

PARECER Nº 854/2019/JULG ASJIN/ASJIN
PROCESSO Nº 00068.006836/2015-28
INTERESSADO: ODUVALDO CAVALHEIRO FARO

Submeto à apreciação de Vossa Senhoria Proposta de DECISÃO ADMINISTRATIVA DE SEGUNDA INSTÂNCIA sobre recurso interposto contra Decisão de 1ª Instância que sancionou o aeronauta em epígrafe por *Extrapolar os limites de jornada de trabalho da tripulação, simples ou mínima, fora dos casos previstos em Lei*.

ANEXO

MARCOS PROCESSUAIS											
NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI) SEI 0245443 fls. 3	Tripulante / Aeroporto / Balção / Local / Hora / Portão de Embarque / etc. (dados para individualização)	Data da Infração	Lavratura do AI	Notificação do AI (SEI 0245443) fls. 7	Decisão de Primeira Instância - DC1 (SEI 0606989)	Notificação da DC1 (SEI 0687777)	Protocolo/Postagem do Recurso (SEI 0690390)	Aferição Tempestividade (SEI 0911341)	Prescrição Intercorrente
00068.006836/2015-28	659705170	002069/2015	Código ANAC nº 458471	31/08/2015	06/10/2015	27/10/2015	19/04/2017	04/05/2017	15/05/2017	02/08/2017	04/05/2020

Enquadramento: Artigo 302, inciso II alínea "p" da Lei 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBAer) combinado com o artigo 21, alínea "a", da Lei nº 7.183/1984;

Infração: *exceder, fora dos casos previstos em lei, os limites de horas de trabalho ou de voo.*

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

INTRODUÇÃO

1. Trata-se de recurso administrativo interposto por Oduvaldo Cavalheiro Faro, doravante INTERESSADO. O quadro acima individualiza a materialidade infracional e retrata os marcos relevantes para o trâmite e regularidade processual.

2. O Auto de Infração descreve a conduta e as circunstâncias de sua constatação:

Foi constatado, conforme registro no diário de bordo da aeronave de marcas PT-RVJ, que o Sr. Oduvaldo Cavalheiro Faro extrapolou o limite da jornada de trabalho no dia 31/08/2015, tendo iniciado a mesma às 6:45Z e encerrado a mesma às 20:42Z.

HISTÓRICO

3. **Relatório de Fiscalização** - (SEI 0245443 fls. 4 à 6) a fiscalização relata que, durante auditoria de operações realizada na empresa Mato Grosso do Sul Táxi Aéreo Ltda. foi constatado que a aeronave PT-RVJ foi operada pelos senhores Marcos David Xavier e Oduvaldo Cavalheiro Faro na data de 31/08/2015, no trecho SBCG-SBCY-SWIN-SBCY-SBCG, conforme folha nº 07752 do Diário de Bordo, tendo extrapolado os limites da jornada de trabalho fora dos casos previstos, tendo a mesma iniciada às 06:45Z e encerrada às 20:42Z. Segue, juntamente ao relatório, a página do referido DB, de folha nº 07752, que mostra os horários de atuação do piloto. (SEI 0245443 fls. 5)

4. **Defesa Prévia** - Regularmente notificada acerca da lavratura no AI nº 002069/2015 em 27/10/2015, com faz prova o AR (SEI 0245443 fls. 7), protocolou Defesa Prévia (SEI 0245443 fls. 08/12). Embora não conste nos autos a data do protocolo da defesa, esta foi considerada e analisada pela *Análise Primeira Instância* (0604734).

5. **Decisão de 1ª Instância - DC1:** em 19/04/2017, a Assessoria de Controle e Processamento de Irregularidades - ACPI/SPO com base na análise contida no documento (SEI 0604734) decidiu pela aplicação de penalidade no patamar mínimo, dado a existência de circunstâncias atenuante prevista no inciso III, parágrafo 1º do art. 22 da Resolução nº 25/2008, qual seja, a inexistência de aplicação de penalidade no último ano, no período que compreende o ano anterior ao cometimento da infração e inexistência de circunstância agravantes no caso, de multa no valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais), pela infração ao disposto no Artigo 302, inciso II alínea "p" da Lei 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica) combinado com artigo 21, alínea "a", da Lei nº 7.183/1984, por *exceder, fora dos casos previstos em lei, os limites de horas de trabalho ou de voo.*

6. **Recurso 2ª Instância** - Após a ciência da DC1 por meio da notificação, com respectivo AR acostado aos autos (SEI 0687777) em 04/05/2017, o interessado apresentou recurso em 15/05/2017 (SEI 0690390).

7. **Aferição de Tempestividade do Recurso** - Em Certidão ASJIN (SEI 0911341), datada de 02/08/2017, a Secretaria da Assessoria de Julgamento de Autos de Infração de 2ª Instância - ASJIN certificou a tempestividade do Recurso.

8. Eis que chegam os autos conclusos à análise deste relator em 23/01/2019.

9. **É o relato.**

PRELIMINARES

10. **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. Recurso recebido com efeito suspensivo, pois protocolando na vigência do art. 16 da Res. 25. Julgo os processos aptos para 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

11. **Da materialidade infracional** - O Auto de Infração - AI e o Relatório de Fiscalização - RF relatam, em síntese, que o piloto contrariou o que preceitua o Art. 302, inciso II, alínea "p", da Lei nº 7.565 de 1986 c/c o artigo 21, alínea "a" da Lei nº 7.183, de 1984, a saber:

Lei 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica)

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;*

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;

12. Da análise dos dispositivos supra, a infração se configura quando o piloto excede 11 (onze) horas da jornada de trabalho, se integrante de uma tripulação simples ou mínima.

13. **Análise dos argumentos recursais:** Em seu recurso, inicialmente, alega o interessado que existe diferença entre horas de voo e horas de trabalho. Neste ponto, esclareço que a alínea "p" do inciso II do art. 302 do CBA não estabelece distinção entre uma e outra, tanto que o conectivo contido na alínea "p" é "ou": *exceder, fora dos casos previstos em lei, os limites de horas de trabalho ou de voo.* Portanto, exceder uma ou outra caracteriza infração ao CBAer.

14. Adiante, segue a recorrente argumentando que o Decreto nº 60.076/1967 conceitua as qualificações para enquadramento em "tripulação simples" e "tripulação composta", aduzindo que, o seu voo contava com uma tripulação do tipo "composta". Verifico que tal argumento não deve prosperar. A conceituação para tripulação composta é aquela disposta no art. 12 da Lei nº 7.183/1984, *in verbis*:

Art. 12. Tripulação composta é a constituída, basicamente de uma tripulação simples, acrescida de um piloto qualificado a nível de piloto em comando, um mecânico de voo, quando o equipamento assim o exigir, e no mínimo de 25% (vinte e cinco por cento) do número de comissários.

15. Em vista disso, invoca-se o § 1º do art. 50 da Lei nº 9.784/99 que abre a possibilidade de decisões serem baseadas em motivos já apresentados em pareceres anteriores. Faça destaque, em especial, ao Parecer ACPI/SPO (SEI 0604734), que substanciou a Decisão de Primeira Instância (SEI 0606989):

2.2. Análise da Defesa

Alega-se inicialmente que o referido voo era constituído por tripulação composta, o que não se observa pela característica do voo, pois esta formação de tripulação é característica de voo com revezamento no comando da aeronave, onde há o descanso entre os comandantes dos do voo. O próprio diário de bordo do voo em questão, caracterizou a responsabilidade de cada tripulante como comandante e copiloto, com definido em lei, artigo 6º alíneas "a" e "b" da Lei 7.183/84:

Art. 6º São tripulantes:

- a) Comandante: piloto responsável pela operação e segurança da aeronave - exerce a autoridade que a legislação aeronáutica lhe atribui;*
- b) Co-Piloto: piloto que auxilia o Comandante na operação da aeronave;*

Ademais, em relação à responsabilidade, o comandante da aeronave exerce autoridade inerente à função desde o momento em que se apresenta para o voo até o momento em que entrega a aeronave, concluída a viagem, sendo-lhe defeso delegar atribuições que se relacionem com a segurança de voo, cabendo a ele decidir sobre a operação da aeronave, não podendo se esquivar de sua responsabilidade, conforme disposto no Código Brasileiro de Aeronáutica – CBA, Título V, Capítulo III.

Art. 165. Toda aeronave terá a bordo um Comandante, membro da tripulação, designado pelo proprietário ou explorador e que será seu preposto durante a viagem.

(...)

Art. 166. O Comandante é responsável pela operação e segurança da aeronave.

(...)

§ 2º Os demais membros da tripulação ficam subordinados, técnica e disciplinarmente, ao Comandante da aeronave.

§ 3º Durante a viagem, o Comandante é o responsável, no que se refere à tripulação, pelo cumprimento da regulamentação profissional no tocante a:

I - limite da jornada de trabalho;

II - limites de voo;

III - intervalos de repouso;

(...)

Art. 167. O Comandante exerce autoridade inerente à função desde o momento em que se apresenta para o voo até o momento em que entrega a aeronave, concluída a viagem.

(...)

Art. 170. O Comandante poderá delegar a outro membro da tripulação as atribuições que lhe competem, menos as que se relacionem com a segurança do voo.

16. Em seu próximo argumento, o recorrente alega a possibilidade, existente no parágrafo 1º da Lei nº 7183, de 1984, de ampliação da jornada. Destaco que tal argumento também já foi objeto de análise da primeira instância e que, também, passa a fazer parte integrante deste parecer, a saber:

(...)

O entendimento aduzido acerca da dilação não pode ser acolhido. Não se pode considerar a possibilidade de extensão como justificativa à extrapolação da jornada de trabalho sem que haja o motivador. Além disso, existindo o elemento que justifique a ampliação da jornada (alíneas "a", "b" ou "c" do artigo 22, da Lei nº 7.183/84), este deve ser comunicado ao empregador que, por sua vez, deve encaminhar à apreciação da autoridade de aviação civil (S1º, do artigo 22 da mencionada Lei). Ressalte-se que a defesa em análise veio desprovida de documentos que demonstrassem o cumprimento dos requisitos do artigo 22 da Lei nº 7.183/84 e que permitissem a ampliação da jornada.

Portanto, em se tratando de jornada de trabalho, repouso, folgas e demais tópicos abordados e com limites estabelecidos, sob níveis aceitáveis de segurança às operações, não há como considerar horas de extensão de jornadas, período de repouso, folgas, etc., inferiores ao estabelecido na legislação, sem que se comprometa a segurança operacional, por este motivo a profissão é regida por legislação específica, que trata destes assuntos de forma aprofundada.

Importante salientar que a inobservância a estes parâmetros, de folga, repouso e jornada extrapolada, podem gerar a fadiga do aeronauta, consequentemente levando a um incidente/acidente aéreo, que não está previsto em qualquer acordo coletivo. Cabe salientar ainda, que essas operações envolvem vidas humanas, sendo primordial o zelo pelo fiel cumprimento à legislação.

Desta forma, o Interessado tem a obrigação de conhecer a Lei que ordena sua profissão, uma vez que tem como dever, o fiel cumprimento, visando à segurança de si e dos outros, aqui no caso, o artigo 21(a) que trata de limite de jornadas de trabalho.

Em observação ao que determina a legislação, esta estabelece limites mínimos para o repouso dos tripulantes e limites máximos de jornada, e seu descumprimento é considerado um ato infracional, portanto, sujeito às aplicações de sanções conforme determinado.

Há de se verificar que a Lei 7.183 de 05/04/1984, que regula o exercício da profissão de aeronauta, estabelece em seu capítulo II o regime de trabalho que deve ser cumprido pelos aeronautas, determinando requisitos a serem cumpridos com relação à escala, à jornada de trabalho, aos períodos de sobreaviso e reserva, limites de voo e de pouso e períodos de repouso e folga. De onde se destacam os seguintes artigos para o caso em análise:

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.*

Ademais, a Lei nº 9.784/99 dispõe, em seu art. 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."

O Ato de Infração configura Ato Administrativo, revestindo-se, portanto, do atributo da presunção de legitimidade e veracidade, que pode ser elidida por prova em sentido contrário, cujo ônus é do infrator.

O entendimento aduzido acerca da dilação não pode ser acolhido. Não se pode considerar a possibilidade de extensão como justificativa à extrapolação da jornada de trabalho sem que haja o motivador. Além disso, existindo o elemento que justifique a ampliação da jornada (alíneas "a", "b" ou "c" do artigo 22, da Lei nº 7.183/84), este deve ser comunicado ao empregador que, por sua vez, deve encaminhar à apreciação da autoridade de aviação civil (S1º, do artigo 22 da mencionada Lei). Ressalte-se que a defesa em análise veio desprovida de documentos que demonstrassem o cumprimento dos requisitos do artigo 22 da Lei nº 7.183/84 e que permitissem a ampliação da jornada.

Portanto, em se tratando de jornada de trabalho, repouso, folgas e demais tópicos abordados e com limites estabelecidos, sob níveis aceitáveis de segurança às operações, não há como considerar horas de extensão de jornadas, período de repouso, folgas, etc., inferiores ao estabelecido na legislação, sem que se comprometa a segurança operacional, por este motivo a profissão é regida por legislação específica, que trata destes assuntos de forma aprofundada.

Importante salientar que a inobservância a estes parâmetros, de folga, repouso e jornada extrapolada, podem gerar a fadiga do aeronauta, consequentemente levando a um incidente/acidente aéreo, que não está previsto em qualquer acordo coletivo. Cabe salientar ainda, que essas operações envolvem vidas humanas, sendo primordial o zelo pelo fiel cumprimento à legislação.

Desta forma, o Interessado tem a obrigação de conhecer a Lei que ordena sua profissão, uma vez que tem como dever, o fiel cumprimento, visando à segurança de si e dos outros, aqui no caso, o artigo 21(a) que trata de limite de jornadas de trabalho.

Em observação ao que determina a legislação, esta estabelece limites mínimos para o repouso

dos tripulantes e limites máximos de jornada, e seu descumprimento é considerado um ato infracional, portanto, sujeito às aplicações de sanções conforme determinado.

Há de se verificar que a Lei 7.183 de 05/04/1984, que regula o exercício da profissão de aeronauta, estabelece em seu capítulo II o regime de trabalho que deve ser cumprido pelos aeronautas, determinando requisitos a serem cumpridos com relação à escala, à jornada de trabalho, aos períodos de sobreaviso e reserva, limites de voo e de pouso e períodos de repouso e folga. De onde se destacam os seguintes artigos para o caso em análise:

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.

Ademais, a Lei nº 9.784/99 dispõe, em seu art. 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."

O Auto de Infração configura Ato Administrativo, revestindo-se, portanto, do atributo da presunção de legitimidade e veracidade, que pode ser elidida por prova em sentido contrário, cujo ônus é do infrator.

17. O Diário de de Bordo nº 07752 (0245443 fls. 5), que demonstra a extrapolação efetiva do piloto, traz o seguinte:

Apresentação (a)	Primeira Partida	Último Corte (b)	Final da Jornada (c) = (b)+30min	Nascer do sol (hora UTC)	Por do sol (hora UTC)
31/8/15 6:45	31/8/15 7:30	31/8/15 20:12	31/8/15 20:42	9:47	21:29
Jornada noturna antes nascer do sol (d)	Jornada noturna após pôr do sol (e)	Total da Jornada noturna (f) = (d)+(e)	Acréscimo noturno (g) = [(f)*0,1428]	Jornada Padrão (h)	Período de refeição (i)
03:02	0:00	3:02	0:26	11:00	00:00
Interrupção Programada da Viagem (início) (j)	Interrupção Programada da Viagem (fim) (k)	Total da Interrupção Programada da Viagem (l) = (k)-(j)	Dilatação da Jornada de Trabalho (m) = (l)/2 (quando maior que 4h)	Total da Jornada = (c) - (a) + (g) - (i) (n)	
		0:00	0:00	14:23	
Limite Legal para Jornada (o) = (h)+(m)	Extrapolação Efetiva (n)-(o)	Apresentação para próxima jornada (p)	Reapresentação (q)	Repouso Previsto	Repouso Efetivo (q-c)
11:00	3:23				

18. Possível notar que houve a efetiva extrapolação em três horas e vinte e três minutos. A Análise de Primeira Instância, com a qual também concordamos, conclui da seguinte forma:

2.3. Conclusão

De acordo com a cópia da página n.º 07752 do Diário de Bordo da aeronave de matrícula PT-RVJ (fl. 03), pode-se calcular a jornada de trabalho iniciada em 31/08/2015 às 6:45Z e finalizadas às 20:42Z.

Para tais cálculos foram coletadas informações acerca das horas do nascer e pôr do sol para fins de apuração de hora de trabalho noturno, segundo consulta ao endereço eletrônico <http://www.aisweb.aer.mil.br/?i=nascer-por-do-sol&rs=L>, do DECEA/COMAER.

Ainda que se considerasse a alternativa de extensão da jornada de trabalho em 60 minutos, com a motivação devidamente registrada no diário de bordo, estaria incorrendo em extrapolação haja vista a quantidade de horas a mais que o previsto na legislação, considerando-se tripulação simples, pois a configuração de tripulação composta deve atender a alguns parâmetros, quais sejam:

A seu turno a Lei nº 7.183/84, assim determina:

SEÇÃO II

DAS TRIPULAÇÕES

Art. 8º Tripulação é o conjunto de tripulantes que exercem função a bordo de aeronave.

Art. 9º Uma tripulação poderá ser: mínima, simples, composta e de revezamento.

(...)

Art. 12 Tripulação composta é a constituída basicamente de uma tripulação simples, acrescida de um

piloto qualificado a nível de piloto em comando, um mecânico de voo, quando o equipamento assim o exigir, e o

mínimo de 25% (vinte e cinco por cento) do número de comissários.

Parágrafo único - Aos tripulantes acrescidos à tripulação simples serão asseguradas, pelo empregador,

poltronas reclináveis.

(...)

Parágrafo único. Aos pilotos e mecânicos de voo acrescidos à tripulação simples serão asseguradas, pelo

empregador, acomodações para o descanso horizontal e, para os comissários, número de assentos reclináveis

igual à metade do seu número com aproximação para o inteiro superior.

Portanto, de acordo com os documentos acostados aos autos, a saber, a página 07752, do diário de bordo da aeronave em epígrafe, observa-se que a tripulação estava configurada com tripulação simples, e ainda, por não constar qualquer registro de alteração a respeito da extrapolação da jornada de trabalho, como preconiza a legislação, prevalece a infração noticiada no presente Auto de Infração.

19. **Questão de Fato:** A fiscalização desta ANAC apurou, mediante auditoria de operações realizada na empresa Mato Grosso do Sul Táxi Aéreo Ltda., que aeronave PT-RVJ foi operada pelos senhores Marcos David Xavier e Oduvaldo Cavalheiro Faro na data de 31/08/2015, no trecho SBCG-SBCY-SWJN-SBCY-SBCG, conforme folha nº 07752 do Diário de Bordo, tendo extrapolado os limites da jornada de trabalho fora dos casos previstos. Nota-se que a conduta apurada pela fiscalização está devidamente corroborada pela simples análise do DB, constante aos autos e no parágrafo 13 deste Parecer. O relatório está instruído e a DC1, devidamente motivada e fundamentada pelo decisor competente, confirma a materialidade infracional, de forma objetiva. Restou comprovado, de fato, com base na documentação probatória, em especial como se depreende das informações extraídas do Diário de Bordo nº 07752, constante dos autos do processo, a inobservância pela interessada, ao disposto no artigo 302, inciso II alínea "p" da Lei 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica) combinado com o artigo 21, alínea "a", da Lei nº 7.183/1984.

20. Da análise da legislação imputada ao atuado, bem como de sua conduta, apurada nos autos, conclui-se que o aeronauta Oduvaldo Cavalheiro Faro, Código ANAC nº 458471, ultrapassou o limite de 11 (onze) horas, de acordo com a análise do Diário de Bordo nº 07752 (0245443 fls. 5) em se tratando de uma tripulação mínima ou simples. O aeronauta em questão, portanto, cometeu ato ilegal, ficando passível, assim, à sanção administrativa.

21. **DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO** - Por todo o exposto neste Parecer e tudo o que consta nos autos do presente processo, se considera configurada a infração descrita no artigo 302, inciso II alínea "p" da Lei 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica) combinado com o artigo 21, alínea "a", da Lei nº 7.183/1984.

22. A Resolução ANAC nº 472, de 2018 entrou em vigor em 04/12/2018 e revogou a Resolução ANAC nº 25, de 2008 e a Instrução Normativa nº 08, de 2008 e, dentre outras disposições, estabeleceu em seu art. 82 que as novas disposições aplicam-se a todos os processos em curso, sem prejuízo dos atos já praticados e da aplicação das normas vigentes à época dos fatos, inclusive no que concerne às sanções aplicáveis.

23. A sobredita Resolução nº 472, de 2018, estabeleceu em seu artigo 34 que a sanção de multa será expressa em moeda corrente, calculada a partir do valor intermediário (grifo meu) constante das tabelas aprovadas em anexo àquela Resolução, salvo existência de previsão de sanção constante de legislação específica, cuja redação é idêntica à constante no art. 57 da IN nº 08/2008.

24. Para a infração cometida por aeronautas e aeroviários ou operadores de aeronaves, a previsão da Resolução ANAC nº 25, de 2008, sendo a norma vigente à época do protocolo do recurso pela interessada, relativa ao artigo 302, inciso II alínea "p" da Lei 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica) a de aplicação de multa no valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais) no patamar mínimo, R\$ 3.500,00 (três mil e quinhentos reais) no patamar intermediário e R\$ 5.000,00 (cinco mil reais) no patamar máximo.

25. Em relação às circunstâncias atenuantes, há que se observar que à época da DC1 o autuado fazia jus 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 não havia aplicação de penalidades em definitivo ao mesmo autuado nos 12 (doze) meses anteriores à data do fato gerador da infração, conforme se observa no extrato de lançamento extraído do Sistema Integrado de Gestão de Crédito - SIGEC (SEI 3478773).

26. Essa mesma atenuante está prevista no inciso III, do §1º do artigo 36 da Resolução ANAC nº 472, de 2008, a saber:

§ 1º São circunstâncias atenuantes:

III - a inexistência de aplicação definitiva de sanções nos 12 (doze) meses anteriores à data do cometimento da infração em julgamento.

27. Deve o autuado, portanto, permanecer com a referida causa de diminuição de multa, vez que não se encontra penalidade aplicada no ano anterior ao cometimento da infração em análise.

28. Quanto às circunstâncias agravantes não restou configurada nenhuma das agravantes previstas no art. 36, § 2º, da Resolução ANAC nº 472, de 2018, ou as que se encontravam no § 2º art. 22 da Resolução 25/2008.

29. Observada a **existência** de circunstâncias atenuante prevista no inciso III, do §1º, do art. 22, da Resolução ANAC nº 25, de 2008 e a **inexistência** de circunstâncias agravantes, proponho fixar o valor da penalidade da multa no patamar mínimo, isto é, R\$ 2.000,00 (dois mil reais).

SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO

30. Quanto ao valor da multa aplicada pela decisão de primeira instância administrativa, diante do esposado no processo, **entendo que deve ser mantido do valor da multa no patamar mínimo de R\$ 2.000,00 (dois mil reais)**.

CONCLUSÃO

31. Pelo exposto, sugiro **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, mantendo o valor da multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa em R\$ 2.000,00 (dois mil reais) conforme individualizações no quadro abaixo:

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Tripulante / Aeroporto / Balção / Local / Hora / Portão de Embarque / etc. (dados para individualização)	Data da Infração	Infração	Enquadramento	SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO
00068.006836/2015-28	659705170	002069/2015	Oduvaldo Cavalheiro Faro	31/08/2015	<i>exceder, fora dos casos previstos em lei, os limites de horas de trabalho ou de voo.</i>	Artigo 302, inciso II alínea "p" da Lei 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica) combinado com o artigo 21, alínea "a", da Lei nº 7.183/1984;	R\$ 2.000,00 (dois mil reais)

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

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

ISAIAS DE BRITO NETO
SIAPE 1291577

ASSISTÊNCIA E PESQUISA
Marcus Vinicius Barbosa Siqueira
Estagiário - SIAPE 3052464



Documento assinado eletronicamente por **Isaias de Brito Neto, Analista Administrativo**, em 10/09/2019, às 10:36, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Marcos Vinicius Barbosa Siqueira, Estagiário(a)**, em 10/09/2019, às 11:57, 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 **3194794** e o código CRC **ABAA67AE**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 991/2019

PROCESSO Nº 00068.006836/2015-28
INTERESSADO: Oduvaldo Cavalheiro Faro

1. Recurso conhecido e recebido em seu efeito suspensivo vez que apresentado ainda na vigência do art. 16 da Res. ANAC 25/2008.
2. De acordo com a proposta de decisão (SEI 3194794), ratifico na integralidade os entendimentos da análise referenciada, adotando-os como meus e tornando-os parte integrante desta decisão, nos termos do artigo 50, §1º da Lei nº 9.784/1999.
3. Em análise ao Auto de Infração, verifica-se que foi lavrado em consonância com os preceitos legais que regem a matéria, não possuindo vício capaz de torná-lo inválido.
4. 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.
5. A materialidade infracional restou bem configurada ao logo de todo o certame, tendo sido as razões de defesa insuficientes para afastá-la. À luz do art. 36 da Lei 9.784/1999, fалhou a interessada em trazer provas cabais e suficientes para afastar a ocorrência da infração.
6. Dosimetria adequada para o caso.
7. Dito isto, com fundamento no art. 42, inciso I da Resolução ANAC nº 472/2018 e competências ditas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381/2016, **DECIDO**:
 - **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO** a multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa no valor de **R\$ 2.000,00 (dois mil reais)**, que é o **patamar mínimo**, previsto à época dos fatos, para a hipótese da letra "p" da Tabela II - INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS A AERONAUTAS E AEROVIÁRIOS OU OPERADORES DE AERONAVES do Anexo I da Resolução ANAC nº 25/2008, em desfavor de **ODUVALDO CAVALHEIRO FARO**, por exceder, fora dos casos previstos em lei, os limites de horas de trabalho ou de voo, no dia 31/08/2015, conforme folha nº 07752 do Diário de Bordo da aeronave de marca PT-RVJ, em afronta ao art. 302, inciso II, alínea "p" da Lei nº 7.565, de 1986 c/c com o artigo 21, alínea "a", da Lei nº 7.183/1984.
8. À Secretaria.
9. Notifique-se.
10. Publique-se.

THAÍS TOLEDO ALVES

SIAPE 1579629

Presidente Substituta da Turma Recursal – BSB



Documento assinado eletronicamente por **Thais Toledo Alves, Presidente de Turma, Substituto**, em 13/09/2019, às 17:32, 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 **3198849** e o código CRC **4EEC3696**.

