



**PARECER N°** 1351/2019/JULG ASJIN/ASJIN  
**PROCESSO N°** 00058.527894/2017-71  
**INTERESSADO:** AMAPIL TAXI AEREO LTDA

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

**Auto de Infração n°:** 001998/2017

**Crédito de Multa n°:** 664148182

**Infração:** *escalar ou permitir operação com extrapolação do limite de jornada de trabalho de aeronauta em tripulação simples ou mínima*

**Enquadramento:** alínea "o" do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei n° 7.565/86), c/c alínea "a" do art. 21 da Lei do Aeronauta (Lei n° 7.183/84)

**Proponente:** Henrique Hiebert - SIAPE 1586959

### **RELATÓRIO**

1. Trata-se de Recurso interposto por AMAPIL TAXI AEREO LTDA - EPP em face de decisão proferida no Processo Administrativo em epígrafe, originado do Auto de Infração n° 001998/2017 (SEI 0990946 e 0991072), que capitulou a conduta do interessado na alínea "o" do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei n° 7.565/86), c/c alínea "a" do art. 21 da Lei do Aeronauta (Lei n° 7.183/84), descrevendo o seguinte:

Descrição da ementa: Escalar ou permitir operação com extrapolação do limite de jornada de trabalho de aeronauta em tripulação simples ou mínima, fora dos casos previstos em lei, contrariando o item "a" do artigo 21 do(a) Lei 7183 de 05/04/1984.

HISTÓRICO: Permitiu que os tripulantes Cleber Luiz da Silva Bonini CANAC 118795 e Wadson Ranielly Fernandes CANAC 140388 operassem em jornada de trabalho das 12h hora Zulu do dia 01/08/2014 com o corte dos motores às 00:42 do dia seguinte, sendo o fim da jornada +30 minutos após o corte, conforme Art 20 parágrafo 4° da lei 7183/84, extrapolando assim o limite de jornada permitida para esta tripulação. Constatado na folha 0035 do diário de bordo 30/PTRUH/14 da aeronave PT-RUH, enviada a NURAC Porto Alegre via cópia frente e verso autenticada, anexa a Ofício sem número da AMAPIL TAXI AÉREO de 26/12/2014- protocolo ANAC SIGAD 00068.007670/2014-86. Não se constatou justificativa (Art 22) ou interrupção (Art 21 parágrafo 1°) previstas na Lei 7183/84.

2. Consta no processo o Relatório de Fiscalização n° 329/DF/GTPO/GOAG/SPO/2017 (SEI 0990999), que relata as irregularidades constatadas pela fiscalização e faz referência ao processo 00068.005471/2014-33, "*cuja nota técnica 032/2015/GOAGPA/SPO de 19/10/2015 cujo item 4.histórico descreve o processo de levantamento e o item 6.parecer descreve as provas, que também se encontram anexas ao processo*".

3. O Relatório de Fiscalização apresenta como evidência cópia de páginas do Diário de Bordo da aeronave PT-RUH referentes aos dias 01 e 07/08/2014 - SEI 1327431.

4. Notificado acerca da lavratura do Auto de Infração em 12/09/2017 (SEI 1075474), de acordo com a troca de e-mails disposta no documento SEI 1107282, o interessado requereu vistas do

processo e extensão do prazo para apresentação de defesa, sendo que o setor competente de primeira instância da Superintendência de Padrões Operacionais determinou a restituição do prazo com contagem a partir do dia 02/10/2017.

5. Em 27/11/2017, lavrado Despacho GTVC 1249799, que certifica que o interessado não apresentou defesa.

6. Anexado ao processo as informações de nascer e por do sol referentes às localidades de SBCR e SBDN no dia 01/08/2014 - SEI 1809006.

7. Anexado ao processo extrato de multas registradas em nome do interessado no Sistema Integrado de Gestão de Créditos - SIGEC, datado de 05/04/2018 - SEI 1809039.

8. Em 11/05/2018, a autoridade competente, após apontar a presença de defesa, decidiu pela aplicação, apontando a presença de uma circunstância atenuante e a ausência de circunstâncias agravantes, de duas multas no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais), totalizando o valor de R\$ 8.000,00 (oito mil reais) - SEI 1808595 e 1809048.

9. Anexado ao processo "Comprovante de Inscrição e de Situação Cadastral" do interessado, emitido no *site* da Receita Federal do Brasil - SEI 1827888.

10. Anexado ao processo extrato da multa aplicada, registrada no SIGEC - SEI 1827899.

11. Em 17/05/2018, lavrada notificação de decisão SEI 1827988.

12. Notificado acerca da decisão de primeira instância em 24/05/2018 (SEI 1898481), o interessado requereu vistas do processo em 30/05/2018 (SEI 1870512 e 1870514), sendo disponibilizado acesso ao mesmo em 04/06/2018.

13. De acordo com o Recibo Eletrônico de Protocolo CCPI 1882272, ainda em 04/06/2018 o interessado protocolou seu recurso (SEI 1882271). No documento, dispõe que realmente permitiu a operação da aeronave PT-RUH na data de 01/08/2014, no entanto alega que não operou a partir das 12 h zulu conforme autuação, e sim das 12:39 h zulu, com corte dos motores às 00:42 h zulu do dia 02/08/2014.

14. Dispõe que *"possui em seu rol de serviços, o serviço de UTI aérea, conforme se faz provas pelos documentos anexo, e acaba por ocorrer a necessidade em atender voos de UTI, e, assim, também a necessidade de ser efetuado voos mais longos, dado a emergência de caso"*, e aduz que fora realizado o voo Campo Grande/MS - Rio de Janeiro/RJ com tripulação composta - tripulação simples acrescida de um comandante; com isso, entende que cumpriu com a legislação vigente e cita o previsto no art. 21 da Lei 7.183/1984.

15. O interessado apresenta os horários de partida, decolagem, pouso e corte da jornada de trabalho dos tripulantes e conclui que *"a jornada se iniciou em 01/08/2014 as 12:07hs hora zulu e terminou dia 02/08/2014 as 01:12hs horas zulu, compreendendo em uma jornada de 13 horas e 05 minutos, ou seja, não ultrapassou a jornada de tripulação composta de 14 horas, tampouco, utilizou os 60 minutos permitidos legalmente para extrapolação de jornada e os limites de voo e pousos permitidos para uma jornada"*.

16. Considera não haver o que se discutir sobre extrapolação de jornada, *"posto que indubitavelmente em momento algum fora colocado em risco a segurança do voo, bem como, executou o voo dentro dos parâmetros legais, não há o que se dizer em aplicação de penalidade"*.

17. Alega ainda que a jornada de trabalho praticada não trouxe qualquer prejuízo ao interesse público, e discorre sobre os princípios da legalidade, da motivação, da razoabilidade, da proporcionalidade e da moralidade, dispondo que *"diante da inexistência da prática de infração, requer a este r. órgão que seja reconhecido como nulo o ato da administração (...)"*

18. Por fim, requer: a) o reconhecimento de que não houve infração, com o consequente arquivamento do processo; b) considerando os princípios que regem o processo administrativo, requer a apreciação de circunstâncias atenuantes; e c) *"conforme amplamente explanado, requer, então, que seja*

*excluída a penalidade de advertência, face encontra-se totalmente repelida pelos fatos e direitos inerentes".*

19. Em 05/06/2018, lavrado Despacho CCPI 1882546, que encaminha o processo à ASJIN.
20. Em 18/07/2018, lavrado Despacho ASJIN 2029387, que conhece do recurso interposto e determina a distribuição do processo a membro julgador.
21. Em 31/01/2019 (SEI 2653863 e 2653864), o interessado solicitou vistas do processo, sendo concedido acesso externo a seu procurador na mesma data.
22. É o relatório.

## **PRELIMINARES**

23. ***Regularidade processual***
24. O interessado foi regularmente notificado quanto à infração imputada em 12/09/2017 (SEI 1075474) e não apresentou defesa, conforme Despacho GTVC 1249799. Foi, ainda, regularmente notificado quanto à decisão de primeira instância em 24/05/2018 (SEI 1898481), tendo protocolado seu conhecido recurso nesta Agência em 04/06/2018 (SEI 1882271), conforme Despacho ASJIN 2029387.
25. Desta forma, aponto a regularidade processual do presente processo, a 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.

## **MÉRITO**

26. ***Quanto à fundamentação da matéria - escalar ou permitir operação com extrapolação do limite de jornada de trabalho de aeronauta em tripulação simples ou mínima***
27. Diante das irregularidades do processo administrativo em questão, a autuação foi realizada com fundamento na alínea "o" do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei nº 7.565/86), c/c alínea "a" do art. 21 da Lei do Aeronauta (Lei nº 7.183/84).
28. A alínea "o" do inciso III do art. 302 do CBA dispõe o seguinte:

Código Brasileiro de Aeronáutica - 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;

29. Observa-se que a Lei nº 7.183, de 05/04/1984, a qual regulava o exercício da profissão de aeronauta, dispunha sobre a jornada de trabalho, apresentando à época dos fatos, 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)

30. Quanto à duração da jornada de integrante de uma tripulação simples, o art. 21, letra "a", da mesma Lei, dispunha o seguinte:

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.

(grifos nossos)

31. Cabe ainda menção à Resolução ANAC nº 25, de 25/04/2008, que estabelece em seu Anexo II a Tabela III (III – INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS À CONCESSIONÁRIA OU PERMISSONÁRIA DE SERVIÇOS AÉREOS), aplicável ao caso em tela, que apresentava à época dos fatos, em seu item "o", a infração, conforme disposto *in verbis*:

Resolução ANAC nº 25/2008

ANEXO II

(...)

Tabela III (III – INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS À CONCESSIONÁRIA OU PERMISSONÁRIA DE SERVIÇOS AÉREOS)

(...)

INI - o) Infringir as normas que disciplinam o exercício da profissão de aeronauta ou de aeroviário;

(...)

32. De acordo com os documentos juntados aos autos, verifica-se que AMAPIL TAXI AEREO LTDA permitiu que os tripulantes Cleber Luiz da Silva Bonini (CANAC 118795) e Wadson Ranielly Fernandes (CANAC 140388) iniciassem jornada de trabalho às 12:00 h Zulu do dia 01/08/2014 (conforme registrado no campo "hora de apresentação" do Diário de Bordo) e terminassem a mesma às 01:12 h Zulu do dia 02/08/2014, pois conforme documentação juntada aos o corte dos motores ocorreu às 00:42 h Zulu do dia 02/08/2014 e a jornada é considerada encerrada 30 (trinta) minutos após a parada final dos motores. Sendo assim, ficou comprovado que houve extrapolação da jornada regulamentar de serviço dos tripulantes, tendo a autuada infringido a legislação vigente, cabendo-lhe portanto a aplicação de sanção administrativa.

33. ***Quanto às Alegações do Interessado:***

34. Inicialmente, registre-se que com fulcro no § 1º do art. 50 da Lei 9.784/1999, que abre a possibilidade de que a motivação da decisão de recurso administrativo consista em declaração de concordância com fundamentos de decisões anteriores, este parecerista ora endossa os argumentos trazidos pelo decisor em sede de primeira instância para a confirmação da prática infracional, bem como fundamentação e a motivação da penalidade aplicada, declarando concordância a fim de que passem a fazer parte integrante do presente parecer.

35. Com relação às alegações trazidas pelo interessado em recurso, cabem as seguintes

considerações:

36. Inicialmente, observa-se que o interessado dispõe em seu recurso que teriam sido aplicadas multas com base na **alínea "p" do inciso II do art. 302** do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei nº 7.565/86), c/c alínea "a" do art. 21 da Lei do Aeronauta (Lei nº 7.183/84), no entanto as multas foram aplicadas com base na **alínea "o" do inciso III do art. 302** do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei nº 7.565/86), c/c alínea "a" do art. 21 da Lei do Aeronauta (Lei nº 7.183/84).

37. Com relação às alegações trazidas em recurso de que a jornada teria se iniciado no dia 01/08/2014, às 12:07 h Zulu, cumpre esclarecer que está registrado na página referente ao dia 01/08/2014 da aeronave PT-RUH a informação de que a apresentação da tripulação se deu às 12:00 h Zulu, portanto a jornada se iniciou às 12:00 h Zulu, não devendo prosperar esta alegação do interessado.

38. Com relação às alegações de que a empresa realiza serviço de UTI aérea e que por vezes têm a necessidade de realizar voos mais longos, cabe registrar que esse tipo de situação deve ser prevista pela empresa ao efetuar a escala de voo de seus tripulantes, não podendo a alegação servir de justificativa para a flexibilização do que estava previsto à época quanto aos limites da jornada de trabalho dos tripulantes.

39. Com relação à alegação de que o voo Campo Grande/MS - Rio de Janeiro/RJ foi realizado com tripulação composta, cabe observar o previsto à época no art. 15 da Lei 7.183/1984, disposto abaixo:

Lei nº 7.183/1984 (...)

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

a) mediante programação;

b) para atender a atrasos ocasionados por condições meteorológicas ou por trabalhos de manutenção; e

c) em situações excepcionais, mediante autorização do Ministério da Aeronáutica.

**Parágrafo único. Uma tripulação composta poderá ser utilizada em vôos domésticos para atender a atrasos ocasionados por condições meteorológicas desfavoráveis ou por trabalhos de manutenção.**

40. Analisando-se o disposto no Parágrafo Único do art. 15 da Lei nº 7.183/1984, verifica-se que uma tripulação composta poderia ser utilizada em voos domésticos para atender a atrasos ocasionados por condições meteorológicas desfavoráveis ou por trabalhos de manutenção; não há nos autos qualquer evidência de que os voos efetuados pelos tripulantes Cleber Luiz da Silva Bonini (CANAC 118795) e Wadson Ranielly Fernandes (CANAC 140388) entre os dias 01 e 02/08/2014 enquadravam-se nessas situações.

41. Ainda sobre o assunto, deve-se registrar que em todos os quatro voos realizados pelos dois tripulantes entre os dias 01 e 02/08/2014 houve o registro de tempo de voo em condição IFR. A respeito desse assunto o RBAC 135 previa à época o seguinte em seus itens 135.101 e 135.105:

RBAC 135 (...)

**135.101 Piloto segundo em comando requerido em voos IFR**

**Nenhum detentor de certificado pode operar qualquer aeronave transportando passageiros em voo IFR, a menos que haja um piloto segundo em comando na aeronave, com qualificação IFR válida, exceto como previsto na seção 135.105.**

(...)

**135.105 Requisitos de exceção de segundo em comando: utilização do sistema de piloto automático aprovado**

(a) Salvo o disposto nas seções 135.99 e 135.111, e a menos que sejam necessários dois pilotos requeridos por este regulamento para operações VFR, **uma pessoa pode operar uma aeronave sem um segundo em comando, que esteja equipada com um sistema de piloto automático aprovado em funcionamento, e que sua utilização esteja autorizada pelas especificações operativas apropriadas.**

(b) O detentor de certificado não utilizará ninguém, e ninguém que atuará como piloto em

comando abaixo dessa seção em uma aeronave em operação sob demanda, como definido no RBAC 119, a menos que tenha no mínimo 100 horas de voo como piloto em comando de aeronaves de mesma fabricação e modelo da aeronave a ser operada, e, além disso, cumpra todos os outros requisitos aplicáveis a este regulamento.

(c) O detentor de certificado pode solicitar uma emenda às suas especificações operativas, para obter uma autorização para o uso de um sistema de piloto automático em lugar de um piloto segundo em comando.

(d) A ANAC pode emitir às especificações operativas do detentor de certificado, autorizando o uso de um sistema de piloto automático em lugar de um piloto segundo em comando, se:

(1) o piloto automático for capaz de operar os controles da aeronave para mantê-la em voo e manobrá-la nos três eixos de voo (longitudinal transversal e vertical); e

(2) o detentor de certificado demonstrar, de forma satisfatória à ANAC, que a operação utilizando o sistema de piloto automático pode ser conduzida com segurança e em conformidade com este regulamento.

(e) A emenda deve conter qualquer condição ou limitação sobre o uso do sistema de piloto automático, que a ANAC julgue necessário ser de interesse da segurança.

(sem grifos no original)

42. Em consulta às Especificações Operativas da autuada em vigor à época dos fatos, conforme evidenciado pelo documento SEI 3682491, verifica-se que estava previsto em seu item B.2.6 que para operações conduzindo passageiros, a tripulação mínima exigida deveria ser de dois pilotos. Essa constatação só reforça o fato de que a aeronave não foi operada pelos tripulantes Cleber Luiz da Silva Bonini (CANAC 118795) e Wadson Ranielly Fernandes (CANAC 140388) nos dias 01 e 02/08/2014 como tripulação composta, constituindo-se sim na tripulação mínima prevista para as operações, enquadradas portanto na alínea "a" do art. 21 da Lei do Aeronauta (Lei nº 7.183/84), com jornada de 11 (onze) horas.

43. Pelo exposto, registre-se que houve sim a extrapolação regulamentar da jornada de trabalho dos dois tripulantes, conforme bem demonstram os cálculos apresentados na decisão de primeira instância (SEI 1808595 e 1809048), com a qual se declarou concordância.

44. Assim, comprovado que as alegações de mérito do interessado não merecem prosperar, verifica-se que a aplicação da penalidade ao interessado no feito tem base legal, não devendo prosperar também sua alegação de possível afronta ao princípio da legalidade; identificado o descumprimento de normas, tem a Agência o poder-dever de aplicar as sanções cabíveis (Lei nº 11.182/05, Art. 8º, XXXV).

45. Com relação à suposta falta de motivação, cabe apontar que a decisão recorrida, ao contrário do que alega o interessado, apresenta a devida motivação para a aplicação de sanção administrativa de multa.

46. Com relação às alegações de possível afronta aos princípios da razoabilidade e da proporcionalidade, deve-se observar que o fundamento para a aplicação de sanções foi a própria prática, por parte do autuado, de atos infracionais previstos na legislação (devidamente constatado/apurado no caso, como bem mostram os autos). A partir disso, a dosimetria da pena pode ser entendida como ato vinculado aos valores e patamares estabelecidos no anexo da Resolução ANAC nº 25/2008 e dali a Administração não pode extrapolar, vez que subjugada ao princípio constitucional da estrita legalidade. É dizer que em razão da taxatividade da norma e pelo fato de a Administração Pública pautar-se pelo princípio da legalidade, impossível que a Agência determine o valor da sanção de forma arbitrária, já que deve o autuado se adequar aos requisitos da norma. Assim, as alegações de afronta aos princípios da razoabilidade e da proporcionalidade não merecem prosperar.

47. Ainda, registre-se que ao contrário do alegado pelo interessado, não se vislumbra no presente processo qualquer afronta ao princípio da moralidade.

48. Por fim, as alegações do Interessado não foram suficientes para afastar a aplicação de sanções administrativas quanto aos atos infracionais praticados.

## DOSIMETRIA DA SANÇÃO

49. Com relação à dosimetria da sanção, cabe observar que em 04/12/2018 entrou em vigor a Resolução Anac nº 472/2018, que atualizou as providências administrativas decorrentes do exercício das atividades de fiscalização sob competência da Agência. Ressalta-se que embora a Resolução nº 472/2018 tenha revogado a Resolução Anac nº 25/2008 e a Instrução Normativa Anac nº 8, de 2008, estabeleceu em seu artigo 82 que suas disposições não prejudicam atos já praticados e a aplicação das normas vigentes à época dos fatos, inclusive no que concerne às sanções aplicáveis. Desta forma, importa esclarecer que as alterações normativas citadas não influenciaram o teor do presente Parecer, que apenas passa a ter fundamento em novo normativo no que tange às questões procedimentais.

50. Conforme o disposto no art. 34 da Resolução ANAC nº 472/2018, a sanção de multa será expressa em moeda corrente e calculada a partir do valor intermediário constante das tabelas aprovadas em anexo a esta Resolução, salvo existência de previsão em legislação específica.

51. Para o reconhecimento da circunstância atenuante prevista no art. 36, § 1º, inciso I da Resolução Anac nº 472/2018 (“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.

52. Da mesma forma, entende-se que o Interessado 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 art. 36, § 1º, inciso II da Resolução nº 472/2018.

53. Com relação à atenuante "inexistência de aplicação de penalidades no último ano", corroborando com a decisão de primeira instância, em pesquisa no Sistema Integrado de Gestão de Crédito (SIGEC), verifica-se que não existiam penalidades ocorridas no ano anterior à ocorrência narrada no Auto de Infração em tela com crédito já constituído em caráter definitivo quando proferida a decisão de primeira instância, portanto reconhece-se a incidência da mesma.

54. Quanto à existência de circunstância agravante, não se vê, nos autos, qualquer elemento que configure hipótese prevista no § 2º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018.

55. Dada a existência de uma circunstância atenuante e a ausência de circunstâncias agravantes aplicáveis ao caso, deve cada sanção ser mantida no patamar mínimo previsto para o tipo infracional, no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais).

## CONCLUSÃO

56. Pelo exposto, sugiro **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO** as duas multas aplicadas pela autoridade competente de primeira instância administrativa no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais), totalizando o valor de R\$ 8.000,00 (oito mil reais).

57. À consideração superior

**HENRIQUE HIEBERT**

**SIAPE 1586959**



Documento assinado eletronicamente por **Henrique Hiebert, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 01/11/2019, às 15:43, 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 **3678075** e o código CRC **DF7BA8A**.

---

**Referência:** Processo nº 00058.527894/2017-71

SEI nº 3678075



## B.1 ÁREA DE OPERAÇÃO

Área de Operação	Área Autorizada	Aeronaves
Brasil	Todo Território Brasileiro, exceto a plataforma continental.	Toda frota
América do Sul	ARGENTINA [Buenos Aires, Córdoba e Rosário], BOLÍVIA [Santa Cruz], PARAGUAY [Assunción] e URUGUAY	Toda frota

## B.2 TIPO DE OPERAÇÃO

### B.2.1 – Geral

O detentor destas Especificações Operativas está autorizado a conduzir serviços de transporte aéreo público não-regular, como Empresa de táxi aéreo limitada aos seguintes serviços:

- Transporte de passageiros (PSG).
- Transporte de Cargas (CRG)
- Transporte de passageiros enfermos (AEM).

### B.2.2 - Operações em Condições de Gelo:

Não Autorizado.

### B.2.3 – Operação entre 10.000 pés e 12.000 pés:

Não Autorizado por tempo de voo igual ou superior a trinta minutos de duração.

### B.2.4 – Operação acima de 12.000 pés:

Não Autorizado.

### B.2.5 – Operação no Espaço Aéreo Superior:

Não Autorizado.

### B.2.6 – Operação IFR:

Em operações conduzindo passageiros, a tripulação mínima deve ser de 02 (dois) pilotos.

### B.2.7 – Transporte de Carga:

Autorizado o transporte de carga com a aeronave modelo EMB-810D (PT-WYQ) e EMB-810D (PT-VLO). A operação transporte de carga deverá ser realizada conforme estabelecido na revisão atualizada do manual de operações das aeronaves e seus respectivos suplementos.

### B.2.8 - Transporte Aéreo de Passageiros Enfermos (AEM):

Autorizado com a aeronave PT-RUH, inclusive o uso de incubadora.

Autorizado com a aeronave PT-WYQ.

### B.2.9 - Categoria II (C2):

Não Autorizado.

### B.2.10 - Categoria III (C3):

Não Autorizado

### B.2.11 - Extended Twin Operations ETOPS:

Não Autorizado.

### B.2.12 - North Atlantic-Minimum Navigation Performance Specifications NAT-MNPS:

Não Autorizado.

### B.2.13 - B-RNAV:

Não Autorizado.

### B.2.14 - Operação sobre a Água - OFF SHORE (OFS):

Não Autorizado.

### B.2.15 – Ligação Sistemática:

Não Autorizado.

As operações deverão ser conduzidas de acordo com os requisitos do RBHA 91, RBAC 119, RBAC 135 e IS 119-001.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL  
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

**DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 1508/2019**

PROCESSO Nº 00058.527894/2017-71  
INTERESSADO: AMAPIL TAXI AEREO LTDA

Brasília, 01 de novembro de 2019.

1. Trata-se de recurso interposto por AMAPIL TAXI AEREO LTDA, CNPJ - 70.390.497/0001-87, contra decisão de primeira instância da Superintendência de Padrões Operacionais - SPO, proferida em 11/05/2018, que aplicou duas multas no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais), totalizando o valor de R\$ 8.000,00 (oito mil reais), pelo cometimento das infrações identificadas no Auto de Infração nº 001998/2017, pela autuada *escalar ou permitir operação com extrapolação do limite de jornada de trabalho de aeronauta em tripulação simples ou mínima*. As infrações foram capituladas na alínea "o" do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei nº 7.565/86), c/c alínea "a" do art. 21 da Lei do Aeronauta (Lei nº 7.183/84).

2. Por celeridade processual e com fundamento no art. 50, § 1º, da Lei nº 9.784, de 1999, ratifico os argumentos trazidos na proposta de decisão [**Parecer nº 1351/2019/JULG ASJIN/ASJIN - SEI 3678075**], ressaltando que, embora a Resolução ANAC nº 472, de 2018, tenha revogado a Resolução ANAC nº 25, de 2008, e a IN ANAC nº 8, de 2008, também estabeleceu em seu art. 82 que suas disposições não prejudicam atos já praticados e a aplicação das normas vigentes à época dos fatos, inclusive no que concerne às sanções aplicáveis.

3. Desta forma, importa esclarecer que as alterações normativas citadas não influenciaram o teor da presente decisão, que apenas passa a ter fundamento em novo normativo no que tange às questões procedimentais.

4. Dito isto, com base nas atribuições a mim conferidas pelas designações que constam nas Portarias ANAC nº 751, de 7/3/2017, e nº 1.518, de 14/5/2018, e com fundamento no art. 42 da Resolução ANAC nº 472, de 2018, e competências conferidas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381, de 2016, **DECIDO**:

- por conhecer e **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso interposto por **AMAPIL TAXI AEREO LTDA, CNPJ - 70.390.497/0001-87**, ao entendimento de que restaram configuradas a prática das infrações descritas no Auto de Infração nº 001998/2017, capituladas na alínea "o" do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei nº 7.565/86), c/c alínea "a" do art. 21 da Lei do Aeronauta (Lei nº 7.183/84), e por **MANTER as duas multas** aplicadas pela autoridade competente da primeira instância administrativa no valor de **R\$ 4.000,00 (quatro mil reais)**, totalizando o valor de R\$ 8.000,00 (oito mil reais), com a incidência de uma circunstância atenuante e a ausência de circunstâncias agravantes, referente ao Processo Administrativo Sancionador 00058.527894/2017-71 e ao Crédito de Multa nº **664148182**.

5. À Secretaria.
6. Notifique-se.
7. Publique-se.

*Cássio Castro Dias da Silva*  
SIAPE 1467237

Presidente da Turma Recursal do Rio de Janeiro



Documento assinado eletronicamente por **Cássio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 04/11/2019, às 19:19, 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 **3680805** e o código CRC **8787F0E1**.

---

Referência: Processo nº 00058.527894/2017-71

SEI nº 3680805