



PARECER Nº 604/2020/JULG ASJIN/ASJIN
PROCESSO Nº 00058.007243/2018-41
INTERESSADO: UNIAIR TAXI AEREO LTDA

PROPOSTA DE DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA – ASJIN

AI: 003786/2018 **Data da Lavratura:** 01/03/2018

Crédito de Multa nº: 665312180

Infração: *escalar ou permitir operação sem respeitar os limites de repouso regulamentar de tripulante, após jornada de trabalho de até 12 (doze) horas*

Enquadramento: 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. 34 da Lei do Aeronauta (Lei nº 7.183/84)

Proponente: Henrique Hiebert - SIAPE 1586959

RELATÓRIO

1. Trata-se de Recurso interposto por UNIAIR TÁXI AÉREO LTDA em face de decisão proferida no Processo Administrativo em epígrafe, originado do Auto de Infração nº 003786/2018 (SEI 1573357), que capitula as condutas do interessado 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. 34 da Lei do Aeronauta (Lei nº 7.183/84), descrevendo o seguinte:

Descrição da ementa: Escalar ou permitir operação sem respeitar os limites de repouso regulamentar de tripulante, após jornada de trabalho de até 12 (doze) horas, contrariando o item "a" do artigo 34 do(a) Lei 7183 de 05/04/1984.

HISTÓRICO:

Durante análise de cópias do diário de bordo da aeronave PR-URS colhidas por equipe de fiscalização desta Agência no Aeroporto de Congonhas em 17 de julho de 2017 às 14:41, foi constatado que a empresa permitiu que os tripulantes Valdir dos Santos (CANAC 519736) e Marcelo Galtieri Barella (CANAC 140253) iniciassem uma nova jornada de trabalho sem que tenha sido respeitado o período de repouso mínimo de 12 horas após jornada de até 12 horas. No dia 18 de julho de 2017, operando a aeronave PR-URS, os tripulantes citados se apresentaram às 19:24 e efetuaram jornada inferior a 12 horas, finalizando-a às 04:36 (30 minutos após o último corte do motor) do dia seguinte. No entanto, iniciaram nova jornada no dia 19 de julho de 2017 às 13:18, período de tempo inferior às 12 horas de repouso que preconiza a alínea a) do Artigo 34 da Lei 7.183/84.

CAPITULAÇÃO:

Alínea "o" do inciso III do artigo 302 do(a) Lei 7565 de 19/12/1986 c/c Item "a" do artigo 34 do(a) Lei 7183 de 05/04/1984.

DADOS COMPLEMENTARES:

Data da Ocorrência: 19/07/2017 - CANAC tripulante: 519736 - Marcas da Aeronave: PRURS

Data da Ocorrência: 19/07/2017 - CANAC tripulante: 140253 - Marcas da Aeronave: PRURS

2. Consta no processo o Relatório de Fiscalização nº 005689/2018 (SEI 1683295), que dispõe o mesmo conteúdo do Auto de Infração, e apresenta como anexos os seguintes documentos (SEI

1573507):

- 2.1. cópia da Nota Técnica nº 4(SEI)/2017/SP/GTFI/GEOP/SFI;
- 2.2. cópia de tabela de controle de jornada de tripulantes;
- 2.3. cópia das páginas nº 004 a 023 do Diário de Bordo nº 25/PR-URS/2017, da aeronave PR-URS;
- 2.4. cópia do Despacho 0887904.

3. Notificado acerca da lavratura do Auto de Infração em 08/03/2018 (SEI 1805289), o interessado protocola sua defesa nesta Agência em 29/03/2018 (SEI 1666088), através da qual apresenta as seguintes alegações:

(...)

1) Devido ao tipo de prestação de serviço que realizamos, havia urgência na remoção deste paciente, citado na OM nº 0570/2017, desta forma houve um novo acionamento;

2) Tratava-se de um paciente com esclerose amiotrófica lateral, insuficiência ventilatória aguda, febre, leucocitose, entubada e sedada, um quadro grave, com necessidade imediata de remoção.

Observamos que no auto de infração acima referenciado, a data colhida pela equipe de fiscalização desta Agência no Aeroporto de Congonhas, dia 17/07/2017, é anterior a ocorrência relatada no auto de infração, que refere-se a missão realizada nos dias 18 e 19/07/2017.

Desta forma pedimos, tendo em vista a circunstância emergencial do caso em questão, que seja desconsiderado o auto de infração acima mencionado.

4. Anexado ao processo extrato da única multa registrada em nome do interessado até a data de 20/08/2018 no Sistema Integrado de Gestão de Créditos - SIGEC - SEI 2139105.

5. Anexado ao processo informações de nascer e por do sol em SBPS referente ao dia 18/07/2017 - SEI 2140633.

6. Em 21/09/2018, 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 2139106 e 2228429.

7. Anexado ao processo extrato da multa aplicada no presente processo, registrada no SIGEC - SEI 2253567.

8. Em 24/09/2018, com o intuito de notificar o interessado acerca da decisão, lavrada Notificação de Decisão nº 2284/2018/CCPI/SPO-ANAC - SEI 2253573.

9. Notificado acerca da decisão de primeira instância em 16/10/2018 (SEI 2403533), o interessado protocola seu recurso nesta Agência em 24/10/2018 (SEI 2360052).

10. No documento, alega que a decisão de primeira instância não pode ser mantida, pois carece de embasamento fático e legal. Afirma que no caso em apreço não subsistem as supostas irregularidades, pois considera que há uma clara excludente de culpabilidade que deve pautar a análise, qual seja, a missão assentada no Auto de Infração tinha por escopo a remoção aeromédica de paciente em iminente risco de morte ou perigo à sua saúde. O interessado repete as alegações apresentadas em defesa quanto ao estado do paciente transportado e apresenta como anexo ao recurso atestado médico para comprovação do que alega.

11. Dispõe ainda não questionar que a regulamentação visa estabelecer limites de atuação que tornem o voo seguro e proteja as respectivas tripulações e usuários de modo geral, entretanto considera que embora a legislação abarque em seu campo de visão o serviço de táxi aéreo em geral, a mesma não abarca um modelo que preconize a atuação do transporte aeromédico de urgência e emergência; dispõe que a missão que acarretou na irregularidade teve por objetivo a proteção da vida, bem tutelado acima de todos os outros, conforme preconiza o art. 5º da Constituição Federal, motivo pelo qual entende que não se pode sujeitar a autuada à imputação das infrações indicadas no Auto de Infração.

12. A fim de afastar sua responsabilidade, o interessado cita ainda o art. 135 do Código Penal, que segundo o mesmo trata da tipificação do crime de omissão de socorro e os art. 186 e 927 do Código Civil, que tratam do ato ilícito e da responsabilidade civil; neste diapasão, considera que as supostas irregularidades apontadas no Auto de Infração não se afiguram passíveis de punição.

13. Alega que as normas de aviação civil devem ser avaliadas em conjunto com a necessidade do uso da aviação para preservação da vida de seus destinatários e que sobre esse aspecto, se verifica de forma indiscutível que os tripulantes não foram colocados em risco pela forma ou volume de tempo de suas jornadas de trabalho, fato que se verificaria pelo próprio tempo destinado de voo efetivo em cada missão, associado à destinação de cada voo.

14. Por fim, requer que a decisão de primeira instância seja reformada, com a desconstituição do Auto de Infração e sem a aplicação de sanção.

15. Em anexo à defesa são apresentados os seguintes documentos:

- 15.1. cópia de documentação para demonstração de poderes de representação;
- 15.2. cópia de Atestado Médico;
- 15.3. cópia da Ordem de Missão n° 0570/2017;
- 15.4. cópia de "Manifesto de Balanceamento - Ficha de Pesagem" referente a voo efetuado em 20/07/2012 com a aeronave PR-URS;
- 15.5. cópia de documento intitulado "Check List Operacional";
- 15.6. cópia de documento intitulado "Check List da CCV", de 19/07/2017.

16. Em 25/10/2018, lavrado Despacho CCPI 2361240, que determina o encaminhamento do processo à Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância - ASJIN.

17. Em 03/12/2018, lavrado Despacho ASJIN 2476769, que conhece do recurso e determina a distribuição do processo à membro julgador, para análise e deliberação.

18. É o relatório.

PRELIMINARES

19. ***Regularidade processual***

20. O interessado foi regularmente notificado quanto à infração imputada em 08/03/2018 (SEI 1805289) e protocola sua defesa nesta Agência em 29/03/2018 (SEI 1666088). Foi, ainda, regularmente notificado acerca da decisão de primeira instância em 16/10/2018 (SEI 2403533), tendo protocolado seu conhecido recurso nesta Agência em 24/10/2018 (SEI 2360052), conforme Despacho ASJIN 2476769.

21. Desta forma, aponta-se 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

22. ***Quanto à fundamentação da matéria - escalar ou permitir operação sem respeitar os limites de repouso regulamentar de tripulante, após jornada de trabalho de até 12 (doze) horas***

23. O Auto de Infração n° 003786/2018 foi capitulado 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. 34 da Lei do Aeronauta (Lei n° 7.183/84).

24. A alínea "o" do inciso III do art. 302 do CBA dispõe o seguinte:

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;

(...)

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

26. Quanto ao tempo de repouso após jornada de trabalho, a alínea "a" do art. 34 da mesma Lei dispunha o seguinte:

Lei nº 7.183/1984 (...)

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

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

(...)

(grifos nossos)

27. Cabe ainda menção à Resolução ANAC nº 25/2008, em vigor à época, que estabelecia em seu item "o" da Tabela "III – INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS À CONCESSIONÁRIA OU PERMISSONÁRIA DE SERVIÇOS AÉREOS" do Anexo II os valores aplicáveis de multas:

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; [4.000 (patamar mínimo) 7.000 (patamar médio) 10.000 (patamar máximo)]

(...)

28. Conforme consta no Auto de Infração nº 003786/2018, durante análise de cópias do diário de bordo da aeronave PR-URS colhidas por equipe de fiscalização desta Agência no Aeroporto de Congonhas, foi constatado que a UNIAIR TAXI AEREO LTDA permitiu que os tripulantes Valdir dos Santos (CANAC 519736) e Marcelo Galtieri Barella (CANAC 140253) iniciassem uma nova jornada de trabalho sem que tenha sido respeitado o período de repouso mínimo de 12 horas após jornada de até 12 horas: no dia 18 de julho de 2017, operando a aeronave PR-URS, os tripulantes citados se apresentaram às 19:24 e efetuaram jornada inferior a 12 horas, finalizando-a às 04:36 h (30 minutos após o último corte do motor) do dia seguinte; no dia seguinte, iniciaram nova jornada no às 13:18 h, portanto em período de tempo inferior às 12 horas de repouso que preconiza a alínea "a" do art. 34 da Lei 7.183/84. Assim, verifica-se a subsunção dos fatos à fundamentação exposta acima.

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

30. Inicialmente, 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 servidor ora endossa os argumentos trazidos pelo decisor em sede de primeira instância para a confirmação das práticas infracionais, bem como fundamentação e a motivação da penalidade aplicada, declarando concordância, a fim de que passem a fazer parte integrante do presente Parecer.

31. Em seu recurso, a autuada alega que a decisão de primeira instância não pode ser mantida, pois carece de embasamento fático e legal. Afirma que no caso em apreço não subsistem as supostas irregularidades, pois considera que há uma clara excludente de culpabilidade que deve pautar a análise, qual seja, a missão assentada no Auto de Infração tinha por escopo a remoção aeromédica de paciente em iminente risco de morte ou perigo à sua saúde. O interessado repete as alegações apresentadas em defesa quanto ao estado do paciente transportado e apresenta como anexo ao recurso atestado médico para comprovação do que alega. Dispõe ainda não questionar que a regulamentação visa estabelecer limites de atuação que tornem o voo seguro e proteja as respectivas tripulações e usuários de modo geral, entretanto considera que embora a legislação abarque em seu campo de visão o serviço de táxi aéreo em geral, a mesma não abarca um modelo que preconize a atuação do transporte aeromédico de urgência e emergência; dispõe que a missão que acarretou na irregularidade teve por objetivo a proteção da vida, bem tutelado acima de todos os outros, conforme preconiza o art. 5º da Constituição Federal, motivo pelo qual entende que não se pode sujeitar a autuada à imputação das infrações indicadas no Auto de Infração. A fim de afastar sua responsabilidade, a recorrente cita ainda o art. 135 do Código Penal, que segundo a mesma trata da tipificação do crime de omissão de socorro e os art. 186 e 927 do Código Civil, que tratam do ato ilícito e da responsabilidade civil; neste diapasão, considera que as supostas irregularidades apontadas no Auto de Infração não se afiguram passíveis de punição. Alega que as normas de aviação civil devem ser avaliadas em conjunto com a necessidade do uso da aviação para preservação da vida de seus destinatários e que sobre esse aspecto, se verifica de forma indiscutível que os tripulantes não foram colocados em risco pela forma ou volume de tempo de suas jornadas de trabalho, fato que se verificaria pelo próprio tempo destinado de voo efetivo em cada missão, associado à destinação de cada voo. Por fim, requer que a decisão de primeira instância seja reformada, com a desconstituição do Auto de Infração e sem a aplicação de sanção.

32. Não obstante às alegações da recorrente, entende-se que as mesmas não merecem prosperar. Verifica-se que a autuada dispõe em seu recurso que sua destinação social originária é a prestação de serviços de táxi aéreo com foco prioritário em remoções aeromédicas; ora, o fato dessa ser a atividade prioritária da autuada só reforça a necessidade da mesma possuir um planejamento de escala de tripulantes adequado, a fim de que suas operações aéreas que salvam vidas não apresentem riscos devido à utilização de tripulantes que não tiverem o gozo de seu repouso regulamentar. Não se considera aceitável que a atividade prioritária da empresa sirva de justificativa para o descumprimento da legislação concernente ao exercício da profissão de aeronauta. É fato que as atividades inerentes ao transporte aeromédico podem ser imprevisíveis, entretanto é responsabilidade da empresa, enquanto autorizada a realizar tal atividade, mitigar as ocorrências de infrações à legislação. A salvaguarda da vida humana, tão propalada pela recorrente, não pode suplantar a segurança das operações, tendo em vista que um aeronauta cansado pode, definitivamente, provocar incidentes e acidentes que podem causar a perda de vidas humanas. Observa-se que a afirmação de que os tripulantes não foram colocados em risco pela forma ou volume de tempo de suas jornadas de trabalho não pode ser comprovada; o que os autos comprovam é que de fato houve a ocorrência de duas infrações no caso em tela, consistentes em desrespeito ao limite de repouso regulamentar de tripulante, após jornada de trabalho.

33. Ressalte-se que não se questiona a gravidade do fato concreto ou a importância do atendimento de emergência a um paciente em efetivo perigo de vida e não se faz na presente análise qualquer tipo de comparação ou hierarquização entre os riscos do atendimento de socorro e a falta de repouso regulamentar dos aeronautas. Considera-se que a vida é direito consagrado e inviolável, o bem

maior a ser tutelado, e é justamente em nome da preservação da vida que as regras são emanadas, sendo de cumprimento obrigatório, estando o descumprimento sujeito a aplicação de sanção.

34. Ante o exposto, tem-se que as razões do recurso não lograram êxito em afastar as práticas infracionais que são atribuídas à recorrente, as quais restaram configuradas nos termos aferidos pela fiscalização.

35. Ademais, a Lei nº 9.784/99, que regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal, em seu art. 36, dispõe a redação que segue:

Lei nº 9.784/99

Art. 36 Cabe ao interessado a prova dos fatos que tenha alegado, sem prejuízo do dever atribuído ao órgão competente para instrução e do disposto no art. 37 desta Lei.

36. Por fim, as alegações do Interessado não foram suficientes para afastar a aplicação de sanção administrativa quanto aos atos infracionais praticados.

DOSIMETRIA DA SANÇÃO

37. Com relação à dosimetria da sanção, cabe observar que em 04/12/2018 entrou em vigor a Resolução nº 472/2018, que atualizou as providências administrativas decorrentes do exercício das atividades de fiscalização sob competência da ANAC. Ressalta-se 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. 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.

38. 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.

39. 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.

40. 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 ANAC nº 472/2018.

41. Com relação à atenuante "*inexistência de aplicação de penalidades no último ano*", corroborando com a decisão de primeira instância, verifica-se em consulta ao Sistema Integrado de Gestão de Créditos que não existia penalidade ocorrida no ano anterior às datas das ocorrências narradas no Auto de Infração em tela, com crédito já constituído em caráter definitivo, quando proferida a decisão de primeira instância, portanto reconhece-se a e a incidência da mesma, prevista atualmente no art. 36, § 1º, inciso III da Resolução ANAC nº 472/2018.

42. 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.

43. Dada a presença de uma circunstância atenuante e a ausência de circunstâncias agravantes aplicáveis ao caso, deve cada sanção ser mantida em seu patamar mínimo, no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais).

CONCLUSÃO

44. Pelo exposto, sugere-se **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO-SE** o valor de cada uma das duas multas aplicadas em **R\$ 4.000,00 (quatro mil reais), totalizando o valor de R\$ 8.000,00 (oito mil reais) em multas.**

45. À consideração superior.

HENRIQUE HIEBERT

SIAPE 1586959



Documento assinado eletronicamente por **Henrique Hiebert, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 03/08/2020, às 17:22, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **4597669** e o código CRC **7E469D6A**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 579/2020

PROCESSO Nº 00058.007243/2018-41
INTERESSADO: UNIAIR TAXI AEREO LTDA

Brasília, 03 de agosto de 2020.

1. Trata-se de recurso interposto por UNIAIR TÁXI AÉREO LTDA - CNPJ 04.261.159/0001-10, contra Decisão de 1ª Instância da Superintendência de Padrões Operacionais - SPO, proferida em 21/09/2018, que lhe 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 irregularidades dispostas no Auto de Infração nº 003786/2018, por *escalar ou permitir operação sem respeitar os limites de repouso regulamentar de tripulante, após jornada de trabalho de até 12 (doze) horas*. O Auto de Infração foi capitulado 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. 34 da Lei do Aeronauta (Lei nº 7.183/84), e a multa aplicada ficou consubstanciada no crédito de multa registrado no Sistema Integrado de Gestão de Créditos - SIGEC sob o nº 665312180.

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 nº 604/2020/JULG ASJIN/ASJIN - SEI nº 4597669**], ressaltando que embora a Resolução ANAC nº 472/2018 tenha revogado a Resolução ANAC nº 25/2008 e a IN ANAC nº 08/2008, 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 e **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso interposto por **UNIAIR TÁXI AÉREO LTDA - CNPJ 04.261.159/0001-10**, ao entendimento de que restaram configuradas a prática de duas infrações, descritas no Auto de Infração nº 003786/2018, capituladas na alínea "o" do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei nº 7.565/86), c/c 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. 34 da Lei do Aeronauta (Lei nº 7.183/84), e por **MANTER cada uma das 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) em multas**, com a incidência de uma circunstância atenuante e a ausência de circunstâncias agravantes, referente ao Processo Administrativo Sancionador 00058.007243/2018-41 e ao Crédito de Multa nº 665312180.

5. À Secretaria.

6. Notifique-se.

Cássio Castro Dias da Silva
SIAPE 1467237

Presidente da Turma Recursal do Rio de Janeiro



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de**



Turma, em 04/08/2020, às 11:09, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **4602090** e o código CRC **9E341993**.

Referência: Processo nº 00058.007243/2018-41

SEI nº 4602090