



**PARECER N°** 561/2020/JULG ASJIN/ASJIN  
**PROCESSO N°** 00066.006964/2018-34  
**INTERESSADO:** AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.

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

**Auto de Infração:** 003971/2018

**Crédito de Multa n°:** 665308181

**Infração:** *escalar ou permitir operação com extrapolação do limite de jornada de trabalho de aeronauta em tripulação composta, fora dos casos previstos em lei*

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

**Data da infração:** 25/07/2017

**Proponente:** Henrique Hiebert - SIAPE 1586959

### **RELATÓRIO**

1. Trata-se de Recurso interposto por AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S/A em face de decisão proferida no Processo Administrativo em epígrafe, originado do Auto de Infração n° 003971/2018 (SEI 1622964 e 2241632), que capitula as condutas do interessado na alínea "o" do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei n° 7.565/86), c/c alínea "b" do art. 21 da Lei do Aeronauta (Lei n° 7.183/84), descrevendo o seguinte:

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

#### **HISTÓRICO:**

Após análise do diário de bordo n° 951489 da aeronave PR-AIT, observou-se que, no dia 25/07/2017, a tripulação extrapolou os limites de voo de tripulação composta contrariando o artigo 29, alínea "b" da lei 7183. A apresentação ocorreu às 00:10 UTC do dia 25/07/2017 e o corte ocorreu às 13:34 UTC do dia 25/07/2017. A jornada total foi de 15:24, sendo que a jornada permitida é 14:00. Neste cálculo foi considerado hora noturna corrigida em 52 minutos e 30 segundos.

#### **CAPITULAÇÃO:**

Alínea "o" do inciso III do artigo 302 do(a) Lei 7565 de 19/12/1986 c/c Item "b" do artigo 21 do(a) Lei 7183 de 05/04/1984

#### **DADOS COMPLEMENTARES:**

Data da Ocorrência: 25/07/2017 - CANAC tripulante: 592568 - Marcas da Aeronave: PRAIT

Data da Ocorrência: 25/07/2017 - CANAC tripulante: 685727 - Marcas da Aeronave: PRAIT

Data da Ocorrência: 25/07/2017 - CANAC tripulante: 101018 - Marcas da Aeronave: PRAIT

Data da Ocorrência: 25/07/2017 - CANAC tripulante: 715229 - Marcas da Aeronave: PRAIT

Data da Ocorrência: 25/07/2017 - CANAC tripulante: 130519 - Marcas da Aeronave: PRAIT

Data da Ocorrência: 25/07/2017 - CANAC tripulante: 177455 - Marcas da Aeronave: PRAIT

Data da Ocorrência: 25/07/2017 - CANAC tripulante: 162168 - Marcas da Aeronave: PRAIT  
Data da Ocorrência: 25/07/2017 - CANAC tripulante: 131016 - Marcas da Aeronave: PRAIT  
Data da Ocorrência: 25/07/2017 - CANAC tripulante: 189960 - Marcas da Aeronave: PRAIT  
Data da Ocorrência: 25/07/2017 - CANAC tripulante: 185413 - Marcas da Aeronave: PRAIT  
Data da Ocorrência: 25/07/2017 - CANAC tripulante: 154273 - Marcas da Aeronave: PRAIT  
Data da Ocorrência: 25/07/2017 - CANAC tripulante: 136833 - Marcas da Aeronave: PRAIT  
Data da Ocorrência: 25/07/2017 - CANAC tripulante: 168396 - Marcas da Aeronave: PRAIT

2. Consta no processo o Relatório de Fiscalização nº 005546/2018 (SEI 1623092), que descreve a forma como as irregularidades tratadas neste processo e no processo 00066.006963/2018-90 foram constatadas; em anexo são apresentados os seguintes documentos:

2.1. cópia da página nº 951489 do Diário de Bordo da aeronave PR-AIT - SEI 1623094;

2.2. cópia da página nº 891225 do Diário de Bordo da aeronave PR-AYX - SEI 1623095;

2.3. cópia da carta D-OPS-/218/2017, emitida pela autuada em 22/12/2017, enviada à ANAC em resposta ao Ofício nº 1318 (SEI)/2017/GCTA/SPO-ANAC, contendo como anexo o citado Ofício - SEI 1623096;

2.4. cópia do Despacho GCTA 1021879, que requer ao estagiário Gabriel Colchiesqui a análise de dados do Sistema de Registro de Voo (SRV) referentes às jornadas de trabalho dos tripulantes da AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S/A durante os meses de Junho e Julho de 2017 - SEI 1623097;

2.5. cópia do Ofício nº 1318(SEI)/2017/GCTA/SPO-ANAC, que requer à autuada cópia de páginas de Diários de Bordo de suas aeronaves - SEI 1623098;

2.6. cópia de relatório de análise de voos da AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S/A ocorridos entre os meses de Junho e Julho de 2017 - SEI 1623099;

2.7. cópia de arquivo Excel com a análise de voos da AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S/A ocorridos entre os meses de Junho e Julho de 2017 - SEI 1623100.

3. Em 19/03/2018, com o intuito de notificar o interessado acerca da lavratura do Auto de Infração, lavrado Ofício nº 295/2018/GCTA/SPO-ANAC - SEI 1623205.

4. Notificado acerca da lavratura do Auto de Infração em 23/03/2018 (SEI 1805246), o interessado protocola sua defesa nesta Agência em 11/04/2018 (SEI 1706155), conforme "Recibo Eletrônico de Protocolo GCTA 1706159". No documento, inicialmente ressalta que a autuação contém erro material, ao mencionar que a infração estaria capitulada na alínea "b" do art. 29 da Lei nº 7.183/1984, que trata de limite de horas de voo e pousos para tripulação composta; com base neste erro, a autuada requer a nulidade do Auto de Infração.

5. Do mérito, alega a autuada que em virtude do horário de nascer e pôr do sol ser variável, e o sistema de controle de jornada de trabalho de tripulação de voo necessitar de parâmetros rígidos, via contrato de trabalho a AZUL pactuou com seus aeronautas que voos noturnos serão os realizados entre 21h00 UTC e 09h00 UTC (18h00 e 06h00, na data da referida ocorrência); citando o art. 22 da Lei nº 7.183/1984, que prevê a ampliação em 60 (sessenta) minutos da jornada de trabalho, a critério exclusivo do comandante e em alguns casos, alega que o disposto na página nº 951489 do Diário de Bordo da aeronave PR-AIT, trazida em recurso pelo interessado (SEI 1706156), comprovaria a utilização dessa faculdade de ampliação da jornada

6. Alega ainda que a tripulação se apresentou às 00:10 h UTC (21:10 h - horário local) e que

o corte dos motores se deu às 13:34 h UTC (10:34 h - horário local); segundo seus cálculos, o limite para corte dos motores seria às 09:33 h (horário local). Assim, conclui que como o corte dos motores se deu às 13:34 h UTC (10:34 h - horário local), portanto com 01:01 h de atraso, houve apenas um minuto de extrapolação de jornada; pelo princípio da razoabilidade, dado todo transtorno causado por um evento absolutamente imprevisível, que deixou a pista de pouco impraticável nas palavras do próprio comandante, entende que o fato se enquadra na exceção prevista na alínea "c" do art. 22 da Lei nº 7.183/1984; pelo exposto, entende que não há o que se falar em infração.

7. Por fim, considerando comprovada a inexistência da infração apontada, alega que não há o que se falar na aplicação de qualquer penalidade, e requer que o Auto de Infração seja declarado insubsistente, com o consequente arquivamento do processo; alternativamente, requer a observância das circunstâncias atenuantes previstas no § 1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008.

8. Além de cópia da página nº 951489 do Diário de Bordo da aeronave PR-AIT, o interessado ainda traz aos autos cópia de documentação para demonstração de poderes de representação (SEI 1706157 e 1706158).

9. Anexado ao processo extrato de multas aplicada em face da autuada até a data de 30/08/2018, registradas no Sistema Integrado de Gestão de Créditos - SIGEC - SEI 2192349.

10. Anexado ao processo informações de nascer e pôr do sol referentes ao mês de Julho de 2017 em Orlando - EUA (KMCO) - SEI 2193088.

11. Anexado ao processo extrato de NOTAM referentes ao aeroporto de SBKP para os dias 24 e 25/07/2017 - SEI 2192352

12. Anexado ao processo informações de nascer e pôr do sol referentes aos dias 24 e 25/07/2017 em SBKP - SEI 2192935.

13. Anexado ao processo informações de nascer e pôr do sol referente ao dia 25/07/2017 em SBGR - SEI 2246991.

14. Em 21/09/2018, a autoridade competente, após apontar a presença de defesa, considera configurada a ocorrência das infrações imputadas, e decide pela aplicação, apontando a ausência de circunstâncias atenuantes ou agravantes, de treze multas no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais), totalizando o valor de R\$ 91.000,00 (noventa e um mil reais) em multas - SEI 2192360 e 2247163.

15. Anexado ao processo extrato da multa aplicada, registrada no SIGEC - SEI 2253104.

16. Em 24/09/2018, com o intuito de notificar o interessado acerca da decisão, lavrada Notificação de Decisão nº 2282/2018/CCPI/SPO-ANAC - SEI 2253110.

17. Notificado acerca da decisão em 03/10/2018 (SEI 2389218), o interessado protocola seu recurso nesta Agência em 10/10/2018 (SEI 2316646), conforme "Recibo Eletrônico de Protocolo CCPI 2316649". No documento, contesta a decisão de primeira instância, dispondo que a mesma precisa ser revista, por ser equivocada; alega que não houve extrapolação da jornada de trabalho em 01:14 h, tal como calculado na decisão de primeira instância; repete as alegações e os cálculos de jornada apresentados em defesa e aponta a contradição entre a extrapolação de jornada disposta no Auto de Infração, calculada em 01:24 h, e a calculada em decisão de primeira instância, de 01:14 h. Por fim, volta a alegar que a extrapolação de jornada foi de apenas 1 (um) minuto, de maneira justificada, não havendo o que se falar na aplicação de qualquer penalidade, requerendo que o Auto de Infração seja declarado insubsistente, com o arquivamento do processo administrativo; alternativamente, requer a observância das circunstâncias atenuantes previstas no § 1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008.

18. Como anexo ao recurso, o interessado apresenta documentação para demonstração de poderes de representação (SEI 2316647 e 2316648).

19. Em 01/11/2018, lavrado Despacho CCPI 2385535, que determina o encaminhamento do processo à Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância - ASJIN para providências.

20. Em 27/11/2018, lavrado Despacho ASJIN 2457235, que conhece do recurso e determina a

distribuição do processo a membro julgador para análise e deliberação.

21. É o relatório.

## **PRELIMINARES**

22. *Da Regularidade processual*

23. O interessado foi regularmente notificado quanto à infração imputada em 23/03/2018 (SEI 1805246), tendo protocolado sua defesa nesta Agência em 11/04/2018 (SEI 1706155). Ainda, foi regularmente notificado acerca da decisão de primeira instância em 03/10/2018 (SEI 2389218), tendo protocolado seu conhecido recurso em 10/10/2018 (SEI 2316646), conforme Despacho ASJIN 2457235.

24. Sendo assim, aponta-se a regularidade processual do presente processo, o 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**

25. *Quanto à fundamentação da matéria - escalar ou permitir operação com extrapolação do limite de jornada de trabalho de aeronauta em tripulação composta, fora dos casos previstos em lei*

26. Diante das irregularidades tratadas no processo em tela, a autuação foi realizada com fundamento na alínea "o" do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei nº 7.565/86), c/c alínea "b" do art. 21 da Lei do Aeronauta (Lei nº 7.183/84).

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

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;

(...)

28. Observa-se que a Lei nº 7.183, de 05/04/1984, a qual regulava o exercício da profissão de aeronauta e estava em vigor à época dos fatos, dispõe 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.**

(...)

(sem grifos no original)

29. Quanto à duração da jornada de integrante de uma tripulação composta, o art. 21, alínea "b", da mesma Lei, apresenta o seguinte:

Lei nº 7.183/1984 (...)

Art. 21 A duração da jornada de trabalho do aeronauta será de:

(...)

b) 14 (quatorze) horas, se integrante de uma tripulação composta; e

(...)

30. Cabe ainda menção ao art. 22 da Lei nº 7.183/1984, que previa a ampliação da jornada de trabalho, a critério exclusivo do comandante, em alguns casos:

Lei nº 7.183/1984 (...)

**Art. 22 Os limites da jornada de trabalho poderão ser ampliados de 60 (sessenta) minutos, a critério exclusivo do comandante da aeronave e nos seguintes casos:**

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

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

c) por imperiosa necessidade.

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

§ 2º Para as tripulações simples, o trabalho noturno não excederá de 10 (dez) horas.

**§ 3º Para as tripulações simples nos horários mistos, assim entendidos os que abrangem períodos diurnos e noturnos, a hora de trabalho noturno será computada como de 52 (cinquenta e dois) minutos e 30 (trinta) segundos.**

(...)

(sem grifos no original)

31. Já a Resolução ANAC nº 25, de 25/04/2008, em vigor à época dos fatos, apresentava os valores de multa previstos para irregularidades capituladas na alínea "o" do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei nº 7.565/86) no item "o" da Tabela "III – INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS À CONCESSIONÁRIA OU PERMISSONÁRIA DE SERVIÇOS AÉREOS" do Anexo II:

Resolução ANAC nº 25/2008 (...)

ANEXO II À RESOLUÇÃO Nº 25, DE 25 DE ABRIL DE 2008.

TABELA DE INFRAÇÕES

(VALOR DAS MULTAS PESSOA JURÍDICA, EXPRESSO EM REAL) (...)

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

(...)

32. Segundo os documentos juntados ao processo, a fiscalização desta Agência constatou que a empresa AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A. permitiu que treze tripulantes extrapolassem o limite de jornada de trabalho previsto na alínea "b" do art. 21 da Lei 7.183/1984 no dia 25/07/2017; assim, verifica-se a subsunção dos fatos imputados à fundamentação exposta acima.

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

34. Quanto à alegação do interessado apresentada em defesa de nulidade do Auto de Infração em função de erro material existente no campo "HISTÓRICO", corroborando com o disposto na decisão de primeira instância, verifica-se que está claro no campo "CAPITULAÇÃO" do documento a capitulação das irregularidades na alínea "o" do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei nº 7.565/86), c/c alínea "b" do art. 21 da Lei do Aeronauta (Lei nº 7.183/84); ademais, tal fato não impediu a autuada de apresentar argumentos de mérito com relação à correta capitulação das irregularidades. Assim, verifica-se a existência de um erro somente no campo "HISTÓRICO" do Auto de Infração, que conforme alegações de mérito apresentadas em defesa e recurso pelo interessado, claramente

não trouxe qualquer prejuízo ao mesmo para interpretação dos fatos imputados. Por se tratar de vício meramente formal que não trouxe qualquer prejuízo ao interessado, com base no § 2º do art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018, sugere-se neste ponto a convalidação do texto contido no campo "HISTÓRICO" do Auto de Infração nº 003971/2018, para que onde consta "artigo 29" passe a constar "artigo 21".

35. Em defesa e recurso, o interessado alega que a extrapolação de jornada de trabalho ocorrida foi de somente um minuto, e que esta teria ocorrido de maneira justificada; aduzindo o princípio da razoabilidade, o interessado considera que não há o que se falar na aplicação de qualquer penalidade. A respeito dessas alegações, deve-se observar que mesmo que a extrapolação ocorrida tenha sido de somente um minuto, ela já estaria além da previsão legal que era estabelecida à época na Lei nº 7.183/1984, não merecendo portanto prosperar essas alegações. Ainda com relação a essa alegação, cabe destacar que a prerrogativa de prorrogação de jornada suscitada pela empresa está condicionada à observância do disposto no § 1º do art. 22 da Lei nº 7.183/1984, que estabelece que "qualquer ampliação dos limites das horas de trabalho deverá ser comunicada pelo Comandante ao empregador, 24 (vinte e quatro) horas após a viagem, o qual, no prazo de 15 (quinze) dias, a submeterá à apreciação do Ministério da Aeronáutica"; deve-se registrar que não se verifica no processo qualquer prova de que a ANAC tenha sido comunicada a respeito da utilização deste dispositivo para o caso em tela, o que afasta sua aplicação.

36. Quanto às diferenças de cálculo da jornada de trabalho apresentadas no Auto de Infração e na Decisão de Primeira Instância, deve-se observar que isso se deve a diferenças pontuais ocorridas quando da definição dos horários de nascer e pôr do Sol utilizados nos cálculos; apesar das diferenças, observa-se que independentemente dos horários utilizados, os três resultados apresentados nos autos até o momento (Auto de Infração, Decisão de Primeira Instância e peças de defesa e de recurso do interessado) resultaram na conclusão de que houve extrapolação da jornada de trabalho dos treze tripulantes.

37. Não se verifica na antiga Lei do Aeronauta, em vigor à época dos fatos, orientação acerca de quais devem ser os horários de nascer e pôr do Sol a serem utilizados para o cálculo da jornada de trabalho, entretanto a Lei atualmente em vigor define claramente quais os horários a serem considerados, conforme art. 39 da Lei nº 13.475/2017:

Lei nº 13.475/2017 (...)

Art. 39. A hora de trabalho noturno, para efeito de jornada, será computada como de 52 (cinquenta e dois) minutos e 30 (trinta) segundos.

Parágrafo único. Para efeitos desta Lei, considera-se noturno:

I - o trabalho executado em terra entre as 22 (vinte e duas) horas de um dia e as 5 (cinco) horas do dia seguinte, considerado o horário local;

**II - o período de tempo de voo realizado entre as 18 (dezoito) horas de um dia e as 6 (seis) horas do dia seguinte, considerado o fuso horário oficial da base contratual do tripulante.**

(...)

(sem grifos no original)

38. Do exposto, verifica-se que hoje está estipulado em Lei que o trabalho noturno é aquele realizado entre as 18 (dezoito) horas de um dia e as 6 (seis) horas do dia seguinte, considerado o fuso horário oficial da base contratual do tripulante; nota-se que tal dispositivo está alinhado com o disposto pelo interessado em defesa e recurso: "*em razão do horário noturno ser estabelecido de acordo com o nascer e pôr do sol, sendo este critério extremamente variável, a Autuada com a finalidade de estabelecer parâmetros rígidos para controle de jornada de seus aeronautas, pactuou, via contrato de trabalho, que voos noturnos serão os realizados entre 21h00 UTC e 09H00 UTC (18h00 e 06h00, na data da referida ocorrência)*". Utilizando-se esses horários de nascer e pôr do Sol para aferição do horário noturno, demonstra-se abaixo qual foi a jornada de trabalho no caso em tela (em horário "UTC"):

38.1. Jornada noturna:

38.1.1. considerando-se que a apresentação da tripulação já se deu dentro do período noturno, às 00:10 h do

dia 25/07/2017, o expediente noturno se estendeu do horário de apresentação até o horário do nascer do Sol do dia seguinte, às 09:00 h, ou seja, foram 08:50 h de expediente noturno;

38.1.2. neste ponto, deve-se observar que embora o § 3º do art. 22 da Lei nº 7.183/1984 determine que a hora de trabalho noturno será computada como de 52 (cinquenta e dois) minutos e 30 (trinta) segundos nos casos de tripulações simples em horários mistos, o art. 26 da Portaria Interministerial nº 3.016/1988, em vigor à época dos fatos, determinava que a hora de trabalho noturno seria computada da mesma forma para todos os efeitos; logo, sendo aplicável o fator de acréscimo noturno apresentado na decisão de primeira instância, no valor de 0,1428, calcula-se em 01:15 h o acréscimo noturno aplicável ao caso em tela;

38.1.3. somando-se o expediente noturno calculado em 38.1.1 e o acréscimo noturno aplicável calculado em 38.1.2, conclui-se que a jornada noturna foi de 10:05 h.

### 38.2. Jornada diurna:

38.2.1. considerando-se que o nascer do Sol se deu às 09:00 h do dia 25/07/2017 e considerando-se que o fim da jornada de trabalho se deu às 14:04 h do mesmo dia, conclui-se que a jornada de trabalho diurna da tripulação foi de 05:04 h.

39. Somando-se as jornadas noturna e diurna aplicáveis ao caso em tela, conclui-se que a jornada total de trabalho foi igual a 15:09 h; considerando-se o limite de 14 horas de jornada estabelecido na alínea "b" do art. 21 da Lei do Aeronauta (Lei nº 7.183/84) para tripulações compostas, considera-se configurada a extrapolação da jornada de trabalho dos 13 tripulantes, conforme imputado pelo Auto de Infração; tal como observado na decisão de primeira instância, verifica-se que mesmo que fosse aplicável ao caso em tela a ampliação da jornada de trabalho em 60 (sessenta) minutos, seriam configuradas as infrações.

40. Assim, registre-se que o recorrente não trouxe qualquer fato ou qualquer prova de que, de fato, não descumpriu a legislação.

41. 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.

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

## DOSIMETRIA DA SANÇÃO

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

44. 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.

45. 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.

46. 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.

47. Com relação à atenuante de “inexistência de aplicação definitiva de sanções nos 12 (doze) meses anteriores à data do cometimento da infração em julgamento”, prevista no artigo 36, § 1º, inciso III, da Resolução ANAC nº 472/2018, corroborando com a decisão de primeira instância, em pesquisa no Sistema Integrado de Gestão de Créditos - SIGEC, verifica-se que já existiam penalidades ocorridas no ano anterior às ocorrências narradas no Auto de Infração em tela com crédito já constituído em caráter definitivo quando proferida a decisão de primeira instância, razão pela qual não se reconhece a incidência da mesma.

48. 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.

#### 49. ***Da sanção a ser aplicada em definitivo***

50. Deve-se registrar que a Resolução ANAC nº 566/2020 alterou a Resolução ANAC nº 472/2018, de maneira a inserir nesta última os artigos 37-A e 37-B, que dispõem o seguinte:

Resolução ANAC nº 472/2018 (...)

Da Infração Administrativa de Natureza Continuada

Art. 37-A. Poderá ser caracterizada infração administrativa de natureza continuada a prática, pelo mesmo regulado, de mais de uma ação ou omissão que configurem infração administrativa de natureza idêntica, apuradas em uma mesma oportunidade fiscalizatória.

Parágrafo único. Será afastada a caracterização da infração continuada quando constatada a existência de prática ou circunstância que evidencie violação, pelo agente infrator, ao dever de lealdade e boa-fé que rege as relações entre administrado e Administração.

Art. 37-B. Caracterizada a natureza continuada das condutas infracionais, nos termos do art. 37-A desta Resolução, será aplicada multa, considerando-se o patamar médio da tabela constante na Resolução específica vigente à época da infração, calculada de acordo com a seguinte fórmula:

Valor total da multa = valor da multa unitária \* quantidade de ocorrências<sup>1/f</sup>

Em que a variável “f” assume um dos seguintes valores:

f1 = 1,85 quando não verificada qualquer circunstância descrita nos incisos I a V do § 2º do art. 36 desta Resolução.

f2 = 1,5 quando verificada ao menos uma das circunstâncias descrita nos incisos I a V do § 2º do art. 36 desta Resolução.

f3 = 1,15 quando verificadas, cumulativamente, as circunstâncias descritas no inciso III e no inciso IV do § 2º do art. 36 desta Resolução.

§ 1º A verificação de cada circunstância descrita nos incisos I a III do § 1º do art. 36 desta Resolução ensejará o acréscimo de 0,15 ao valor da variável “f” a ser aplicada.

§ 2º Valores diferentes de f1, f2 e f3 poderão ser definidos em Resolução específica que disciplina a matéria objeto da autuação.” (NR)

(...)



51. Analisando o exposto acima, verifica-se que no art. 37-A da Resolução ANAC nº 472/2018 é estabelecido que pode ser caracterizada como infração continuada a prática de ação de natureza idêntica, apuradas em uma mesma oportunidade fiscalizatória. Nos casos em análise, observa-se que as práticas tem a mesma natureza, sendo esta a extrapolação de jornada de trabalho regulamentar de aeronautas. Além disso, verifica-se que as práticas foram apuradas em uma mesma oportunidade fiscalizatória.

52. Desta forma, consideram-se configuradas as condições necessárias para a caracterização da infração administrativa de natureza continuada, cabendo a aplicação dos parâmetros estabelecidos no art. 37-B da Resolução ANAC nº 472/2018 para a aplicação do valor da multa. Sendo assim, identifica-se que o valor de "f" a ser aplicado na fórmula é igual a "1,85", em virtude de não se identificar presente nos autos qualquer das circunstâncias agravantes previstas no § 2º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 ou atenuantes previstas no § 1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018.

53. Assim, o valor da multa a ser aplicada será de acordo com a seguinte fórmula:

$$\text{Valor total da multa} = \text{valor da multa unitária} \times \text{quantidade de ocorrências}^{1/f}$$

54. Observa-se que no *caput* do art. 37-B da Resolução ANAC nº 472/2018 é estabelecido que para a aplicação da multa considera-se o patamar médio de multa referente ao tipo infracional. Assim, no presente caso deve ser considerado o valor de R\$ 7.000,00, por ser este o patamar médio previsto no item "o" da Tabela "III – INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS À CONCESSIONÁRIA OU PERMISSONÁRIA DE SERVIÇOS AÉREOS" do Anexo II da Resolução ANAC nº 25/2008.

55. Substituindo-se os valores na fórmula, calcula-se o valor da multa a ser imposta:

$$\text{Valor total da multa} = \text{R\$ } 7.000,00 * 13^{1/1,85}$$

$$\text{Valor total da multa} = \text{R\$ } 28.004,61 \text{ (vinte e oito mil e quatro reais e sessenta e um centavos)}$$

56. Importante, ainda, informar o que consta do art. 2º da Resolução ANAC nº 566/2020, exposto a seguir:

Resolução ANAC nº 566/2020

Art. 2º Esta Resolução entra em vigor em 1º de julho de 2020 e terá aplicabilidade imediata a todos os processos administrativos sancionadores em que não tenha ocorrido o trânsito em julgado administrativo, na forma do art. 49 da Resolução nº 472, de 6 de junho de 2018.

57. Portanto, considera-se o estabelecido na Resolução ANAC nº 566/2020 aplicável ao presente caso.

## **CONCLUSÃO**

58. Pelo exposto, sugere-se DAR PROVIMENTO PARCIAL ao recurso, REDUZINDO-SE o valor da multa aplicada pelo setor de primeira instância administrativa para R\$ 28.004,61 (vinte e oito mil e quatro reais e sessenta e um centavos), relativa às 13 infrações analisadas.

59. Ainda, com base no § 2º do art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018, sugere-se a convalidação do Auto de Infração nº 003971/2018, para que no campo "HISTÓRICO" do documento, onde consta "artigo 29" passe a constar "artigo 21".

60. À consideração superior.

**HENRIQUE HIEBERT**

**SIAPE 1586959**



Documento assinado eletronicamente por **Henrique Hiebert, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 14/07/2020, às 14:39, 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 **4526249** e o código CRC **3C2A4B97**.

---

**Referência:** Processo nº 00066.006964/2018-34

SEI nº 4526249



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL  
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

**DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 533/2020**

PROCESSO Nº 00066.006964/2018-34

INTERESSADO: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.

Brasília, 15 de julho de 2020.

1. Trata-se de Recurso Administrativo interposto por AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S/A, CNPJ 09.296.295/0001-60, contra decisão de 1ª Instância da Superintendência de Padrões Operacionais - SPO, proferida em 21/09/2018, que lhe aplicou 13 multas no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais), totalizando o valor de R\$ 91.000,00 (noventa e um mil reais), pelo cometimento das irregularidades identificadas no Auto de Infração nº 003971/2018, pela autuada *escalar ou permitir operação com extrapolação do limite de jornada de trabalho de aeronauta em tripulação composta, fora dos casos previstos em lei*. As irregularidades foram capituladas na alínea "o" do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei nº 7.565/86), c/c alínea "b" do art. 21 da Lei do Aeronauta (Lei nº 7.183/84).

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 561/2020/JULG ASJIN/ASJIN – SEI nº 4526249], ressaltando que embora a Resolução ANAC nº 472/2018 tenha revogado a Resolução ANAC nº 25/2008 e a IN ANAC nº 8, de 2008, também 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 **DAR PROVIMENTO PARCIAL** ao recurso interposto por **AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S/A**, CNPJ 09.296.295/0001-60, ao entendimento de que restou configurada a prática das infrações descritas no Auto de Infração nº 003971/2018, capituladas na alínea "o" do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei nº 7.565/86), c/c alínea "b" do art. 21 da Lei do Aeronauta (Lei nº 7.183/84), **REDUZINDO-SE** o valor da multa aplicada pelo setor de primeira instância administrativa para **R\$ 28.004,61 (vinte e oito mil e quatro reais e sessenta e um centavos)**, em referência às 13 infrações analisadas, descritas no processo administrativo nº 00066.006964/2018-34 que originou o Crédito de Multa nº 665308181.
- com base no § 2º do art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018, **CONVALIDAR** o Auto de Infração nº 003971/2018, para que no campo "HISTÓRICO" do documento, onde consta "artigo 29" passe a constar "artigo 21".

À Secretaria.

Notifique-se.

Publique-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 15/07/2020, às 12:02, 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 **4526252** e o código CRC **7CB7ADF9**.

---

Referência: Processo nº 00066.006964/2018-34

SEI nº 4526252