



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

**DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 2095/2018**

PROCESSO Nº 00065.147485/2013-72  
INTERESSADO: OCEANAIR LINHAS AEREAS S.A

Brasília, 27 de setembro de 2018.

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 (SEI nº 2264583), 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, de 1999.
4. Durante atividade de fiscalização, observou-se através da verificação do diário de bordo nº 25/PR-AVO/12 (Controle Eletrônico 030408) que a tripulante *Bianca Rimmer, C.ANAC 145757*, realizou o voo 06-6212 de SBGL para SBSV e extrapolou os limites da regulamentação do aeronauta (apresentação às 17:10 UTC de 20/09/2012 e corte dos motores às 03:53 UTC de 21/09/2012).
5. Para comprovar a infração a fiscalização juntou aos autos uma cópia do Diário de Bordo às fls. 02.
6. Por seu turno, a autuada não trouxe qualquer elemento que eximisse a responsabilidade pelo cometimento da infração, restando assim configurada a prática de infração prevista no CBAer.
7. Nesse sentido, com fulcro no § 1º do art. 50 da Lei 9.784, de 1999, que abre a possibilidade de que a motivação da decisão de recurso administrativo consista em declaração de concordância com fundamentos de anteriores decisões, e com respaldo na motivação descrita na decisão de primeira instância, este analista endossa os argumentos trazidos por aquele decisor em sede de primeira instância para a confirmação da prática infracional, bem como a fundamentação e a motivação da penalidade aplicada, declarando concordância a fim de que passem a fazer parte integrante do presente parecer, a saber:

*2.3. Conclusão*

*A jornada do aeronauta no dia 21/09/2012 teve seu início às 17h e 10min e, o término em 22/09/2012, deu-se às 04hs 23min. O período de jornada foi de 12h e 46min, conforme constatado pela fiscalização, e, portanto, extrapolando o tempo preconizado pela legislação. Verifica-se que o diário de bordo aponta a extensão de jornada, entretanto a Lei 7.183 dispõe sobre a ampliação da jornada e estabelece que:*

*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:*

- a) inexistência, em local de escala regular, de acomodações apropriadas para o repouso da tripulação e dos passageiros;*
- b) espera demasiadamente longa, em local de espera regular intermediária, ocasionada por condições meteorológicas desfavoráveis ou por trabalho de manutenção; e*
- c) por imperiosa necessidade.*

*§ 1º- Qualquer ampliação dos limites das horas de trabalho deverá ser comunicada pelo Comandante ao empregador, 24(vinte e quatro) horas após a viagem, o qual, no prazo de 15 (quinze) dias, a submeterá á apreciação do Ministério da Aeronáutica. Desta forma, mesmo havendo a necessidade de uma ampliação da jornada, esta não poderia ser superior a uma hora. Restando assim configurada a prática de infração à legislação vigente, em especial ao artigo 302, inciso III, alínea "o", do CBA.*

*Desta forma, mesmo havendo a necessidade de uma ampliação da jornada, esta não poderia ser superior a uma hora. Restando assim configurada a prática de infração à legislação vigente, em especial ao artigo 302, inciso III, alínea "o", do CBA.*

8. **Isso posto, conclui-se que as alegações do(a) interessado(a) não foram eficazes para afastar a aplicação da sanção administrativa. Restando, assim, configurada a infração apontada pelo AI.**
9. Dosimetria proposta adequada para o caso.
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. 17-B da Resolução ANAC nº 25/2008, e competências ditas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução n 381/2016, **DECIDO:**

11. **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **Mantendo o valor** a multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa em desfavor do/a **OCEANAIR LINHAS AEREAS S.A**, conforme individualização no quadro abaixo:

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Tripulante / Aeroporto / Balção / Local / Hora / Portão de Embarque / etc. (dados para individualização)	Enquadramento	Infração	Decisão de 2ª Instância
00065.147485/2013-72	657066166	12172/2013/SSO	PR-AVO Tripulante Bianca Rimmer, C.ANAC 145757	art. 302, inciso III, alínea "o" da Lei nº 7.565, de 1986 - CBAer	<i>infringir as normas que disciplinam o exercício da profissão de aeronauta ou de aeroviário</i>	<b>NEGAR PROVIMENTO</b> ao recurso, MANTENDO o valor da multa no patamar de R\$ 7.000,00

12. À Secretaria.

13. Notifique-se. 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 28/09/2018, às 15:59, 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 **2268863** e o código CRC **48817787**.

Referência: Processo nº 00065.147485/2013-72

SEI nº 2268863

PARECER N° 1821/2018/ASJIN  
 PROCESSO N° 00065.147485/2013-72  
 INTERESSADO: OCEANAIR LINHAS AEREAS S.A

Submeto à apreciação de Vossa Senhoria Proposta de DECISÃO ADMINISTRATIVA DE SEGUNDA INSTÂNCIA sobre recurso interposto contra Decisão de 1ª Instância que multou a empresa em epígrafe por não cumprimento de repouso regulamentar.

**ANEXO**

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 (fl. 03)	Decisão de Primeira Instância - DC1 (fls. 34 à 37)	Notificação da DC1 (Comparecimento aos autos/postagem)	Protocolo/Postagem do Recurso (SEI 0018683)	Aferição Tempestividade (SEI 1519375)	Prescrição Intercorrente
00065.147485/2013-72	657066166	12172/2013/SSO	PR-AVO	21/09/2012	09/10/2013	25/10/2013	29/07/2016	12/09/2016	12/09/2016	22/03/2018	29/07/2019

**Enquadramento:** art. 302, inciso III, alínea "o" da Lei nº 7.565, 1986 (CBAer).

**Infração:** *infringir as normas que disciplinam o exercício da profissão de aeronauta ou de aeroviário*

**Proponente:** [Isaias de Brito Neto - SIAPE 1291577 - Portaria ANAC nº 0644/DIRP/2016.]

**INTRODUÇÃO**

- Trata-se de recurso interposto pela OCEANAIR LINHAS AEREAS S.A, em face da decisão proferida no curso do processo em referência, originado do Auto de Infração - AI nº. 12172/2013/SSO, lavrado em 09/10/2013, (fl. 01).
- O Auto de Infração - AI descreve, em síntese, que a empresa contrariou o que preceitua o art. 302, inciso III, alínea "o" da Lei nº 7.565, de 1984, a saber:  
*Durante atividade de fiscalização, observou-se através da verificação do diário de bordo nº 25/PR-AVO/12 (Controle Eletrônico 030408) que a tripulante Bianca Rimmer, C.ANAC 145757, realizou o voo 06-6212 de SBGL para SBSV e extrapolou os limites da regulamentação da aeronauta (apresentação às 17:10 UTC de 20/09/2012 e corte dos motores às 03:53 UTC de 21/09/2012).*
- Para comprovar a infração a fiscalização juntou aos autos uma cópia do Diário de Bordo às fls. 02.

**HISTÓRICO**

- 
- 
- 
- 
- Notificação do AI e apresentação de Defesa Prévia** - A empresa foi notificada da atuação em 25/10/2013, conforme comprova AR (fl. 03) e apresentou Defesa protocolada/postada nesta Agência, em 14/11/2013 (fls. 04 à 09 e anexos fls. 10 à 30).
- Decisão de 1ª Instância - DC1:** em 29/07/2016, após analisar a Defesa Prévia da autuada, a ACPI/SPO decidiu pela aplicação da penalidade no patamar MÉDIO no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais), pela prática do disposto no artigo 302, inciso III, alínea "o", do CBAer (fls. 34 à 37), haja vista a ausência de atenuantes e agravantes previstos nos §1º e 2º do art. 22, da Resolução ANAC nº 25, de 2008.
- Recurso 2ª Instância** - Não há documento nos autos apto a atestar a notificação do interessado acerca da DC1, certificado pelo Despacho (SEI 1519375), mas a empresa apresentou Recurso contra aquela Decisão (SEI 0018681), protocolado/postado em 12/09/2016.
- Tempestividade do Recurso** - Em 22/03/2018, a Secretaria da ASJIN conhece do recurso interposto, embora impedida de certificar a tempestividade do recurso, tendo em conta que o protocolo da manifestação (SEI 1518421) configura a hipótese de comparecimento espontâneo de que trata o art. 26, § 5º, da Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 2009, cuja regra o considera ato suficiente para suprir a falta ou a irregularidade de notificação.
- Eis que chegam os autos conclusos à análise deste relator em 11/04/2018.
- É o relato.**

**PRELIMINARES**

- Da Regularidade Processual** - Considerados os marcos apontados no início dessa análise, acuso a 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. Desse modo, julgo o processo apto a receber a decisão de segunda instância administrativa por parte desta Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância - ASJIN.

**FUNDAMENTAÇÃO - MÉRITO E ANÁLISE DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO**

- Da materialidade infracional e fundamentação da penalidade** - A empresa foi autuada por cometer infração capitulada no art. 302, inciso III, alínea "o" da Lei nº 7.565, de 1986 - CBAer:  
*Art. 302 A multa será aplicada pela prática das seguintes infrações:*  
 (...)
   
*III. Infrações imputáveis às concessionárias ou permissionárias de serviços aéreos:*  
 (...)
   
*o) infringir as normas que disciplinam o exercício da profissão de aeronauta ou de aeroviário*
- Já a Lei do Aeronauta (Lei nº 7.183, de 1994) em seu artigo 21, alínea "a", estabelece o seguinte:  
*Art. 21. A duração da jornada de trabalho do aeronauta será de:*  
 [...]
   
*b) 14 (quatorze) horas, se integrante de uma tripulação composta; e*

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

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:

a) inexistência, em local de escala regular, de acomodações apropriadas para o repouso da tripulação e dos passageiros;

b) espera demasiadamente longa, em local de espera regular intermediária, ocasionada por condições meteorológicas desfavoráveis ou por trabalho de manutenção; e

c) por imperiosa necessidade.

§ 1º - Qualquer ampliação dos limites das horas de trabalho deverá ser comunicada pelo Comandante ao empregador, 24 (vinte e quatro) horas após a viagem, o qual, no prazo de 15 (quinze) dias, a submeterá à apreciação do Ministério da Aeronáutica.

§ 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.

14. **Das razões recursais** - Em seu recurso, assim como o fizera em sede de Defesa Prévia, a atuada reafirma que durante a viagem o Comandante da aeronave é o responsável pelo cumprimento da regulamentação profissional dos tripulantes no que se refere aos limites da jornada de trabalho, por força da Lei nº 7.183, de 1984, regulamentada pela Portaria Interministerial nº 3.016, de 1988.

15. E, continua afirmando, a DC1 não considerou o argumento da responsabilidade do comandante e que o caso em tela se enquadra no art. 297 do CBAer, que trata da solidariedade do explorador de aeronaves pelo atos infracionais praticados por seu prepostos no exercício das respectivas funções, e que o reconhecimento da solidariedade entre a Recorrente e o aeronauta, seu preposto no exercício da função, deve, necessariamente, culminar na nulidade do Auto de Infração em análise e cancelamento da penalidade aplicada.

16. Por fim, argumenta a atuada, caso não seja esse o entendimento do órgão julgador de 2ª instância, qual seja, o reconhecimento da solidariedade no presente ato infracional, requer o arquivamento do processo administrativo instaurado com a lavratura do AI nº 12171/2013/SSO em desfavor da comissária *Bianca Rimmer*, C.ANAC 145757.

17. No tocante à suposta infração cometida pela comissária *Bianca Rimmer*, cumpre informar que o AI nº 12171/2013/SSO, lavrado em nome da comissária, instaurou o processo de nº 00065.147464/2013-57, a suposta infração foi tipificada na alínea "p", inciso II, artigo 302 do CBAer (exceder, fora dos casos previstos em lei, os limites de horas de trabalho ou de voo) mas, o referido AI foi anulado, em 04/02/2016, consoante Decisão ACPI/SPO (fls. 12) e o respectivo processo foi arquivado conforme Notificação de Arquivamento nº 131/2016/ACPI/SPO/RJ, de 04/02/2016 (fls. 13).

18. Em relação à alegação de que é da responsabilidade do Comandante o cumprimento da regulamentação profissional dos tripulantes e, não pode a pessoa jurídica ser responsável por atos de natureza pessoal, é entendimento nesta Agência de que a atuada responde pelo descumprimento da jornada de seus tripulantes em desacordo com a legislação, cometida durante a realização de voo em aeronave do operador aéreo. Ressalta-se, que é entendimento também nesta ANAC de que tal infração apenas pode ter sido realizada, uma vez que foi permitido ao tripulante fazer uso da aeronave, quando designado para desempenhar tal função.

19. Ainda a esse respeito, esclareço que a infração apontada no AI lavrado em nome da empresa foi tipificada no Art. 302, Inciso III, alínea "o", do CBAer (*infringir as normas que disciplinam o exercício da profissão de aeronauta ou de aeroviário*) e no AI lavrado em desfavor do piloto/comissária a suposta infração foi tipificada no Art. 302, Inciso II, alínea "p", do CBAer (*exceder, fora dos casos previstos em lei, os limites de horas de trabalho ou de voo*), portanto, configuram-se infrações completamente distintas uma da outra.

20. Desse modo, não se vislumbra possibilidade de o argumento da defesa prosperar, uma vez que a norma que dispõe sobre o processo administrativo para a apuração de infrações e aplicação de penalidades, no âmbito da Agência, explícita a necessidade de tratativa individualizada de cada uma das condutas infracionais. Assim, configurada a hipótese, pode ser imposta mais de uma penalidade administrativa ao infrator ou responsável, quando ocorre descumprimento de um mesmo dever, diante de permissivo normativo que explicitamente determina a imposição, concomitante, de diferentes penalidades administrativas.

21. **Questão de fato** - Durante atividade de fiscalização, observou-se através da verificação do diário de bordo nº 25/PR-AVO/12 (Controle Eletrônico 030408) que a tripulante *Bianca Rimmer*, C.ANAC 145757, realizou o voo 06-6212 de SBGL para SBSV e extrapolou os limites da regulamentação do aeronauta (apresentação às 17:10 UTC de 20/09/2012 e corte dos motores às 03:53 UTC de 21/09/2012).

22. Para comprovar a infração a fiscalização juntou aos autos uma cópia do Diário de Bordo às fls. 02.

23. Por seu turno, a atuada não trouxe qualquer elemento que eximisse a responsabilidade pelo cometimento da infração, restando assim configurada a prática de infração prevista no CBAer.

24. Nesse sentido, com fulcro no § 1º do art. 50 da Lei 9.784, de 1999, que abre a possibilidade de que a motivação da decisão de recurso administrativo consista em declaração de concordância com fundamentos de anteriores decisões, e com respaldo na motivação descrita na decisão de primeira instância, este analista endossa os argumentos trazidos por aquele decisor em sede de primeira instância para a confirmação da prática infracional, bem como a fundamentação e a motivação da penalidade aplicada, declarando concordância a fim de que passem a fazer parte integrante do presente parecer, a saber:

### 2.3. Conclusão

*A jornada do aeronauta no dia 21/09/2012 teve seu início às 17h e 10min e, o término em 22/09/2012, deu-se às 04hs 23mm. O período de jornada foi de 12h e 46min, conforme constatado pela fiscalização, e, portanto, extrapolando o tempo preconizado pela legislação. Verifica-se que o diário de bordo aponta a extensão de jornada, entretanto a Lei 7.183 dispõe sobre a ampliação da jornada e estabelece que:*

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:

a) inexistência, em local de escala regular, de acomodações apropriadas para o repouso da tripulação e dos passageiros;

b) espera demasiadamente longa, em local de espera regular intermediária, ocasionada por condições meteorológicas desfavoráveis ou por trabalho de manutenção; e

c) por imperiosa necessidade.

§ 1º - Qualquer ampliação dos limites das horas de trabalho deverá ser comunicada pelo Comandante ao empregador, 24(vinte e quatro) horas após a viagem, o qual, no prazo de 15 (quinze) dias, a submeterá à apreciação do Ministério da Aeronáutica. Desta forma, mesmo havendo a necessidade de uma ampliação da jornada, esta não poderia ser superior a uma hora. Restando assim configurada a prática de infração à legislação vigente, em especial ao artigo 302, inciso III, alínea "o", do CBA.

Desta forma, mesmo havendo a necessidade de uma ampliação da jornada, esta não poderia ser superior a uma hora. Restando assim configurada a prática de infração à legislação vigente, em especial ao artigo 302, inciso III, alínea "o", do CBA.

25. **Isso posto, conclui-se que as alegações do(a) interessado(a) não foram eficazes para afastar a aplicação da sanção administrativa, restando, assim, configurada a infração apontada pelo AI.**

## DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

26. Por todo o exposto nesta decisão e tudo o que consta nos autos do presente processo, se

considera configurada a infração descrita no art. 302, inciso III, alínea "o", da Lei nº 7.565, de 1986, ou seja: "Art. 302. A multa será aplicada pela prática das seguintes infrações: [...]III. *Infrações imputáveis às concessionárias ou permissionárias de serviços aéreos: o) infringir as normas que disciplinam o exercício da profissão de aeronauta ou de aeroviário ; [...]*".

27. Para a infração cometida por pessoa jurídica, a previsão da Resolução ANAC nº 25, de 2008, relativa ao art. 302, inciso III, alínea "o", do CBAer (Anexo II - Código INI), é a de aplicação de multa no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais) no patamar mínimo, R\$ 7.000,00 (sete mil reais) no patamar intermediário e R\$ 10.000,00 (dez mil reais) no patamar máximo.

28. Com relação à dosimetria da penalidade pecuniária, a Instrução Normativa - IN ANAC nº 08, de 2008, dispõe, em seu art. 57, que se deve partir do valor intermediário constante das tabelas de multas anexas à Resolução ANAC nº 25, de 2008, para, então, diminuir ou aumentar o valor conforme a existência de circunstâncias atenuantes ou agravantes.

29. Em relação às circunstâncias atenuantes, há que se observar que a autuada, de fato, não fazia juz à atenuante prevista no inciso III, do §1º, do art. 22, da Resolução ANAC nº 25, de 2008, ou seja, inexistência de penalidades no último ano, uma vez que havia aplicação de penalidades em definitivo nos 12 (doze) meses anteriores à data do fato gerador da infração em julgamento, isto é, entre 21/09/2011 a 21/09/2012, conforme se depreende do extrato de Lançamento SIGEC, (fls. 31 à 32).

30. Quanto às circunstâncias agravantes não restou configurada nenhuma das agravantes previstas no art. 22, § 2º, da Resolução ANAC nº 25, de 2008, bem como do art. 58, § 2º, da IN ANAC nº 08, de 2008.

31. Observada a inexistência de circunstância atenuante e de nenhuma circunstância agravante, proponho manter o valor da penalidade da multa no patamar intermediário, isto é, R\$ 7.000,00 (sete mil reais).

#### **SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO:**

32. Quanto ao valor da multa aplicada pela decisão de primeira instância administrativa, diante do esposado no processo, **entendo deva ser MANTIDO no patamar intermediário de R\$ 7.000,00 (sete mil reais).**

#### **CONCLUSÃO**

33. Pelo exposto, sugiro **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, MANTENDO o valor da multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa em R\$ 7.000,00 (sete mil reais) conforme individualização no quadro abaixo:

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Tripulante / Aeroporto / Balção / Local / Hora / Portão de Embarque / etc. (dados para individualização)	Enquadramento	Infração	Decisão de 2ª Instância
00065.147485/2013-72	657066166	12172/2013/SSO	PR-AVO Tripulante Bianca Rimmer, C.ANAC 145901	art. 302, inciso III, alínea "o" da Lei nº 7.565, de 1986 - CBAer	<i>infringir as normas que disciplinam o exercício da profissão de aeronauta ou de aeroviário</i>	<b>NEGAR PROVIMENTO</b> ao recurso, MANTENDO o valor da multa no patamar de R\$ 7.000,00

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

35. **Submete-se à apreciação do decisor.**

ISAIAS DE BRITO NETO  
SIAPE 1291577



Documento assinado eletronicamente por **Isaías de Brito Neto, Analista Administrativo**, em 28/09/2018, às 11:22, 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 **2264583** e o código CRC **5B3F39CB**.