



PARECER N° 258/2020/JULG ASJIN/ASJIN
PROCESSO N° 00065.147502/2013-71
INTERESSADO: OCEANAIR LINHAS AÉREAS S/A, COORDENAÇÃO DE CONTROLE E PROCESSAMENTO DE IRREGULARIDADES

AI: 12219/2013/SSO **Data da Lavratura:** 09/10/2013

Crédito de Multa (SIGEC): 657378169

Infração: Permitir Extrapolação de Jornada de Trabalho

Enquadramento: art. 302, inciso III, alínea “o” do Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), Lei nº 7.565 c/c art. 21, da Lei nº 7.183/84.

Data da infração: 12/02/2013 **Hora:** 03:47 **Local:** São Paulo

Relator e Membro Julgador da ASJIN: João Carlos Sardinha Junior – SIAPE 1580657 - Membro Julgador da ASJIN da ANAC - Portaria ANAC nº 3.626, de 31/10/2017

O presente processo foi conduzido juntamente com seguinte processo e respectivo Auto de Infração: 00065.147509/2013-93 - AI 12222/2013/SSO. As infrações são as mesmas, diferindo em detalhes não relevantes para análise conjunta, defendidas de igual maneira e assim também decididas em primeira instância e, então, recorridas. Logo, Parecer e posterior Decisão em Segunda Instância abarcarão os dois processos, todavia usando o processo 00065.147502/2013-71 como raiz, para identificação de fatos e textos de defesa, decisório e de recurso.

INTRODUÇÃO

Histórico

1. Trata-se de análise e emissão de proposta de decisão sobre o processo nº 00065.147502/2013-71, que trata de Auto de Infração e posterior decisão em primeira instância, emitida em desfavor de OCEANAIR LINHAS AÉREAS S.A – CNPJ 02.575.829/0001-48, conforme registrados no Sistema Eletrônico de Informações desta Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, da qual restou aplicada pena de multa, consubstanciada essa no crédito registrado no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC sob o número 657378169, no valor de R\$ 8.000,00 (oito mil reais). O crédito de multa é referente ao somatório de dois processos tratados em conjunto.

2. O Auto de Infração nº 12219/2013/SSO, que deu origem ao processo acima mencionado, foi lavrado capitulando a conduta do Interessado na alínea “o”, do inciso III, do art. 302 do CBA - Código Brasileiro de Aeronáutica (fl. 01). Assim relatou o histórico do Auto:

“ Durante atividade de fiscalização, observou-se através da verificação do diário de bordo nº 01/PR-OAK/13 (Controle Eletrônico 062645) que o tripulante Eduardo Soave, C.ANAC 617126, realizou o voo 06-6379 de SBFZ para SBGR e extrapolou os limites da regulamentação do aeronauta (apresentação às 17:12 UTC de 11/02/2013 e corte dos motores às 03:47 UTC de 12/02/2013). ” (sic)

3. Os detalhes de cada Auto de Infração podem ser identificados dentro dos processos relacionados, a suficiente quantidade de semelhanças entre os autos dos dois processos, viabilizou que os mesmos fossem todos analisados em um único parecer decisório.

Defesa do Interessado

4. O autuado foi regularmente notificado do Auto de Infração em 25/10/2013, conforme AR (fl. 03). Apresentando/protocolando sua defesa em 14/11/2013 (fls. 04 a 09). A empresa alegou que a responsabilidade pelo cumprimento da legislação, referente ao tempo legal de jornada de trabalho, seria exclusiva do comandante da aeronave.

Decisão de Primeira Instância (fls. 33 a 36)

5. Em 10/08/2016 a autoridade competente analisou o conjunto probatório e a fundamentação jurídica, dos quatro processos, confirmando o ato infracional. Aplicou multa em desfavor do autuado, alocada no patamar mínimo por ausência de agravantes e presença de atenuantes, no valor de **R\$ 8.000,00 (oito mil reais)**, somatório de duas multas no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais) cada uma.

6. No dia 18/10/2016 o acoimado tomou conhecimento da Decisão, conforme AR (SEI 0118971).

Recurso do Interessado

7. O Interessado interpôs recursos à decisão em 28/10/2016 (SEI 0140883). Na oportunidade repisou a alegação defendida em defesa, sobre a responsabilidade exclusiva do comandante do voo. Apresentou nova argumentação, sobre o instituto da solidariedade, com fulcro na afirmação, que consta no texto decisório e que, segundo o autuado, serviu como embasamento jurídico/teórico para construção daquele veredito. Pediu então a nulidade da decisão, tendo em vista que o tripulante indicado na infração também recebera um Auto, no bojo da mesma infração. Apontou que, caso não lograsse sucesso no requesto de anulação do Auto de Infração, mote desse processo, que então, o Auto de Infração em desfavor daquele tripulante fosse declarado nulo.

Análise e Decisão de Segunda Instância (SEI 2233937 e SEI 2234059)

8. Em 07/12/2018 a ASJIN, em observância ao Parecer 1787 (SEI 2233937), resolveu emitir a Notificação 3137 (SEI 2325469), de 15/10/2018, informando o autuado sobre a possibilidade de agravamento da sanção aplicada pela primeira instância, nos termos explicitados no documento (SEI 2234059).

9. Em 17/10/2018 o autuado teve ciência da já mencionada notificação, conforme atesta o AR (SEI 2358846). Então, a autuada se manifestou, via SEI 2372726, em 29/10/2018.

10. Em sua argumentação, diante da possibilidade de agravamento da sanção aplicada pela primeira instância, por inaplicabilidade de condição atenuante, a autuada defendeu que, na oportunidade de análise das condições atenuantes, a primeira instância não pode verificar a existência do crédito que foi identificado pela segunda instância (e ocasionou a perda da atenuante), pois o sistema não estava atualizado. Defendeu também que a ANAC não possui critérios definidos para aplicação da condição de reincidência. Nessa toada, entendeu a interessada, que lhe foi aplicada a punição de perda da atenuante, por reincidência. Pediu que fosse desconsiderada a possibilidade de agravamento e reiterou todos os termos do recurso interposto, solicitando o cancelamento da penalidade e o arquivamento do processo.

Outros Atos Processuais

11. Procuração de Outorga (fls. 10 e 11)
12. Ata Sumária de Assembleia Geral Extraordinária (fls. 12 a 29)
13. Atestado ANAC (fl. 30)
14. Extrato de Lançamentos (fl. 31 e SEI 0033351 e SEI 0783818)
15. Despacho interno, ACPI/SPO, de encaminhamento do processo, para apresentação de

parecer (fl. 32)

16. Termo de Encerramento de Trâmite Físico (SEI 0011787)
17. Comprovante de Inscrição e de Situação Cadastral (SEI 0033345)
18. Certidão de Tempestividade ASJIN (SEI 1088284)
19. Despacho ASJIN de distribuição a Membro Julgador (SEI 2093649)
20. Ato Constitutivo da Empresa ONE (SEI 2372727)
21. Procuração ONE (SEI 2372728)
22. Recibo Eletrônico de Protocolo ASJIN (SEI 2372729)
23. Despacho ASJIN (SEI 2373266)

É o relato.

PRELIMINARES

Da Regularidade Processual

24. De acordo com o exposto acima, atentando-se para as datas dos trâmites e dos documentos, aponto 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 a decisão de segunda instância administrativa por parte desta ASJIN.

FUNDAMENTAÇÃO - MÉRITO E ANÁLISE DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO

Quanto à fundamentação da matéria – Permitir Extrapolação de Jornada

25. Diante da infração tratada no processo administrativo em questão, a autuação foi realizada com fundamento art. 302, inciso III, alínea “o” do Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), Lei nº 7.565 c/c art. 21, da Lei nº 7.183/84.

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;

Lei 7.183

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.

26. Conforme o Auto de Infração, fundamentado na evidência registrada na página do Diário de Bordo (fl. 02), o interessado, OCEANAIR LINHAS AÉREAS S.A – CNPJ 02.575.829/0001-48, permitiu a extrapolação da jornada de trabalho de tripulante.

Quanto às Alegações do Interessado

27. Em suas alegações, conforme já explicitado no item Recurso do Interessado, o indigitado repisou o questionamento sobre a responsabilidade exclusiva do comandante e invocou o instituto da solidariedade como atributo que anularia o Auto de Infração.

Da Alegação de responsabilidade exclusiva do piloto em comando

28. Essa arguição não pode prosperar, uma vez que já foi esclarecida, a contento, na decisão proferida pela primeira instância. Ratifique-se que as responsabilidades do comandante, previstas na legislação de aviação civil, não excluem ou se confundem com as da empresa, que responde pelo que está previsto no Código Brasileiro de Aeronáutica.

29. Nada de novo trouxe aos autos que motivassem outro entendimento.

Da Alegação da Solidariedade como motivação para anulação das Decisões

30. Em que pese o fato da Primeira Instância, em seu robusto e irretocável texto decisório, ter apontado o art. 297 da Lei 7.565/86, que trata da solidariedade entre o empregador e seus prepostos, para sustentar o afastamento das alegações de culpabilidade exclusiva do comandante da aeronave pelo descumprimento da Lei, deve-se esclarecer (fins de que não reste dúvida) que não ocorre, no caso em tela, a ocorrência da solidariedade, pois trata-se de ato distinto daqueles praticados, tanto pelo comandante quanto pelo tripulante apontado no Auto de Infração.

31. Não há que se falar em incidência de solidariedade, pois o enquadramento da infração praticada pelo tripulantes e objeto de Auto de Infração/Processo Administrativo distinto, é diferente do enquadramento da infração praticada pela empresa (interessada).

32. Mesmo que o Auto de Infração que inaugurou o presente Processo, e o Auto de Infração lavrado em desfavor do tripulante, apresentem características semelhantes, não se pode dar provimento ao presente recurso com base na incidência do princípio da solidariedade; não se entende que o tripulante esteja sendo processado em solidariedade com a empresa autuada, pois o processo possui fato gerador distinto. Assim, esclareço que de uma mesma ocorrência podem derivar dois atos infracionais distintos, o que resulta em dois autos de infração autônomos, um para o operador da aeronave e outro para o seu tripulante; contudo, tal não se dá pelo mesmo enquadramento, o que caracterizaria a solidariedade, o que não é o caso, pois o Auto de Infração lavrado em face da empresa foi capitulado na alínea “o” do inciso III do art. 302 do CBAer, por ter a empresa permitido que o tripulante extrapolasse a jornada de trabalho.

Das alegações apresentadas após a notificação de possibilidade de agravamento da sanção

33. Nada de novo, fato ou argumento, no tocante a infração em si, foi acostado aos autos, permanecendo a análise anteriormente feita, em grau de recurso, e seus efeitos.

34. Sobre a alegação de que a primeira instância, ao decidir aplicar multa no patamar mínimo, não tinha acesso às informações colhidas pela segunda instância, que desaguaram na perda da atenuante, esclareço que essa defesa não tem o condão de afastar o que foi percebido em grau de recurso. Ao recorrer da decisão, a interessada fica ciente de que informações aprofundadas e, ocasionalmente, não percebidas pela primeira instância, podem impactar o processo, como foi no presente caso.

35. Sobre a arguição de não existir critério definidos sobre o instituto da reincidência; segundo ela, o motivo para perda da atenuante, esclareço que essa percepção está equivocada. A reincidência implica condição de agravamento, que por sua vez causa sanção no valor máximo. No presente processo houve perda da condição atenuante, acarretando gravame da sanção, que restou no patamar médio.

36. Sendo assim, resta válida a recomendação do Parecer 1787 (SEI 2233937).

DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

37. Verificada a regularidade da ação fiscal, temos o valor da multa aplicada como sanção administrativa ao ato infracional imputado. O Código Brasileiro de Aeronáutica dispõe no art. 295 que a multa será imposta de acordo com a gravidade da infração. Nesse sentido, já foi esclarecido, na Decisão de Primeira Instância, o que determina a Resolução nº 25/2008, em seu artigo 22, a respeito.

38. Com relação à dosimetria da penalidade pecuniária para a infração cometida por pessoa jurídica, a previsão da Resolução ANAC nº 25, de 25 de abril de 2008 (Código INI, letra “o”, inciso III, da Tabela de Infrações do Anexo II - INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS À CONCESSIONÁRIA OU PERMISSONÁRIA DE SERVIÇOS AÉREOS) é a de aplicação de multa no valor de (conforme o caso):

38.1. R\$ 4.000,00 (quatro mil reais) no patamar mínimo;

38.2. R\$ 7.000,00 (sete mil reais) no patamar intermediário;

38.3. R\$ 10.000,00 (dez mil reais) no patamar máximo.

39. ATENUANTES - Diante de todo o exposto e de consulta ao Extrato de Lançamentos no sistema SIGEC, não se vislumbra a possibilidade de aplicação de circunstância atenuante em observância ao § 1º, inciso III, do art. 22 da Resolução ANAC nº 25 pelo fato da existência de aplicação de penalidade, cometida no último ano anterior ao cometimento da infração, já julgada em definitivo.

40. As circunstâncias atenuantes previstas na Resolução 25/2008 são:

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 conseqüências da infração, antes de proferida a decisão;

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

41. Logo, dos extratos de lançamentos observados no sistema SIGEC, se pode concluir que houve infração no período de um ano anterior as infrações aqui tratadas, já penalizadas em definitivo.

42. AGRAVANTES - Por sua vez, não se verifica a pertinência da aplicação da nenhuma circunstância agravante das dispostas no § 2º, do Artigo 22 da Resolução nº. 25/08, ao caso ora em análise, conforme explanado supra.

43. Nos casos em que não há agravantes, e não há atenuantes, deve ser aplicado o valor médio da tabela em anexo à Resolução nº 25/2008.

SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO:

44. Quanto ao valor da multa aplicada pela decisão de primeira instância administrativa (alocada no patamar mínimo); aponto que, em observância a regularidade da norma vigente por ocasião do ato infracional, deve-se, dentro da margem prevista, de acordo com inciso III, item “o”, da Tabela de Infrações do Anexo II, à Resolução nº. 25/2008, e alterações posteriores; e ainda, conforme se pode observar nos Extratos do SIGEC (SEI nº 2233917, que indica cometimento de infração, dentro do intervalo de um ano antes do cometimento da infração aqui tratada e já penalizada em definitivo antes da decisão em primeira instância) acostado aos autos, **REFORMAR** o valor da multa para o seu patamar médio, R\$ 7.000,00 (sete mil reais), **TOTALIZANDO UM VALOR DE R\$ 14.000,00** (quatorze mil reais), em razão dos dois processos tratados neste parecer.

CONCLUSÃO

45. Pelo exposto, sugiro **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **REFORMANDO** a multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa em desfavor de OCEANAIR LINHAS AÉREAS S.A – CNPJ 02.575.829/0001-48.

No limite das minhas competências e salvo melhor juízo, é o Parecer e Proposta de Decisão.

Submete-se ao crivo do decisor.

João Carlos Sardinha Junior



Documento assinado eletronicamente por **João Carlos Sardinha Junior, Técnico(a) em Regulação de Aviação Civil**, em 23/03/2020, às 15:25, 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/autenticidade>, informando o código verificador **4170086** e o código CRC **71775546**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 243/2020

PROCESSO Nº 00065.147502/2013-71

INTERESSADO: OCEANAIR LINHAS AÉREAS S/A, Coordenação de Controle e Processamento de Irregularidades

Brasília, 23 de março de 2020.

1. Trata-se de Recurso Administrativo interposto pelo por OCEANAIR LINHAS AÉREAS S.A – CNPJ 02.575.829/0001-48, contra Decisão de 1ª Instância da Superintendência de Padrões Operacionais – SPO, proferida em 10/08/2016, que aplicou multa no valor de R\$ 8.000,00, identificada nos Autos de Infração nº 12219/2013/SSO e nº 12222/2013/SSO, pela prática de permitir a extrapolação de jornada do tripulante. A infração foi capitulada na alínea “o” do inciso III do art. 302 do CBA - *Infringir as normas que disciplinam o exercício da profissão de aeronauta ou de aeroviário;* .

2. Por celeridade processual, com fundamento no artigo 50, §1º, da Lei nº 9.784/1999, ratifico a integralidade dos argumentos trazidos na Proposta de Decisão [1787/2018/ASJIN – SEI 2233937] e ratificados no Parecer 258 (SEI 4170086), e passo a decidir com base nas designações que constam nas Portarias da ANAC de nº 751, de 07/03/2017 e 1518, de 14/05/2018, e com lastro no art. 17-B, inciso I da Resolução ANAC nº 25/2008, e competências dadas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381/2016.

3. **Monocraticamente**, por conhecer, **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso/manifestação interposto por **OCEANAIR LINHAS AÉREAS S.A – CNPJ 02.575.829/0001-48**, ao entendimento de que restou configurada a prática da infração descrita nos Autos de Infração nº 12219/2013/SSO e nº 12222/2013/SSO, e capituladas no artigo art. 302, inciso III, alínea “b” do Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), Lei nº 7.565, **REFORMANDO a multa** aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa para o valor **de R\$ 14.000,00 (quatorze um mil reais), decorrente do somatório de 2 (duas) infrações, tratadas nos processos 00065.147502/2013-71 e 00065.147509/2013-93, que restaram revistas para o patamar médio de R\$ 7.000,00 (sete mil reais)**, com reconhecimento da inaplicabilidade de atenuante e inexistência de agravantes referente aos Processos Administrativos Sancionadores supramencionados e crédito de multa 657378169 (que é referente ao somatório das duas infrações apuradas no âmbito de cada processo elencado).

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

5. 6. Publique-se.

6. 7. Notifique-se

Cássio Castro Dias da Silva
SIAPE 1467237
Presidente Turma Recursal – RJ



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 24/03/2020, às 16:59, 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/autenticidade>, informando o código verificador **4170347** e o código CRC **DA8B3531**.