

**PARECER Nº** 1220/2018/ASJIN  
**PROCESSO Nº** 00065.163709/2012-11  
**INTERESSADO:** MARAVILHA TAXI AEREO LTDA

Submeto à apreciação de Vossa Senhoria Proposta de DECISÃO ADMINISTRATIVA DE SEGUNDA INSTÂNCIA sobre PERMITIR DESCUMPRIMENTO DE REPOUSO MÍNIMO, nos termos da minuta anexa.

**ANEXO**

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Empresa/Operador	Data da Infração	Lavratura do AI	Notificação do AI	Decisão de Primeira Instância (DC1)	Notificação da DC1	Multa aplicada em Primeira Instância	Recurso	Aferição Tempestividade
00065.163745/2012-76	651690154	04819/2012	MARAVILHA TÁXI AÉREO LTDA.	26/01/2012	21/09/2012	26/12/2012	18/09/2015	30/11/2015	R\$ 4.000,00, (quatro mil reais)	07/12/2015	06/07/2016
00065.163715/2012-60	651693159	04823/2012	MARAVILHA TÁXI AÉREO LTDA.	30/01/2012	21/09/2012	26/12/2012	17/09/2015	30/11/2015	R\$ 4.000,00, (quatro mil reais)	07/12/2015	06/07/2016
00065.163709/2012-11	651691152	04827/2012	MARAVILHA TÁXI AÉREO LTDA.	21/02/2012	21/09/2012	26/12/2012	17/09/2015	30/11/2015	R\$ 4.000,00, (quatro mil reais)	07/12/2015	06/07/2016
00065.163754/2012-67	651668158	04829/2012	MARAVILHA TÁXI AÉREO LTDA.	22/02/2012	21/09/2012	26/12/2012	18/09/2015	29/07/2015	R\$ 4.000,00, (quatro mil reais)	NA	NA

**Enquadramento:** art. 302, inciso III, alínea “o” da Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986 c/c art. 34, alínea “c” da Lei nº 7183/84.

**Infração:** Permitir Descumprimento De Repouso Mínimo.

**Proponente:** João Carlos Sardinha Junior

**INTRODUÇÃO**

**Histórico**

1. Trata-se de análise e emissão de proposta de decisão sobre os processos nº 00065.163745/2012-76, 00065.163715/2012-60, 00065.163709/2012-11 e 00065.163754/2012-67, que tratam dos Autos de Infração elencados no quadro acima e posteriores decisões em primeira instância, emitidas em desfavor de MARAVILHA TÁXI AÉREO LTDA., CNPJ – 10.014.076/0001-20, conforme registrados no Sistema Eletrônico de Informações desta Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, da qual restaram aplicadas penas de multa, consubstanciadas essas nos créditos registrados no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC sob os números 651690154, 651693159, 651691152 e 651668158 no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais) cada um.

2. Os Autos de Infração nº 04819/2012, 04823/2012, 04827/2012 e 04829/2012, que deram origem aos processos acima mencionados, foram lavrados capitulando as condutas do Interessado na alínea “o” do inciso III do art. 302 do CBA - Código Brasileiro de Aeronáutica c/c artigo 34, da Lei 7.183/84.

3. É importante esclarecer que esse parecer/proposta de decisão trata de quatro processos distintos, uma vez que cada um tem sua própria numeração, porém com conteúdo praticamente idêntico, já que tratam do mesmo ato infracional (ocorridos em datas diferentes), cometidos pelo mesmo acopiado, autuados com o mesmo texto e fundamentação, suportados por relatórios de fiscalização feitos no mesmo bojo, envolvendo o mesmo tripulante – Marcos Mello Monteiro de Rezende, CANAC 680017, defendidos de maneira igual, decididos também de maneira idêntica e recorridos de igual forma. Sendo assim, objetivando a celeridade e efetividade na condução do Processo Administrativo Sancionador, sem qualquer prejuízo dos princípios do processo administrativo, tão pouco para o interessado ou para a Administração Pública, seguirá esse parecer/proposta de decisão referindo-se ao processo 00065.163745/2012-76 para fins de identificação de documentos e folhas. Mas servirá como instrumento de suporte a decisão de segunda instância nos quatro processos.

4. Assim relatou o Auto de Infração 04819/2012 (fl. 01):

*HISTÓRICO: Quando da realização da auditoria de acompanhamento de Base Principal na empresa MARAVILHA TÁXI AÉREO LTDA, conforme Plano de Trabalho Anual, no período de 02 a 04 de maio de 2012, ao se analisar o Diário de Bordo nº 006/PP-MGM/2012 da aeronave PP-MGM, páginas nº 0002 e 0003, correspondentes, respectivamente, aos dias 25/01/2012 e 26/01/2012, e a Papeleta Individual de Horário de Serviço Externo referente ao mês de janeiro, constatou-se que: O piloto Marcos Mello Monteiro de Rezende (CANAC 680017) apresentou-se ao trabalho às 22:00h (vinte e duas horas)(horário local) do dia 25/01/2012 e encerrou-o às*

00:15h (zero horas e quinze minutos) do dia 26/01/2012, perfazendo uma jornada de 02h15min (duas horas e quinze minutos). O piloto Marcos Mello Monteiro de Rezende (CANAC 680017), no dia 26/01/2012, apresentou-se novamente ao trabalho às 08:50h (oito horas e cinquenta minutos) (de acordo com o Art 20 § 3º da Lei 7.183, de 5 de abril de 1984, a apresentação no aeroporto não deverá ser inferior a 30 (trinta) minutos da hora prevista para o início do voo, o qual iniciou-se às 09:20h). O período de repouso foi de 08h35min (oito horas e trinta e cinco minutos). Segundo anotação na Papeleta Individual de Horário de serviço Externo referente ao mês de janeiro, não houve interrupção programada da viagem. O piloto Marcos Mello Monteiro de Rezende (CANAC 680017) não cumpriu a duração do repouso de acordo com o Art 34, alínea "a" da Lei 7.183, de 5 de abril de 1984, cujo limite está diretamente relacionado ao tempo da jornada anterior, observando-se o limite de 12 (doze) horas de repouso após jornada de até 12 (doze) horas.

Capitulação: Artigo 302, inciso "III" alínea "o" da LEI N° 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986.

5. Deve-se registrar que nos quatro processos aqui abordados, poderemos encontrar diferenças no histórico de cada Auto de Infração. Essa diferença diz respeito à alínea do artigo 34 da Lei 7.183/84, que subsidia o enquadramento principal, qual seja, o artigo 302, inciso III, alínea "o" da Lei 7.565/86. O que acontece é que existe uma proporcionalidade, prevista na Lei 7.183/84, entre o tempo de jornada e o tempo de repouso e assim, quando dos cálculos para a análise dos fatos, o resultado pode implicar uma das três diferentes alíneas do artigo 34 dessa Lei. Todavia isso não traz nenhum prejuízo a esse modelo de Parecer, que cuida de quatro processos quase idênticos, pois a tal diferença, quando ocorre, não altera o ato infracional, tão pouco sua capitulação.

Lei 7.183/84

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

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

b) 16 (dezesseis) horas de repouso, após jornada de mais de 12 (doze) horas e até 15 (quinze) horas; e

c) 24 (vinte e quatro) horas de repouso, após jornada de mais de 15 (quinze) horas. "

### **Relatório de Fiscalização**

6. No Relatório de Fiscalização nº 1/2012/OS/SV/UR/RECIFE/SSO (fl. 02), de 20/11/2012, e respectivos anexos – Diário de Bordo (fls. 03 e 04), Papeleta Individual de Horário de Serviço Externo (fl. 05), o INSPAC descreve a infração apontada, qual seja, permitir o descumprimento do tempo mínimo de repouso, previsto em Lei. O mesmo tipo de relatório, contextualizado para a data da infração, sustenta os demais Autos de Infração tratados nos processos relacionados.

### **Defesa do Interessado**

7. O atuado foi regularmente notificado dos Autos de Infração em 26/12/2012, conforme AR (fl. 06), tendo sua defesa protocolada na ANAC em 17/01/2013 (fls. 07 a 09). Na oportunidade o interessado alegou que não houve infração, por entender que a jornada anterior ao repouso (aqui tema central) foi inferior a 12 horas e isso, segundo o interessado, o desobrigara do cumprimento de repouso mínimo de 12 horas. Pediu então o arquivamento do processo.

### **Decisão de Primeira Instância**

8. Em 18/09/2015 a autoridade competente analisou o conjunto probatório e a fundamentação jurídica, confirmando o ato infracional, e decidiu pela aplicação, no patamar mínimo, por ausência de circunstâncias agravantes e existência de atenuante, de multa no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais) (fls. 20 e 22).

9. Foi notificado daquela Decisão em 30/11/2015, conforme AR (fl. 28).

### **Recurso do Interessado**

10. O Interessado teve seu recurso à decisão protocolado em 10/12/2015 (fls. 29 a 34). Na oportunidade repisou argumentos usados na defesa e acrescentou a arguição de não reconhecer o tripulante envolvido como aeronauta, o que segundo o atuado, tornaria inaplicável a Lei 7.183/84 e ainda que por se tratar de empresa de táxi aéreo, não caberia também a capitulação no artigo 302, inciso III, alínea "o", da Lei 7.565/86.

11. Tempestividade aferida em 06/07/2016 (fl. 41).

### **Outros Atos Processuais e Documentos**

12. Páginas de Diário de Bordo acostadas ao processo pela defesa – (fls. 10 e 11)

13. Cópia do Contrato Social da empresa – (fls. 12 a 16 e fls. 35 a 39)

14. Despacho interno da ACPI/SPO encaminhando o processo para servidor – (fl. 18)

15. Impresso de informações sobre efemérides solares – (fl. 19)

16. Impresso da página do SACI, com informações da aeronave – (fls. 23 e 24)

17. Impresso da página do SIGEC – Extrato de Lançamentos – (fl. 25)

18. Notificação de Decisão – (fl. 26)

19. Despacho da ACPI/SPO de encaminhamento a Junta Recursal - (fl. 27)

20. Constam no processo Termo de Encerramento de Trâmite Físico ASJIN (SEI nº 1338172) e Despacho ASJIN (SEI nº 1360283).

### **É o relato.**

### **PRELIMINARES**

#### **Da Regularidade Processual**

21. O interessado foi regularmente notificado, quanto à infração imputada, em 26/12/2012, conforme AR (fl. 06), apresentando defesa em 17/01/2013 (fls. 07 a 09). Em 18/09/2015 a ACPI/SPO (primeira instância) confirmou o ato infracional, e decidiu pela aplicação de multa no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais) (fls. 20 e 22). Foi então regularmente notificado quanto à decisão de primeira instância em 30/11/2015, conforme AR (fl. 28), apresentando/protocolando o seu tempestivo Recurso em 10/12/2015 (fls. 29 a 34).

22. Desta forma, aponto a regularidade processual do presente processo, o qual preservou todos os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitou, também, aos princípios da Administração Pública, estando, assim, pronto para, agora, receber uma decisão de segunda instância administrativa por parte desta ASJIN.

## FUNDAMENTAÇÃO - MÉRITO E ANÁLISE DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO

### Quanto à fundamentação da matéria – Permitir Descumprimento do Repouso Mínimo Regulamentar.

23. Diante da infração tratada no processo administrativo em questão, a autuação foi realizada com fundamento na alínea 'o' do inciso III do art. 302 do CBA, Lei nº 7.565, de 19/12/1986, com interpretação sistemática ao (s) disposto (s) no artigo 34, alínea (s) "a", "b" ou "c", Lei 7183/84, dependendo da quantidade de horas de jornada que antecede o repouso obrigatório.

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;

Lei do Aeronauta – 7183/84

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

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

b) 16 (dezesesseis) horas de repouso, após jornada de mais de 12 (doze) horas e até 15 (quinze) horas; e

c) 24 (vinte e quatro) horas de repouso, após jornada de mais de 15 (quinze) horas. "

24. Conforme o Auto de Infração nº 04819/2012, fundamentado no Relatório de Fiscalização nº 1/2012/OS/SV/UR/RECIFE/SSO (fl. 02), de 20/11/2012, e respectivos anexos – Diário de Bordo (fls. 03 e 04), Papeleta Individual de Horário de Serviço Externo (fl. 05), MARAVILHA TÁXI AÉREO LTDA., CNPJ – 10.014.076/0001-20, permitiu o descumprimento do repouso mínimo, previsto em Lei, do tripulante Marcos Mello Monteiro de Resende – CANAC – 680017.

### Quanto às Alegações do Interessado

25. Em suas alegações, conforme já explicitado no item Recurso do Interessado, o indigitado arguiu:

26. **Sobre a alegação de não obrigatoriedade de observação do repouso mínimo, por conta da suposta jornada de 02h45:**

27. A primeira instância, ao fazer os cálculos para identificação dos tempos envolvidos e considerados no Auto de Infração, identificou que o repouso que deveria ter sido cumprido era de 12 horas.

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

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

b) 16 (dezesesseis) horas de repouso, após jornada de mais de 12 (doze) horas e até 15 (quinze) horas; e

c) 24 (vinte e quatro) horas de repouso, após jornada de mais de 15 (quinze) horas. "(grifos meus)

28. A alegação de que a jornada de 02h45 desobrigaria o cumprimento do repouso mínimo não pode prosperar, pois a Lei 7.183/84 é clara e o uso da preposição, indicativa de limite, - "até" - deixa óbvio o intervalo de tempo que deve ser observado. Da observação do Diário de Bordo, infere-se sem pairar dúvida, que a apresentação se deu às 22:00 e o encerramento da jornada foi às 00:15; período incluso no intervalo de 12 (doze) horas, considerado em Lei. Não há que se falar - "jornada legal estabelecida" – e sim em intervalos mínimos de 12 (doze), 16 (dezesesseis) ou 24 (vinte e quatro) horas.

29. **Sobre a alegação de se tratar a atuada de empresa de Táxi Aéreo e, por conta disso, fazer jus à excepcionalidade prevista no artigo 21, § 1º da lei 7.183/84:**

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 inalterados os limites prescritos na alínea "a" do art. 29, desta Lei. (grifos meus)

30. Essa alegação não pode lograr sucesso pois, não consta nos autos nenhum documento que corrobore com essa informação e tão pouco o ato infracional, aqui em questão, refere-se a esse tipo de situação. O repouso foi inferior ao mínimo previsto, não se trata de jornada estendida.

31. **Sobre a alegação de que o tripulante envolvido no ato infracional não se tratava de aeronauta, por ser proprietário da empresa (a interessada), e por conta disso, não incidir sobre ele a Lei 7.183/84:**

32. Sobre essa alegação, que não tem a possibilidade de sucedimento, é imperioso esclarecer que aquela previsão constante no artigo 2º da Lei 7.183/84, não exclui a responsabilidade do piloto, que também é considerado aeronauta naquela situação.

33. O "contrato de trabalho" fincado no referido artigo não aborda todas as modalidades possíveis de vínculo trabalhista. Se assim o fosse o Lei não abarcaria donos e sócios que atuassem como tripulantes, p.ex..

34. Em uma análise mais aprofundada observa-se (do Diário de Bordo) que aquela operação era TPX, logo, de empresa de Táxi Aéreo. Essa categoria de voo implica, obrigatoriamente, o uso de aeronautas na composição da tripulação.

Lei 7.183/84

CAPÍTULO I - Das Disposições Preliminares  
SEÇÃO I - Do Aeronauta e da sua Classificação

Art. 1º - O exercício da profissão de aeronauta é regulado pela presente Lei.

Art. 2º - Aeronauta é o profissional habilitado pelo Ministério da Aeronáutica, que exerce atividade a bordo de aeronave civil nacional, mediante contrato de trabalho.

Parágrafo único. Considera-se também aeronauta, para os efeitos desta Lei, quem exerce atividade a bordo de aeronave estrangeira, em virtude de contrato de trabalho regido pelas leis brasileiras.

Art. 3º - Ressalvados os casos previstos no Código Brasileiro do Ar, a profissão de aeronauta é privativa de brasileiros.

Parágrafo único. As empresas brasileiras que operam em linhas Internacionais poderão utilizar comissários estrangeiros, desde que o número destes não exceda a 1/3 (um terço) dos comissários existentes a bordo da aeronave.

**Art. 4º - O aeronauta no exercício de função específica a bordo de aeronave, de acordo com as prerrogativas da licença de que é titular, tem a designação de tripulante.**

Art. 5º - O aeronauta de empresa de transporte aéreo regular que se deslocar, a serviço desta, sem exercer função a bordo de aeronave tem a designação de tripulante extra.

Parágrafo único. O aeronauta de empresa de transporte aéreo não regular ou serviço especializado tem a designação de tripulante extra somente quando se deslocar em aeronave da empresa, a serviço desta.

**Art. 6º - São tripulantes:**

**a) Comandante: piloto responsável pela operação e segurança da aeronave - exerce a autoridade que a legislação aeronáutica lhe atribui: (grifos meus)**

35. E ainda:

Lei 7.565/86

Da Tripulação

CAPÍTULO I

Da Composição da Tripulação

Art. 156. São tripulantes as pessoas devidamente habilitadas que exercem função a bordo de aeronaves.

§ 1º A função remunerada a bordo de aeronaves nacionais é privativa de titulares de licenças específicas, emitidas pelo Ministério da Aeronáutica e reservada a brasileiros natos ou naturalizados.

(...)

Art. 172. O Diário de Bordo, além de mencionar as marcas de nacionalidade e matrícula, os nomes do proprietário e do explorador, deverá indicar para cada voo a data, natureza do voo (privado aéreo, transporte aéreo regular ou não regular), os nomes dos tripulantes, lugar e hora da saída e da chegada, incidentes e observações, inclusive sobre infra-estrutura de proteção ao voo que forem de interesse da segurança em geral.

Parágrafo único. O Diário de Bordo referido no caput deste artigo deverá estar assinado pelo piloto Comandante, que é o responsável pelas anotações, aí também incluídos os totais de tempos de voo e de jornada. (grifos meus)

36. Ao analisarmos a legislação atinente, podemos concluir que não existe outro enquadramento que identifique o comandante daquele voo, senão o previsto na legislação, qual seja: o Sr. Marcos Mello Monteiro de Rezende – CANAC – 680017 era o aeronauta/tripulante, Comandante do voo em comento.

37. **Sobre a alegação de que o enquadramento/capitulação não se aplicaria a empresa de Táxi Aéreo:**

38. O acioado discorda da capitulação aplicada, entendendo que deveria ser no inciso II, alínea "j", do artigo 302 do CBA – Lei 7.565/86, em observância ao artigo 123 do mesma Lei. Todavia a capitulação sugerida não alcança a correta identificação e enquadramento do real infrator.

Lei 7.565/86

SEÇÃO II

Da Exploração e do Explorador de Aeronave

Art. 122. Dá-se a exploração da aeronave quando uma pessoa física ou jurídica, proprietária ou não, a utiliza, legitimamente, por conta própria, com ou sem fins lucrativos.

Art. 123. Considera-se operador ou explorador de aeronave:

**I - a pessoa jurídica que tem a concessão dos serviços de transporte público regular ou a autorização dos serviços de transporte público não regular, de serviços especializados ou de táxi-aéreo;**

II - o proprietário da aeronave ou quem a use diretamente ou através de seus prepostos, quando se tratar de serviços aéreos privados;

III - o fretador que reservou a condução técnica da aeronave, a direção e a autoridade sobre a tripulação;

IV - o arrendatário que adquiriu a condução técnica da aeronave arrendada e a autoridade sobre a tripulação. (grifos meus)

39. A capitulação sugerida, não é tão exaustiva quanto a corretamente aplicada pela ANAC, senão vejamos:

40. Sugerida: "II - infrações imputáveis a aeronautas e aeroviários ou operadores de aeronaves"

41. Aplicada: "III - infrações imputáveis à concessionária ou permissionária de serviços aéreos" (grifos meus)

42. Percebe-se, da conciliação das duas legislações, que uma empresa de Táxi Aéreo é identificada com clareza no rol de pessoas jurídicas que possuem a concessão dos serviços de transporte público regular ou possuem autorização dos serviços de transporte público não regular, de serviços especializados ou de Táxi Aéreo, ou seja, concessionária ou permissionária de serviços aéreos.

43. Diante de todo o exposto, aquiesço na completude, com toda a fundamentação, desenvolvimento e conclusão da Primeira Instância, respaldado pelo § 1º, do artigo 50 da Lei 9.784/1999, discordando da dosimetria, como restará esclarecido no item pertinente.

44. Que reste esclarecido o que prevê a o artigo 50, da Lei 9784/99, susomencionada:

Art. 50. Os atos administrativos deverão ser motivados, com indicação dos fatos e dos fundamentos jurídicos, quando:

(...)

§ 1o A motivação deve ser explícita, clara e congruente, podendo consistir em declaração de concordância com fundamentos de anteriores pareceres, informações, decisões ou propostas,

## DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

45. Verificada a regularidade da ação fiscal, temos o valor da multa aplicada como sanção administrativa ao ato infracional imputado. O Código Brasileiro de Aeronáutica dispõe no art. 295 que a multa será imposta de acordo com a gravidade da infração. Nesse sentido, já foi esclarecido, na Decisão de Primeira Instância, o que determina a Resolução nº 25/2008, em seu artigo 22, a respeito.

46. Com relação à dosimetria da penalidade pecuniária para a infração cometida por pessoa jurídica, a previsão da Resolução ANAC nº 25, de 25 de abril de 2008 (Código INI, letra "o", da Tabela de Infrações do Anexo II - INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS À CONCESSIONÁRIA OU PERMISSONÁRIA DE SERVIÇOS AÉREOS) é a de aplicação de multa no valor de (conforme o caso):

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

47. ATENUANTES - Diante de todo o exposto e de consulta ao Extrato de Lançamentos no sistema SIGEC, se vislumbra a possibilidade de aplicação de circunstância atenuante em observância ao § 1º, inciso III, do art. 22 da Resolução ANAC nº 25 pelo fato da NÃO existência de aplicação de penalidade no último ano anterior ao cometimento da infração e julgada em definitivo antes de proferida a decisão em primeira instância.

48. As circunstâncias atenuantes previstas na Resolução 25/2008 são:

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

*§ 1º São circunstâncias atenuantes:*

*I - o reconhecimento da prática da infração;*

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

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

49. E também, segundo a 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.

50. E ainda conforme e-mail da Chefia da ASJIN, de 10/10/2017, o CTIJ aprovou a seguinte redação mais específica:

**"Quando da análise em sede recursal, penalizações em definitivo ocorridas posteriormente à data decisão de primeira instância não poderão ser utilizadas como hipótese de afastamento da atenuante concedida em primeira instância existente naquele momento processual."** (grifo meu)

51. Logo, dos extratos de lançamentos observados no sistema SIGEC, se pode concluir que NÃO houve infração no período de um ano anterior a infração aqui tratada, que já se encontrasse penalizada em definitivo, antes da decisão de primeira instância.

52. AGRAVANTES - Por sua vez, não se verifica a pertinência da aplicação da nenhuma circunstância agravante das dispostas no § 2º, do Artigo 22 da Resolução nº. 25/08, ao caso ora em análise, conforme explanado supra.

53. Nos casos em que não há agravantes, e não há atenuantes, deve ser aplicado o valor mínimo da tabela em anexo à Resolução nº 25/2008.

## SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO:

54. Quanto ao valor da multa aplicada pela decisão de primeira instância administrativa (alocada no patamar mínimo); aponto que, em observância a regularidade da norma vigente por ocasião do ato infracional, deve-se, dentro da margem prevista, de acordo com inciso III, item "o", da Tabela de Infrações do Anexo II, à Resolução nº. 25/2008, e alterações posteriores; e ainda, conforme se pode observar nos Extratos do SIGEC (SEI nº 1880967) acostado aos autos, MANTER o valor da multa para o seu patamar mínimo, R\$ 4.000,00 (quatro mil reais).

## CONCLUSÃO

55. Pelo exposto, sugiro **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO** a multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa em desfavor de MARAVILHA TÁXI AÉREO LTDA., conforme individualizações no quadro abaixo:

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Empresa/Operador	Data da Infração	Infração	Enquadramento	SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO
00065.163745/2012-76	651690154	04819/2012	MARAVILHA TÁXI AÉREO LTDA.	26/01/2012	Permitir Descumprimento do Repouso Mínimo Previsto.	art. 302, inciso III, alínea "o" da Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986 c/c art. 34, Lei7.183/84.	R\$ 4.000,00 (quatro mil reais).
00065.163715/2012-60	651693159	04823/2012	MARAVILHA TÁXI AÉREO LTDA.	30/01/2012	Permitir Descumprimento do Repouso Mínimo Previsto.	art. 302, inciso III, alínea "o" da Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986 c/c art. 34, Lei7.183/84.	R\$ 4.000,00 (quatro mil reais).
00065.163709/2012-11	651691152	04827/2012	MARAVILHA TÁXI AÉREO LTDA.	21/02/2012	Permitir Descumprimento do Repouso Mínimo Previsto.	art. 302, inciso III, alínea "o" da Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986 c/c art. 34, Lei7.183/84.	R\$ 4.000,00 (quatro mil reais).

00065.163754/2012-67	651668158	04829/2012	MARAVILHA TÁXI AÉREO LTDA.	22/02/2012	Permitir Descumprimento do Repouso Mínimo Previsto.	art. 302, inciso III, alínea "o" da Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986 c/c art. 34, Lei7.183/84.	R\$ 4.000,00 (quatro mil reais).
----------------------	-----------	------------	----------------------------------	------------	--	---	-------------------------------------

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

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

**João Carlos Sardinha Junior**

**1580657**



Documento assinado eletronicamente por **João Carlos Sardinha Junior, Técnico(a) em Regulação de Aviação Civil**, em 04/06/2018, às 16:03, 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 **1880976** e o código CRC **57AFCA32**.

Referência: Processo nº 00065.163709/2012-11

SEI nº 1880976



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

**DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 1309/2018**

PROCESSO Nº 00065.163709/2012-11

INTERESSADO: MARAVILHA TAXI AEREO LTDA

Brasília, 04 de junho de 2018.

**PROCESSO: 00065.163745/2012-76**

**INTERESSADO: MARAVILHA TAXI AEREO LTDA**

1. Trata-se de Recurso Administrativo interposto pelo por **MARAVILHA TÁXI AÉREO LTDA., CNPJ – 10.014.076/0001-20**, contra Decisão de 1ª Instância da Superintendência de Padrões Operacionais – SPO, proferida em 17/09/2015, que aplicou multa no valor de R\$ 4.000,00, pela prática da infração descrita no AI nº 04827/2012 capitulada na alínea “o” do inciso III do art. 302 do CBA c/c o item “o” da Tabela III (INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS À CONCESSIONÁRIA OU PERMISSONÁRIA DE SERVIÇOS AÉREOS) do ANEXO II da Resolução ANAC nº. 25/08 - *Infringir as normas que disciplinam o exercício da profissão de aeronauta ou de aeroviário; por ter permitido que o tripulante Marcos Mello Monteiro de Rezende, CANAC 680017, descumprisse o tempo mínimo de repouso.*

2. Considerando que a Recorrente não apresentou nas razões recursais qualquer argumento ou prova capaz de desconstituir a infração imposta na decisão recorrida, por celeridade processual, com fundamento no artigo 50, §1º, da Lei nº 9.784/1999, ratifico a integralidade dos argumentos trazidos na Proposta de Decisão [1220/2018/ASJIN – SEI 1880976], e passo a decidir com base nas designações que constam nas Portarias da ANAC nº 751, de 07/03/2017 e 1518, de 14/05/2018, e com lastro no art. 17-B, inciso I da Resolução ANAC nº 25/2008, e competências ditas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381/2016, **DECIDO:**

3. Monocraticamente, por conhecer, NEGAR PROVIMENTO ao recurso interposto por MARAVILHA TÁXI AÉREO LTDA., CNPJ – 10.014.076/0001-20, ao entendimento de que restou configurada a prática da infração descrita no Auto de Infração 04827/2012 e capitulada na alínea “o” do inciso III do art. 302 do CBA c/c o item “o” da Tabela III (INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS À CONCESSIONÁRIA OU PERMISSONÁRIA DE SERVIÇOS AÉREOS) do ANEXO II da Resolução ANAC nº. 25/08, MANTENDO a multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais) – com reconhecimento da aplicabilidade de atenuante e inexistência de agravantes previstas no artigo 22 da Resolução ANAC nº. 25/08, referente ao Processo Administrativo Sancionador nº 00065.163709/2012-11 e ao Crédito de Multa 651691152.

4. Encaminhe-se à Secretaria da ASJIN para as providências de praxe.

5. Publique-se.

6. Notifique-se.

CÁSSIO CASTRO DIAS DA SILVA

SIAPE 1467237

Presidente Turma Recursal – RJ



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Técnico(a) em Regulação de Aviação Civil**, em 11/06/2018, às 18:09, 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 **1881007** e o



código CRC **265E2E55**.

---

**Referência:** Processo nº 00065.163709/2012-11

SEI nº 1881007