



**PARECER Nº** 1383/2019/JULG ASJIN/ASJIN  
**PROCESSO Nº** 00065.163701/2012-46  
**INTERESSADO:** MARCOS MELLO MONTEIRO DE REZENDE

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

**AINI:** 04826/2012 **Data da Lavratura:** 21/09/2012

**Crédito de Multa (nº SIGEC):** 652439157

**Infração:** *Exceder os limites de horas de trabalho.*

**Enquadramento:** alínea "p" do inciso II do art. 302 do CBA c/c a alínea "a" do art. 21 da Lei nº. 7.183/84 - Lei do Aeronauta.

**Proponente:** Sérgio Luís Pereira Santos - Membro Julgador (SIAPE 2438309 / Portaria ANAC nº 1.921, de 21/10/2009).

**INTRODUÇÃO**

Trata-se de processo administrativo instaurado sob o número em referência, por descumprimento da alínea "p" do inciso II do art. 302 do CBA c/c a alínea "a" do art. 21 da Lei nº. 7.183/84 - Lei do Aeronauta, cujo Auto de Infração nº. 04826/2012 foi lavrado, em 21/09/2012 (fl. 01), com a seguinte descrição, abaixo *in verbis*:

DATA: 21/02/2012 HORA: 03:40 LOCAL: Aeroporto Internacional de Salvador (SBSV)

Código da Ementa: ELT

Descrição da Ocorrência: Exceder os limites de horas de trabalho.

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, página nº. 0015, correspondente ao dia 20/02/2012, e a Papeleta Individual de Horário de Serviço Externo referente ao mês de fevereiro, constatou-se que: O piloto Marcos Mello Monteiro de Rezende (CANAC 680017) apresentou-se ao trabalho à 01:30h (uma hora e trinta minutos) (horário local) do dia 20/02/2012. O piloto Marcos Mello Monteiro de Rezende (CANAC 680017) encerrou a jornada às 03:40h (três horas e quarenta minutos) do dia 21/02/2012. A duração da jornada do piloto Marcos Melo Monteiro Rezende (CANAC 680017) foi de 26h10 min (vinte e seis horas e dez minutos). Segundo anotação na Papeleta Individual do Horário de Serviço Externo referente ao mês de fevereiro, não houve interrupção programada da viagem. O piloto Marcos Melo Monteiro de Rezende (CANAC 680017) excedeu os limites de horas de trabalho, que, para integrante de uma tripulação simples, a duração da jornada de trabalho do aeronauta será de 11 (onze) horas.

Capitulação: Artigo 302, inciso "II", alínea "p" da Lei nº. 7.565, de 19/12/1986.

Em Relatório de Fiscalização nº. 03/2012/PS/SV/UR/RECIFE/SSO, datado de 21/11/2012 (fls. 02 a 05) o inspetor de aviação civil constata, conforme abaixo, *in verbis*:

**Relatório de Fiscalização nº. 03/2012/PS/SV/UR/RECIFE/SSO** (fls. 02 a 05) [...]

Durante a 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, foram constadas as seguintes irregularidades:

Ao se analisar o diário de bordo da aeronave PP-MGM dia 20/02/2012 (diário de bordo nº 006/PP-MGM/2012, folha nº 0015) e a Papeleta Individual de Horário de Serviço Externo referente ao mês de fevereiro, constatou-se que o piloto Marcos Mello Monteiro de Rezende (CANAC 680017) excedeu os limites de horas de trabalho que, de acordo com Art. 21, alínea "a" da Lei 7.183, de 5 de abril de 1984, é de **11 (onze) horas para tripulação simples**.

A jornada do dia 20/02/2012 iniciou-se às 01:30h (uma hora e trinta minutos), e este registro consta no Diário de Bordo assinado pelo tripulante. O último corte de motores ocorreu às 03:10h (três horas e dez minutos) do dia 21/02/2012, de modo que, como a jornada encerra-se 30 (trinta) minutos após a parada final dos motores (Art. 20 §4º da Lei 7.183, de 5 de abril de 1984), o encerramento deu-se à 03:40h (três horas e quarenta minutos) do dia 21/02/2012. Segundo registro na Papeleta Individual de Horário de Serviço Externo referente ao mês de fevereiro, não houve interrupção programada da viagem para estas datas. A duração da jornada do piloto Marcos Mello Monteiro de Rezende (CANAC 680017) em 20/02/2012 foi de **26h10min** (vinte e seis horas e dez minutos). A aeronave Robinson R-44 da empresa MARAVILHA TÁXI AÉREO LTDA., pilotada por Marcos Mello Monteiro de Rezende (CANAC 680017), em sua certificação de tipo, exige como tripulação mínima de 1 (um) tripulante, de modo que as operações nesta aeronave são realizadas com **tripulação simples** (Art. II 40 da Lei 7.183, de 5 de abril de 1984).

Pelo que foi exposto, conclui-se que o piloto em comando Marcos Mello Monteiro de Rezende (CANAC 680017) cometeu infração ao Artigo 21 alínea "a" da Lei 7.183 de 05 de abril de 1984 e ao Artigo 302, inciso "II" alínea "p" da LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986. E a empresa MARAVILHA TÁXI AÉREO LTDA., na ocasião supracitada, infringiu Artigo 302, inciso "III" alínea "o" da LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986.

Foram anexadas a este relatório as cópias do termo de abertura e da folha nº 0015 do Diário de Bordo nº 006/PP-MGM/2012, do dia 20/02/2012, respectivamente e da Papeleta Individual de Horário de Serviço Externo referente ao mês de fevereiro.

A este relatório foi anexado o Auto de Infração nº 04825/2012, lavrado para a empresa MARAVILHA TÁXI AÉREO LTDA. Também foi emitida a VIA 001 do mesmo relatório, à qual foi anexado o Auto de Infração nº 04826/2012, lavrado para o piloto em comando MARCOS MELLO MONTEIRO DE REZENDE (CANAC 680017). [...]

**[grifos no original]**

O interessado, notificado, em 26/12/2012 (fl. 06), ofereceu Defesa, protocolada na ANAC no dia 17/01/2013 (fls. 07 a 17), oportunidade em que alega que: (i) "[...] o auto de infração sob comento é absolutamente nulo, pois apesar de fazer uma apertada síntese dos fatos NÃO indica precisamente qual seria o dispositivo legal supostamente infringido pela empresa, o que impede a perfeita compreensão do auto de infração, prejudicando o direito do contraditório e da ampla defesa"; (ii) "[...] no Auto de Infração há meramente a capitulação do art. 302, inciso III, "o", da Lei nº. 7.565/86, [...]"; (iii) houve afronta ao princípio da legalidade; (iv) "[o interessado] não se atinou ao trabalho por 26 horas seguidas como tenta levar a crer a ilustre inspetora"; (v) "[...] no dia 20/02/2012, o referido piloto realizou uma série de voos de curtíssima duração, que totalizaram 2h50, salientando que o último voo em tal dia foi das 13 às 15h10, mas por equívoco constou no registro de voo 1pm às 3h10pm"; (vi) no dia 21/02/2012, o piloto realizou outra série de voos de curtíssima duração, totalizando 05h10 de voo, sendo o primeiro voo ocorreu às 11h20 e o último às 22h30, sendo, contudo, voos interruptos"; (vii) "[...] os voos ocorreram em dois dias distintos e com jornadas distintas, sendo que no dia 20/02/2012 o total de horas voadas foi de 02h50 e no dia 21/02/2012 foram 05h10 horas voadas"; (viii) "[...] que no local onde a aeronave fica hangarada há sala de repouso para pilotos"; e (ix) "[...] pelo mesmo fato ora contestado foram lavrados dois autos de infração distintos: um contra o piloto e outro contra a empresa de táxi aéreo [...]"

*Por despacho*, datado de 09/09/2015 (fl. 20), o setor de decisão de primeira instância decide convalidar o referido Auto de Infração, passando, *assim*, o enquadramento para a alínea "a" do art. 21 da Lei nº. 7.183/84 - Lei do Aeronauta c/c a alínea "p" do inciso II do art. 302 do CBA.

O interessado, *devidamente*, notificado, em 28/09/2015 (fls. 21 e 22), quanto ao ato de convalidação do referido Auto de Infração (fl. 20), apresenta as suas considerações, em 07/10/2015 (fls. 23 a 32), oportunidade em que reitera os termos apresentados, *anteriormente*, em sua defesa.

O setor competente, *em decisão motivada*, datada de 01/12/2015 (fls. 36 a 39), confirmou o ato infracional, enquadrando a referida infração na alínea "p" do inc. II do art. 302 do CBA c/c a alínea "a"

do artigo 21 da Lei do Aeronauta, aplicando, considerando presença de condição atenuante (inciso III do §1º do art. 22 da Resolução ANAC nº. 25/08) e a ausência de agravantes (incisos do §2º do artigo 22 da Resolução ANAC nº. 25/08), *ao final*, multa no *patamar mínimo* previsto na norma, no valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais).

*No presente processo*, verifica-se notificação válida de Decisão, datada de 23/03/2018 (SEI! 1645365), a qual foi recebida pelo interessado em 03/04/2018 (SEI! 1794031).

O interessado apresenta o seu recurso, em 12/04/2018 (SEI! 1739633 e 1748663), oportunidade em que: (i) reitera os argumentos apresentados em *sede de defesa*; (ii) aponta que os argumentos apresentados em defesa não foram considerados em decisão de primeira instância; (iii) "[...] a jornada do piloto não foi ininterrupta, muito pelo contrário, eis que ocorreram várias interrupções e os intervalos entre os referidos voos eram de aproximadamente duas horas SEM EXTRAPOLAÇÃO DA JORNADA DE 11H DIÁRIAS" (GRIFOS NO ORIGINAL); (iv) anexa fotografias da sala de repouso para pilotos no local de hangaragem da aeronave; e (v) entende ter ocorrido *bis in idem*, tendo em vista, diante da uma mesma circunstância fática, terem sido lavrados dois autos de infração, um em face da empresa operadora e outro em desfavor do interessado.

### **Dos Outros Atos Processuais:**

- Relatório de HORA APRESENTAÇÃO DA TRIPULAÇÃO da empresa MARAVILHA TÁXI AÉREO LTDA. (fl. 03);
- PAPELETA INDIVIDUAL DE HORÁRIO DE SERVIÇO EXTERNO (fl. 04);
- Diário de Bordo nº. 006/PP-MGM/2012 (fl. 05);
- Aviso de Recebimento - AR, datado de 26/12/2012 (fl. 06);
- Alteração e Consolidação do Contrato Social da empresa MARAVILHA TÁXI AÉREO LTDA. (fls. 13 a 17);
- Extrato de lançamentos de multas no Sistema Integrado de Gestão de Créditos - SIGEC em desfavor do interessado, de 17/07/2015 (fl. 18);
- Despacho de Encaminhamento ACPI/SSO, datado de 03/08/2015 (fl. 19);
- Notificação de Convalidação nº. 781/2015/ACPI/SPO/RJ, datada de 15/09/2015 (fl. 21);
- Aviso de Recebimento - AR, datado de 28/09/2015 (fl. 22);
- Alteração e Consolidação do Contrato Social da empresa MARAVILHA TÁXI AÉREO LTDA. (fls. 24 a 25);
- Envelope (fl. 32);
- Extrato de lançamentos de multas no Sistema Integrado de Gestão de Créditos - SIGEC em desfavor do interessado, de 16/10/2015 (fl. 33);
- Despacho de Encaminhamento ACPI/SSO, datado de 29/10/2015 (fl. 34);
- Extrato Pôr do Sol (fl. 35);
- Sistema SACI do aeronavegante (fls. 40 e 41);
- Extrato do Sistema Integrado de Gestão de Créditos - SIGEC em desfavor do interessado, de 29/12/2015 (fl. 42);
- NOTIFICAÇÃO DE DECISÃO, datada de 29/12/2015 (fl. 43);
- Despacho de Encaminhamento ACPI/SPO, datado de 04/01/2016 (fl. 44);
- Termo de Encerramento de Trâmite Físico, de 22/03/2018 (SEI! 1639988);

- Despacho ASJIN, de 22/03/2018 (SEI! 1640009);
- Despacho CCPI, de 23/03/2018 (SEI! 1645350);
- Sistema SACI, de 22/03/2018 (SEI! 1645360);
- Extrato SIGEC, de 23/03/2018 (SEI! 1647798);
- NOTIFICAÇÃO DE DECISÃO - PAS Nº 877/2018/CCPI/SPO-ANAC, de 23/03/2018 (SEI! 1645365);
- Envelope (SEI! 1748663);
- Despacho CCPI, de 24/04/2018 (SEI! 1749942);
- Aviso de Recebimento - AR, de 03/04/2018 (SEI! 1794031); e
- Despacho de aferição de tempestividade recursal, de 20/07/2018 (SEI! 2039016).

## É o breve Relatório.

### 1. FUNDAMENTAÇÃO

#### *Quanto à Fundamentação da Matéria – Exceder os limites de horas de trabalho.*

O interessado foi autuado, *segundo à fiscalização*, por *exceder os limites de horas de trabalho*, em afronta à alínea "p" do inciso II do art. 302 do CBA c/c a alínea "a" do art. 21 da Lei nº. 7.183/84 - Lei do Aeronauta, com a seguinte descrição no Auto de Infração nº. 04826/2012, este lavrado em 21/09/2012 (fl. 01), *in verbis*:

DATA: 21/02/2012                      HORA: 03:40                      LOCAL: Aeroporto Internacional de Salvador (SBSV)

Código da Ementa: ELT

Descrição da Ocorrência: Exceder os limites de horas de trabalho.

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, página nº. 0015, correspondente ao dia 20/02/2012, e a Papeleta Individual de Horário de Serviço Externo referente ao mês de fevereiro, constatou-se que: O piloto Marcos Mello Monteiro de Rezende (CANAC 680017) apresentou-se ao trabalho à 01:30h (uma hora e trinta minutos) (horário local) do dia 20/02/2012. O piloto Marcos Mello Monteiro de Rezende (CANAC 680017) encerrou a jornada às 03:40h (três horas e quarenta minutos) do dia 21/02/2012. A duração da jornada do piloto Marcos Melo Monteiro Rezende (CANAC 680017) foi de 26h10 min (vinte e seis horas e dez minutos). Segundo anotação na Papeleta Individual do Horário de Serviço Externo referente ao mês de fevereiro, não houve interrupção programada da viagem. O piloto Marcos Melo Monteiro de Rezende (CANAC 680017) excedeu os limites de horas de trabalho, que, para integrante de uma tripulação simples, a duração da jornada de trabalho do aeronauta será de 11 (onze) horas.

Capitulação: Artigo 302, inciso "II", alínea "p" da Lei nº. 7.565, de 19/12/1986.

Diante da infração do processo administrativo em questão, a autuação foi realizada com fundamento na alínea alínea "p" do inciso II do artigo 302 do CBA, que dispõe o seguinte, *in verbis*:

#### **CBA**

Art. 302. A **multa** será aplicada pela prática das seguintes infrações: (...)

II – infrações imputáveis a aeronautas e aeroviários ou operadores de aeronaves; (...)

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

(grifos nossos)

Com relação à normatização complementar, deve-se apontar o disposto na alínea "a" do art. 21 da Lei nº. 7.183/84, a qual *regula o exercício da profissão do aeronauta*, conforme abaixo descrito, *in verbis*:

**Lei nº. 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; (...)

(**grifos nossos**)

Conforme apontado pela fiscalização, em Relatório de Fiscalização nº. 03/2012/PS/SV/UR/RECIFE/SSO, datado de 21/11/2012 (fls. 02 a 05), o inspetor de aviação civil constata, que "[a] jornada [do interessado] do dia 20/02/2012 iniciou-se às 01:30h (uma hora e trinta minutos), e este registro consta no Diário de Bordo assinado pelo tripulante. O último corte de motores ocorreu às 03:10h (três horas e dez minutos) do dia 21/02/2012, de modo que, como a jornada encerra-se 30 (trinta) minutos após a parada final dos motores (Art. 20 §4º da Lei 7.183, de 5 de abril de 1984), o encerramento deu-se à 03:40h (três horas e quarenta minutos) do dia 21/02/2012. Segundo registro na Papeleta Individual de Horário de Serviço Externo referente ao mês de fevereiro, não houve interrupção programada da viagem para estas datas. A duração da jornada do piloto Marcos Mello Monteiro de Rezende (CANAC 680017) em 20/02/2012 foi de **26h10min** (vinte e seis horas e dez minutos). [...]", infração capitulada na alínea "p" do inciso II do art. 302 do CBA c/c a alínea "a" do art. 21 da Lei nº. 7.183/84 - Lei do Aeronauta.

Destaca-se que, com base na Tabela do ANEXO I da Resolução ANAC nº 25/08, para *pessoa física*, o valor da multa referente a este item poderá ser imputado em R\$ 2.000,00 (grau mínimo); R\$ 3.500,00 (grau médio) ou R\$ 5.000,00 (grau máximo).

Ao se relacionar o fato concreto descrito nos autos do presente processo com o que determina os fragmentos legais descritos acima, configura-se o descumprimento da legislação em vigor pelo autuado.

## 2. **DAS QUESTÕES DE FATO (*QUAESTIO FACTI*)**

No caso em tela, em Relatório de Fiscalização nº. 03/2012/PS/SV/UR/RECIFE/SSO, datado de 21/11/2012 (fls. 02 a 05), o inspetor de aviação civil constata, que "[a] jornada [do interessado] do dia 20/02/2012 iniciou-se às 01:30h (uma hora e trinta minutos), e este registro consta no Diário de Bordo assinado pelo tripulante. O último corte de motores ocorreu às 03:10h (três horas e dez minutos) do dia 21/02/2012, de modo que, como a jornada encerra-se 30 (trinta) minutos após a parada final dos motores (Art. 20 §4º da Lei 7.183, de 5 de abril de 1984), o encerramento deu-se à 03:40h (três horas e quarenta minutos) do dia 21/02/2012. Segundo registro na Papeleta Individual de Horário de Serviço Externo referente ao mês de fevereiro, não houve interrupção programada da viagem para estas datas. A duração da jornada do piloto Marcos Mello Monteiro de Rezende (CANAC 680017) em 20/02/2012 foi de **26h10min** (vinte e seis horas e dez minutos). [...]", infração capitulada na alínea "p" do inciso II do art. 302 do CBA c/c a alínea "a" do art. 21 da Lei nº. 7.183/84 - Lei do Aeronauta.

Conforme consta da análise de decisão de primeira instância (fls. 36 a 39), deve-se apontar os cálculos, referentes à jornada do dia 20/02/2012, apresentados, dos quais **resultaram uma "extrapolação efetiva" de 17h07min por parte do tripulante.**

## 3. **DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO E DO ENFRENTAMENTO DOS ARGUMENTOS DE DEFESA**

O interessado, *notificado*, em 26/12/2012 (fl. 06), ofereceu Defesa, protocolada na ANAC no dia 17/01/2013 (fls. 07 a 17). *Nesse sentido*, deve-se apontar as sólidas considerações apostas pelo setor de decisão de primeira instância (fls. 36 a 39), oportunidade em que pode afastar, *adequadamente*, as alegações do ente interessado. *Sendo assim*, com fundamento no §1º do art. 50 da Lei nº. 9.784/99, deve-se concordar com tais argumentos, os quais, *agora*, passam a fazer parte da presente análise, apresentando, ainda, *abaixo*, a sua transcrição em parte, *in verbis*:

**Decisão de 1ª Instância** (fls. 36 a 39) [...]

## **2.2. Análise da Defesa**

Embora sabido que as empresas exercem forte pressão econômica sobre seus empregados, sendo estes o elo mais fraco do sistema, não se pode olvidar que a Lei do Aeronauta existe justamente com intuito de proteger os profissionais, e com isso, garantir a segurança de voo. Por outro lado, a legislação também impõe solidariedade àqueles que cumprem ordem exorbitante do empregador, conforme preconiza de forma taxativa o artigo 294 do CBAer:

*Art. 294. Será solidária a responsabilidade de quem cumprir ordem exorbitante ou indevida do proprietário ou explorador da aeronave, que resulte em infração deste Código.*

A legislação, portanto, atrela as responsabilidades a fim de se evitar mero fortuito interno nas operações da empresa: ainda que sua ocorrência seja considerada imprevisível, não pode ser tomada como inevitável, já que a exploradora tem, sim, como atuar na prevenção de sua ocorrência, e é o que dela se espera. Tais ocorrências fazem parte da realidade do transporte aéreo.

Cabe à empresa, assim, ao planejar sua escala de serviços, levar todos esses fatores em consideração, evitando incorrer em violação aos limites previstos na Lei do Aeronauta e mantendo o Nível Adequado de Segurança Operacional. Todavia, cabe, com toda certeza, aos tripulantes, tomarem as medidas necessárias no intuito de evitar extrapolar a Lei do Aeronauta, ou seja, respeitar a lei.

Foi aventado pelo Autuado o Princípio do Non Bis In Idem, quando afirma que a autoridade da Aviação Civil examinou todos os seus aspectos quanto da emi - do presente Auto de Infração, e mesmo assim, autuou por diversas vezes o administrado pelo mesmo fato gerador.

Tal alegação não procede, uma vez os Autos de Infração foram lavrados para pessoas diversas, quais sejam, o Autuado e a empresa MARAVILHA TÁXI AÉREO LTDA., empregadora, ambas responsáveis pela duração da jornada.

O artigo 297 do CBAer estabelece:

*Art. 297 A pessoa jurídica empregadora responderá solidariamente com seus prepostos, agentes, empregados ou intermediários, pelas infrações por eles cometidas no exercício das respectivas funções. (g.n.)*

Ademais, José da Silva Pacheco [Comentários ao Código Brasileiro de Aeronáutica; 4ª ed. Rio de Janeiro: Forense, p. 461, 2006], doutrina que "*nas infrações do art. 302, II, imputáveis a aeronautas, aeroviários ou operadores de aeronaves, ainda que estes aleguem que cumpriram ordem dos exploradores, não se eximem da sanção que, ademais, se aplica, também, ao que deu ordem indevida, exorbitante ou ilegal*".

O Autuado fez, ainda, uma analogia entre a extrapolação de jornada aos olhos da legislação aeronáutica e a legislação trabalhista. Esta alegação tampouco merece prosperar, tendo em vista que a legislação aeronáutica foi criada com intuito de se garantir a segurança de voo por meio de mecanismos de controle de jornada de trabalho que reduzem ou minimizam os efeitos danosos da fadiga nos aeronautas. Destarte, não cabe a analogia entre legislação trabalhista e a legislação aeronáutica.

O Autuado alegou que, em capitulação, a fiscalização deixou de indicar precisamente os pressupostos de fato e de direito que ensejou a autuação, ao descrever genericamente em ocorrência: extrapolação da jornada de trabalho. Contudo, a descrição do Auto de Infração em referência, supracitada, expõe detalhadamente a infração cometida, a extrapolação de jornada. Ademais, conforme a Convalidação (fl. 20), foi informada a legislação complementar infringida pelo Autuado.

Sobre o mérito em si, o Autuado não trouxe elementos de prova a seu favor quando argumenta sobre os horários anotados no Diário de Bordo, sobre cálculos e interpretação incorretos. Alegou que, no hangar onde está baseado, há instalações para o repouso dos tripulantes.

Entretanto, em nenhum momento o Autuado apresenta provas cabais do que alega. A Lei nº 9.784/1.999 dispõe, em seu artigo 36, que "*cabe ao interessado a prova dos fatos que tenha alegado, sem prejuízo do dever atribuído ao órgão competente para instrução e do disposto no artigo 37 desta Lei*". [...]

**[grifos no original]**

O interessado, *devidamente*, notificado, em 28/09/2015 (fls. 21 e 22), quanto ao ato de convalidação do

referido Auto de Infração (fl. 20), apresenta as suas considerações, em 07/10/2015 (fls. 23 a 32), oportunidade em que reitera os termos apresentados, *anteriormente*, em sua defesa. *Nesse sentido*, como o interessado, *nesta oportunidade*, se limita a reiterar as suas alegações já apostas em *sede de defesa* e que foram, *conforme visto acima*, afastadas em sede de decisão de primeira instância, este analista técnico corrobora com a análise já realizada, adotando como seus os fundamentos apresentados, em consonância com o §1º do art. 50 da Lei nº. 9.784/99.

O setor competente, *em decisão motivada*, datada de 01/12/2015 (fls. 36 a 39), confirmou o ato infracional, enquadrando a referida infração na alínea “p” do inc. II do art. 302 do CBA c/c a alínea “a” do artigo 21 da Lei do Aeronauta, aplicando, considerando presença de condição atenuante (inciso III do §1º do art. 22 da Resolução ANAC nº. 25/08) e a ausência de agravantes (incisos do §2º do artigo 22 da Resolução ANAC nº. 25/08), *ao final*, multa no *patamar mínimo* previsto na norma, no valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais).

O interessado apresenta o seu recurso, em 12/04/2018 (SEI! 1739633 e 1748663), oportunidade em que:

(i) reitera os argumentos apresentados em *sede de defesa* - *Conforme já apontado acima*, todos os argumentos apresentados pelo interessado, tanto em *sede de defesa* quanto após a convalidação do referido Auto de Infração, foram afastados em decisão de primeira instância, não podendo servir para, *agora*, afastar a responsabilidade do interessado quanto ao ato infracional que lhe está sendo imputado no presente processo.

(ii) aponta que os argumentos apresentados em defesa não foram considerados em decisão de primeira instância - *Conforme verificado acima*, as alegações do interessado, *tempestivamente*, apresentadas a esta ANAC foram, *sim*, avaliadas e, *também*, consideradas na decisão de primeira instância, apesar de todas, *devidamente*, afastadas pela argumentação do então analista técnico desta ANAC, não servindo, *então*, como excludente de sua responsabilização administrativa.

(iii) “[...] a jornada do piloto não foi ininterrupta, muito pelo contrário, eis que ocorreram várias interrupções e os intervalos entre os referidos voos eram de aproximadamente duas horas SEM EXTRAPOLAÇÃO DA JORNADA DE 11H DIÁRIAS” (GRIFOS NO ORIGINAL) - *Quanto a estas considerações do recorrente*, observa-se que este alega, sem, *contudo*, apresentar as comprovações de que, *de fato*, assim ocorreu. Deve-se apontar que os dados que resultaram na identificação do ato infracional foram retirados dos documentos analisados, *em inspeção realizada*, o que comprovou a irregularidade, não servindo a alegação do interessado de que o constante nos documentos apresentados não confere com a verdade dos fatos. A modificação do fato gerador de um ato infracional pode, *sim*, anular o seu processamento em curso, tendo em vista o respeito ao *devido processo legal*, mas, *para que assim se entenda*, o interessado deverá fazer prova robusta de que de outra forma ocorreu, não ficando, *no entanto*, *se for o caso*, livre do processamento quanto ao outro ato infracional cometido. *No caso em tela*, deve-se verificar que o interessado apresenta ao agente fiscal os documentos que foram inspecionados, de onde foi extraído o ato infracional ora processado. Caso o interessado queira apontar mácula nos registros dos documentos apresentados à fiscalização, deverá fazer prova de suas alegações, bem como, *se for o caso*, suportar o processamento de possível ato infracional. *No caso em tela*, observa-se que o interessado não apresenta provas robustas de que o constante dos documentos vistoriados não conferem com a verdade dos fatos.

(iv) anexa fotografias da sala de repouso para pilotos no local de hangaragem da aeronave - O interessado, *em sede recursal*, apresenta fotos do ambiente reservado para descanso de tripulações, no local onde fica hangarada a aeronave, sem, *contudo*, apresentar evidências de que as mesmas instalações serviram para o seu descanso nas datas ventiladas pelo agente fiscal, as quais, *repito*, fazem parte dos documentos inspecionados. O fato é que este período de descanso deveria fazer parte dos documentos inspecionados, não servindo, *agora*, as simples alegações do interessado, sem qualquer prova de que assim não ocorreu, como forma de se modificar o registrado na documentação apresentada. Importante ressaltar que os documentos relativos às operações com aeronaves são de extrema importância para este órgão regulador, como forma de, *assim*, viabilizar a sua principal atividade, ou seja, promover a segurança das operações pela efetiva fiscalização. *Sendo assim*, todos os documentos relativos às operações com aeronaves devem estar, *adequadamente*, preenchidos, como forma de viabilizar o exercício da ação fiscal,

sob pena, *do contrário*, resultar em um aumento do risco da atividade, indo, então, na contramão dos anseios da sociedade.

(v) entende ter ocorrido *bis in idem*, tendo em vista, diante da uma mesma circunstância fática, terem sido lavrados dois autos de infração, um em face da empresa operadora e outro em desfavor do interessado - Não se pode apontar ter ocorrido o alegado *bis in idem*, pois, além da responsabilidade do tripulante quanto ao ato infracional cometido, deve-se apontar, *também*, a possível responsabilização do operador em, *de alguma forma*, autorizar que seja realizada a operação em dissonância à normatização. É dever do operador zelar pela segurança das operações, o que só se pode conseguir diante do estrito cumprimento da normatização. O operador, *diante da possibilidade de materialização de ato infracional*, deve buscar impedir que o mesmo seja realizado, sob pena, *do contrário*, restar a sua responsabilização, quanto ao seu dever de zelar pelas operações. *Sendo assim, no caso em tela*, não se pode falar em incidência do instituto do *bis in idem*, mas, *sim*, de que a mesma situação fática resultou na penalização do tripulante e do operador, cada qual na medida de sua responsabilidade quanto ao cumprimento da normatização em vigor.

*Sendo assim*, deve-se apontar que o interessado, *quanto em sede de defesa quanto em sede recursal*, não consegue apresentar qualquer excludente quanto ao ato infracional que lhe está sendo imputado no presente processo.

#### 4. DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

Verificada a regularidade da ação fiscal, temos que verificar a correção do valor da multa aplicada como sanção administrativa ao ato infracional imputado.

##### ***Da Norma Vigente à Época dos Fatos:***

Quanto ao valor da multa aplicada pela decisão de primeira instância administrativa de R\$ 2.000,00 (dois mil reais), tem-se que apontar a sua regularidade, por estar dentro dos limites impostos, *à época*, pela *então vigente* Resolução ANAC nº. 25/08.

##### ***Das Condições Atenuantes:***

Ressalta-se que o CBA, em seu art. 295, dispõe que a multa será imposta de acordo com a gravidade da infração. Nesse sentido, a *então* Resolução ANAC nº. 25/08, bem como a *hoje vigente* Resolução ANAC nº. 472, de 06/06/2018, *estabelecem providências administrativas decorrentes do exercício das atividades de fiscalização sob competência da ANAC, respectivamente, no caput do art. 22 e no caput do seu art. 36*, aponta que na dosimetria "serão consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes".

Em decisão de primeira instância foi reconhecida a existência de uma condição atenuante (inciso III do §1º do art. 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº. 25/08, bem como previsto no inciso III do §1º do artigo 36 da *hoje vigente* Resolução ANAC. nº 472/18), abaixo, *in verbis*:

##### **Resolução ANAC nº. 25/08**

###### **CAPÍTULO II - DAS ATENUANTES E AGRAVANTES**

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 consequências da infração, antes de proferida a decisão;

III - a inexistência de aplicação de penalidades no último ano. (...)



Deve-se concordar com esta posição, na medida em que, *em nova consulta*, realizada em 27/03/2019, à folha de extrato de pagamentos do SIGEC (SEI! 2849414), correspondente ao interessado, observa-se a ausência de sanções administrativas, compreendidas dentro do prazo de um ano da aplicação da sanção objeto do presente processo. Dessa forma, observa-se que tal circunstância pode ser aplicada, configurando, *no caso em tela*, a presença da condição atenuante prevista no inciso III do §1º do art. 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº. 25/08, bem como no inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº. 472/18, *hoje vigente*.

### ***Das Condições Agravantes:***

*No caso em tela*, não poderemos aplicar quaisquer das condições agravantes, conforme disposto nos diversos incisos previstos no §2º do art. 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº. 25/08, bem como nos incisos do §2º do art. 36 da, *hoje vigente*, Resolução ANAC nº. 472/18, conforme abaixo *in verbis*:

#### **Resolução ANAC nº. 25/08**

##### **CAPÍTULO II - DAS ATENUANTES E AGRAVANTES**

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

(...)

§ 2º São circunstâncias agravantes:

I - a reincidência;

II - a recusa em adotar medidas para reparação dos efeitos da infração;

III - a obtenção, para si ou para outrem, de vantagens resultantes da infração;

IV - exposição ao risco da integridade física de pessoas;

V - a destruição de bens públicos;

VI - o número de reclamações de passageiros registradas em relação ao mesmo fato. (Redação dada pela Resolução nº 306, de 25.2.2014)

§ 3º Ocorre reincidência quando houver o cometimento de nova infração, após penalização definitiva por infração anterior.

§ 4º Para efeito de reincidência não prevalece a infração anterior se entre a data de seu cometimento e a da infração posterior tiver decorrido período de tempo igual ou superior a um ano.

Deve-se apontar que não cabe a aplicação de qualquer das condições agravantes, conforme disposto nos diversos incisos previstos no §2º do art. 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº. 25/08, bem como nos incisos do §2º do art. 36 da, *hoje vigente*, Resolução ANAC nº. 472/18.

Observa-se, então, existir uma circunstância atenuante (inciso III do §1º do art. 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº. 25/08, bem como previsto no inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº. 472/18, *hoje vigente*) e nenhuma condição agravante (incisos do §2º do art. 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº. 25/08, bem como pelos incisos do §2º do art. 36 da Resolução ANAC nº. 472/18, *hoje vigente*), devendo, assim, a sanção de multa ser aplicada pelo *patamar mínimo* previsto para a infração em tela, *ou seja*, o valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais);.

## **5. DA SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO**

Observa-se que a sanção aplicada pela decisão de primeira instância administrativa foi no valor de R\$ R\$ 2.000,00 (grau mínimo). Destaca-se que, com base na Tabela desta Resolução, o valor da multa, referente à alínea “p” do inciso II do artigo 302 do CBA, poderá ser imputado em R\$ 2.000,00 (grau mínimo); R\$ 3.500,00 (grau médio) ou R\$ 5.000,00 (grau máximo).

Na medida em que há a presença de uma circunstância atenuante, conforme inciso III §1º do artigo 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº. 25/08, sem quaisquer condições agravantes das previstas nos incisos

do §2º do mesmo artigo 22, a sanção de multa deve ser mantida no *patamar mínimo* previsto para o ato infracional praticado, no valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais).

Demonstra-se, assim, que a aplicação da penalidade ao interessado no feito tem base legal, afastando as alegações apresentadas, tanto em defesa quanto em sede recursal.

## 6. DA CONCLUSÃO

Pelo exposto, sugiro **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO**, assim, a sanção aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa, **no valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais)**, que é o correspondente ao *patamar mínimo* atribuído à infração em tela.

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

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

**SÉRGIO LUÍS PEREIRA SANTOS**  
Especialista de Regulação em Aviação Civil  
SIAPE 2438309



Documento assinado eletronicamente por **SERGIO LUIS PEREIRA SANTOS, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 13/11/2019, às 11:05, 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 **3718946** e o código CRC **27BC19CC**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL  
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

**DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 1544/2019**

PROCESSO Nº 00065.163701/2012-46

INTERESSADO: MARCOS MELLO MONTEIRO DE REZENDE

Brasília, 13 de novembro de 2019.

1. Trata-se de Recurso Administrativo interposto pelo Sr. **MARCOS MELLO MONTEIRO DE REZENDE**, CPF nº. 345.652.216-91, contra Decisão de 1ª Instância da Superintendência de Padrões Operacionais - SPO, proferida em 01/12/2015, que aplicou multa no valor de **R\$ 2.000,00 (dois mil reais)**, que é o correspondente ao *patamar mínimo* atribuído à infração cometida, identificada no Auto de Infração nº 04826/2012, por *exceder os limites de horas de trabalho*, capitulada na alínea "p" do inciso II do art. 302 do CBA c/c a alínea "a" do art. 21 da Lei nº. 7.183/84 - Lei do Aeronauta.

2. Por celeridade processual e, com fundamento no artigo 50, §1º, da Lei nº 9.784/1999, ratifico os argumentos trazidos na Proposta de Decisão [**Parecer 1383/2019/JULG ASJIN/ASJIN - SEI nº 3718946**], ressaltando que embora a Resolução nº 472/2018 tenha revogado a Resolução ANAC nº 25/2008 e a IN 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.

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 07/03/2017, e nº 1.518, de 14/05/2018, e com fundamento no art. 42 da Resolução ANAC nº 472, de 2018, e competências conferidas pelo artigo 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381, de 2016, **DECIDO:**

- por conhecer, **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso interposto pelo Sr. **MARCOS MELLO MONTEIRO DE REZENDE**, CPF nº. 345.652.216-91, ao entendimento de que restou configurada a prática da infração descrita no **Auto de Infração nº 04826/2012**, capitulada na alínea "p" do inciso II do art. 302 do CBA c/c a alínea "a" do art. 21 da Lei nº. 7.183/84 - Lei do Aeronauta, e por **MANTER a multa** aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa, no valor de **R\$ 2.000,00 (dois mil reais)**, que é o correspondente ao *patamar mínimo* atribuído à infração cometida, com a presença de condição atenuante (inciso III do §1º do art. 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº. 25/08, bem como, previsto no inciso III do §1º do art. 36 da *hoje vigente* Resolução ANAC nº. 472/18) e sem agravantes (incisos do §2º do art. 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº. 25/08, bem como, previsto nos incisos do §2º do art. 36 da *hoje vigente* Resolução ANAC nº. 472/18), referente ao **Processo Administrativo Sancionador nº 00065.163701/2012-46** e ao **Crédito de Multa nº. 652.439/15-7**.

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

Publique-se.

Notifique-se

*Cássio Castro Dias da Silva*

SIAPE 1467237

Presidente da Turma Recursal – RJ



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 19/11/2019, às 17:12, 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 **3715065** e o código CRC **ABC03F14**.

---

Referência: Processo nº 00065.163701/2012-46

SEI nº 3715065