/08, observando-se as circunstâncias atenuantes e agravantes existentes.

28. Para o reconhecimento da circunstância atenuante prevista no artigo 22, § 1º, inciso I da Resolução ANAC nº 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.

29. 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.

30. 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 em 04/08/2010 - que é a data da infração ora analisada.

31. Em pesquisa no Sistema Integrado de Gestão de Créditos - SIGEC dessa Agência, ora anexada a esta análise, ficou demonstrado que não há penalidade anteriormente aplicada à Autuada nessa

situação, a exemplo daquelas consubstanciadas nos créditos registrados no Sistema sob o número 651984159, assim, há hipótese de circunstância atenuante como causa de diminuição do valor da sanção.

32. 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 nº 25/2008.

33. Dada a existência de circunstância atenuante aplicável ao caso, sugere-se que a sanção a ser aplicada seja quantificada em R\$ 4.000,00 (quatro mil reais), pelo fato de a empresa não ter concedido ao tripulante o período de repouso necessário de 16 horas, após a jornada de 12 a 15 horas, circunstância que viola a alínea "o" do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA associado ao artigo 34, alínea "b", c/c artigo 54, da lei n 7.183, de 05/04/1984.

34. **Da sanção a ser aplicada em definitivo** - Quanto ao valor da multa aplicada pela decisão de primeira instância administrativa R\$ 4.000,00 (quatro mil reais) sugiro a manutenção da do valor da sanção, por estar dentro dos limites determinados à época, pela Resolução ANAC nº. 25/08.

35. **CONCLUSÃO**

36. Pelo exposto, sugiro por **NEGAR PROVIMENTO ao recurso**, mantendo a sanção aplicada pelo setor de primeira instância a sanção ao **patamar mínimo de 4.000,00 (quatro mil reais)**, em desfavor da ADDEY TAXI AEREO LTDA, conforme quadro 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
00067.002221/2015-32	651984159	007514/2013	ADDEY TAXI AEREO LTDA	04/08/2010	não conceder ao tripulante o período de repouso necessário de 16 horas, após a jornada de 12 a 15 horas.	alínea "o" do inciso III do artigo. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA associado ao artigo 34, alínea "b", c/c artigo 54, da lei n 7.183, de 05/04/1984.	R\$ 4.000,00

36.1. No tocante às notificações do caso, observe-se o endereço apontado pelo interessado, qual seja: Aeroporto IN, 2 de Julho S/N Box ADEY TAXI AÉREO - Salvador -BA, CEP 41520970, conforme (fls. 28) dos autos.

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

37. **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 29/06/2018, às 17:00, 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 **1955775** e o código CRC **A825F318**.



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

**DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 1431/2018**

PROCESSO Nº 00067.002221/2015-32

INTERESSADO: ADDEY TAXI AEREO LTDA

1. Recurso conhecido e recebido em seu efeitos suspensivo (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 (1955775) 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.
4. Trata-se de recurso interposto pela empresa ADDEY TAXI AEREO 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), pela irregularidade descrita no Auto de Infração nº 007514/2013/SPO – por não conceder ao tripulante o período de repouso necessário de 16 horas, após a jornada de 12 a 15 horas – e capitulada na alínea o” do inciso III do artigo. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA associado ao artigo 34. alínea "b", c/c artigo 54, da lei n 7.183, de 05/04/1984.
5. Constata-se que os fatos alegados pela fiscalização subsomem-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.
6. As alegações apresentadas pelo interessado não podem afastar o cristalino ato infracional. 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. Dosimetria proposta adequada ao caso.
8. 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. 17-B da Resolução ANAC nº 25/2008, e competências ditas 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 no patamar mínimo de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais)**, em desfavor de ADDEY TAXI AEREO LTDA , por não conceder ao tripulante João Souto Gouveia, CANAC 295485, em 04 de agosto de 2010, o período de repouso necessário de 16 horas, após a jornada de 12 a 15 horas, que por sua vez constitui mácula ao artigo 302, inciso III, alínea "o" da Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986, associado ao artigo 34. alínea "b", 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
					não conceder ao		

00067.002221/2015-32	651984159 (fls. 54)	007514/2013	ADDEY TAXI AEREO LTDA	04/08/2010	tripulante João Souto Gouveia, CANAC 295485, o período de repouso necessário de 16 horas, após a jornada de 12 a 15 horas em 04 de agosto de 2010.	alínea "o" do inciso III do artigo. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA associado ao artigo 34. alínea "b", c/c artigo 54, da lei n 7.183, de 05/04/1984.	R\$ 4.000,00 (quatro mil reais)
----------------------	------------------------	-------------	--------------------------	------------	--	---	------------------------------------

9. À Secretaria.
10. Notifique-se.
11. Publique-se.b

**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 02/07/2018, às 20:28, 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 **1971711** e o código CRC **F2627B75**.

Referência: Processo nº 00067.002221/2015-32

SEI nº 1971711