



PARECER N° 66/2021/CJIN/ASJIN
PROCESSO N° 00066.002250/2018-57
INTERESSADO: OCEANAIR LINHAS AÉREAS

PROPOSTA DE DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA – ASJIN

AINI: 003251/2018 **Data da Lavratura:** 26/01/2018

Crédito de Multa (n° SIGEC): 665234184.

Valor de multa: R\$ 7.000,00 (sete mil reais) para cada um dos 6 atos infracionais resultando num valor total de R\$ 42.000,00 (quarenta e dois mil reais).

Infração: *permitir extrapolação de jornada regulamentar de aeronauta.*

Enquadramento: alínea "o" do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei n° 7.565/86), c/c § 2° do art. 22 da Lei do Aeronauta (Lei n° 7.183/84).

Proponente: Stelio Costa Melo Alberto – SIAPE 1585609 - Portaria ANAC n° 4.161, de 3 de fevereiro de 2021.

Competência: Decisão monocrática com fulcro no inciso I do art. 42, da Resolução 472, de 6 de junho de 2018.

INTRODUÇÃO

1. Trata-se de processo administrativo instaurado sob o número em referência, por descumprimento da alínea "o" do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei n° 7.565/86), c/c § 2° do art. 22 da Lei do Aeronauta (Lei n° 7.183/84) cujo Auto de Infração n°. 003251/2018 foi lavrado, em 26/01/2018 (1466550), com a seguinte descrição:

Descrição da ementa: Permitir a extrapolação do tempo de voo noturno de 10 horas para tripulações simples, contrariando o estabelecido no artigo 22 § 2° da Lei 7.183/84.

HISTÓRICO:

No dia 11 de novembro de 2017 os tripulantes do voo ONE 6318 tiveram uma extrapolação no limite de trabalho noturno para tripulações simples. A apresentação ocorreu às 20h10min UTC no dia 10 de novembro de 2017 e a jornada encerrou-se às 6h42min UTC no dia 11 de novembro de 2017. Considerando-se a hora noturna corrigida para 52min e 30s, o trabalho noturno corrigido foi de 10h52min34s. Os dados estão no diário de bordo N° 146/ PR-AVR/ 2017 291056.

CAPITULAÇÃO:

Artigo 302, III, "o" da Lei 7.565/86 c/c artigo 22 § 2° da Lei 7.183/84.

DADOS COMPLEMENTARES:

Data da Ocorrência: 11/11/2017 - Nome do tripulante: MAURICIO UNGARI AZZOLINO - CANAC tripulante: 704650 - Hora do início da jornada (UTC): 20:10 - Hora do encerramento da jornada (UTC): 06:42

Data da Ocorrência: 11/11/2017 - Nome do tripulante: LUIZ AUGUSTO HENRIQUES JABORANDY - CANAC tripulante: 131493 - Hora do início da jornada (UTC): 20:10 - Hora do encerramento da jornada (UTC): 06:42

Data da Ocorrência: 11/11/2017 - Nome do tripulante: MILENA VIANA BERTI - CANAC tripulante: 134535 - Hora do início da jornada (UTC): 20:10 - Hora do encerramento da jornada (UTC): 06:42

Data da Ocorrência: 11/11/2017 - Nome do tripulante: NATAN MIRANDA - CANAC tripulante: 161090 - Hora do início da jornada (UTC): 20:10 -

Hora do encerramento da jornada (UTC): 06:42

Data da Ocorrência: 11/11/2017 - Nome do tripulante: DIOGO ARAUJO ARGOLO - CANAC tripulante: 161162 - Hora do início da jornada (UTC):

20:10 - Hora do encerramento da jornada (UTC): 06:42

Data da Ocorrência: 11/11/2017 - Nome do tripulante: MARINA CATELLA ABRAHAO - CANAC tripulante: 290302 - Hora do início da jornada

(UTC): 20:10 - Hora do encerramento da jornada (UTC): 06:42

2. Consta no Relatório de Fiscalização nº 004567/2018 (1466555) a seguinte descrição:

A OCEANAIR LINHAS AÉREAS, por meio da Carta nº 340/17-OPR de 13 de novembro de 2017, comunicou que no dia 11 de novembro de 2017, o Cmte Maurício Ungari Azzolino, ANAC 704650, estendeu a jornada de trabalho do voo 6318, devido meteorologia, conforme previsto na Lei nº 7183 de 05 de abril de 1984.

Foi feita a análise dos dados da Carta quanto ao efetivo cumprimento da Lei do Aeronauta através do arquivo Análise jornada.xlsx. Concluiu-se que os tripulantes tiveram uma extrapolação no limite de trabalho noturno para tripulações simples. A apresentação ocorreu às 20h10min UTC no dia 10 de novembro de 2017 e a jornada encerrou-se às 6h42min UTC no dia 11 de novembro de 2017. Considerando-se a hora noturna corrigida para 52min e 30s, o trabalho noturno corrigido foi de 10h52min34s. Estes dados constam no Relatório SEI_ANAC 1305413.

A ocorrência constitui infração ao Artigo 302, III, "o" da Lei 7.565/86 c/c artigo 22 § 2º da Lei 7.183/84.

DEFESA

3. Conforme documento (1560128) a empresa autuada requereu o arquivamento do processo pois entendeu que a extensão de jornada fora realizada com amparo no art. 22 da Lei nº 7.183/84, vigente à época. Segue abaixo síntese do alegado pelo interessado:

[...]

No voo em comento, na etapa SBBRSBGR, durante a aproximação em SBGR, constatou-se que as condições degradaram por TS, ventos fortes e WS no aeroporto de destino, conforme METAR anexo (doc. 01), sendo que, após 45min (quarenta e cinco minutos) de espera, houve a necessidade de alternar o pouso para SBGL.

Após os procedimentos de solo, a aeronave seguiu para SBGR, sendo que, na aproximação deste aeroporto novamente as condições meteorológicas eram desfavoráveis de modo que a aeronave efetuou espera para então pousar em SBGR.

Na sequência, a aeronave decolou para SBFL, pousando neste aeroporto sem registro de intercorrência.

Assim sendo, tendo em vista a necessidade de pouso alternado em decorrência das condições meteorológicas adversas em SBGR, o comandante decidiu pela extensão da jornada de trabalho a fim de concluir a etapa SBFL/SBCH.

[...]

DECISÃO DE PRIMEIRA INSTÂNCIA - DC1

4. O setor competente, em Decisão motivada (SEI 2173892 e 2233304), de 18/09/2018, considerou configurada a ocorrência das infrações imputadas, e decide pela aplicação, apontando a ausência de circunstâncias atenuantes ou agravantes, de seis multas no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais), totalizando o valor de R\$ 42.000,00 (quarenta e dois mil reais) em multas. Tela SIGEC anexada sob nº (SEI 2174456.).

RECURSO

5. O interessado foi notificado a respeito da decisão de primeira instância em 24/09/2018, conforme demonstrado em Aviso de Recebimento (AR) (SEI nº 2403575), tendo apresentado Recurso (SEI nº 2296680), que foi recebido em 04/10/2018.

6. O interessado requereu o arquivamento do processo administrativo por entender que não ocorreu descumprimento à regulamentação vigente.

7. Alegou que depreende-se da decisão que restou comprovado que as condições meteorológicas desfavoráveis na rota do voo 6318, do dia 10/11/2017, acarretaram na necessidade de ampliação de 60 (sessenta) minutos da jornada de trabalho dos tripulantes, conforme previsto pela legislação vigente à época dos fatos. O interessado dispõe que o fato gerador da autuação é o descumprimento ao preceituado no art. 22, §2º, da Lei 7.183/84, entretanto alega que o "Capítulo II - Do Regime de Trabalho", sobretudo na "Seção II - Da Jornada de Trabalho", é completamente omissa quando à definição de trabalho noturno; assim, questiona qual o embasamento legal para o cálculo da jornada de trabalho noturna com base no nascer e no pôr do sol e qual é a referência base de cidade/aeródromo que se deve utilizar, sendo a legislação omissa.

8. O recorrente destacou que as informações sobre o limite da jornada de trabalho dos aeronautas podem ser consultadas de forma rápida e já calculadas de acordo com a legislação vigente através de *link* disponível no *website* do Sindicato Nacional dos Aeronautas - SNA; cita o endereço e apresenta uma tabela com limite de jornada de trabalho entre a apresentação e o corte de motores, ressaltando que os horários indicados estão de acordo com o horário de Brasília. Com bases nesses dados, dispõe:

Assim sendo, nota-se, através dos Diários de Bordo acostados aos autos que os tripulantes que realizaram o voo 6318, do dia 10/11/2017, apresentaram-se às 20h10min UTC, ou seja, às 18h10min do horário oficial de Brasília, deste modo, tem-se que o corte de motores deveria ocorrer até às 05h17min UTC, 03h17min do horário de Brasília, para que, considerando-se o acréscimo de 30 (trinta) minutos após o corte, a jornada se encerrasse às 05h47min UTC, 03h47min do horário oficial de Brasília, observando a limitação estabelecida pela legislação vigente, de 11hs (onze horas) para uma tripulação simples, já considerada a hora noturna.

Ainda, de acordo com os Diários de Bordos acostados aos autos, verifica-se que os aeronautas seguiram até o destino final – Aeroporto de Chapecó – tendo o corte de motores ocorrido às 06h12min UTC, ou seja, às 04h12min do horário oficial de Brasília.

Assim sendo, o corte de motores ocorreu dentro do limite da regulamentação, havendo ainda lapso 05 (cinco) minutos para atingir o horário limite de jornada para a tripulação.

Deste modo, por qualquer ângulo que se analise a questão, não há fundamento para a Decisão de Primeira Instância, vez que, como cabalmente comprovado, considerando a necessidade de ampliação da jornada, os tripulantes em comento encerram a jornada dentro do limite da regulamentação, não havendo que se falar em extrapolação.

9. Em 25/10/2018, lavrado Despacho ASJIN 2363140, que conhece do recurso e determina a distribuição do processo a membro julgador para análise e deliberação.

DILIGÊNCIA.

10. Através do Despacho CJIN (4440508) de 19/03/2021, o processo foi baixado em diligência para que a área demandada informasse:

34.1. a via do Auto de Infração nº 003251/2018 encaminhada ao interessado foi assinada?

34.2. requer-se que seja juntada aos autos via assinada do Auto de Infração nº 003251/2018.

34.3. o entendimento de que o trabalho noturno é aquele compreendido entre o por e o nascer do sol está correto? Quais normativos fundamentam esse entendimento?

34.4. os horários de nascer e por do sol de qual(is) cidade(s)/aeródromo(s) devem ser utilizados para o cálculo da jornada de trabalho? Quais normativos fundamentam esse entendimento?

34.5. com relação ao questionamento acima, requer-se que seja demonstrado de forma fundamentada os horários de nascer e por do sol de qual(is) cidade(s)/aeródromo(s) aplicam-se ao cálculo da jornada de trabalho do caso em tela.

11. Em resposta à diligência solicitada, a área demandada encaminhou o Parecer 1069 (4493894) com as seguintes informações:

a) Os itens 34.1 e 34.2 estão atendidos no documento SEI (4493803);

b) Item 34.3: O Art. 40 § 1º menciona que (**Considera-se vôo noturno o realizado entre o pôr e o nascer do sol.**). A lei do aeronauta faz referência a voo noturno, não à trabalho noturno;

c) Item 34.4: A antiga Lei do Aeronauta não faz referência de qual cidade/ aeródromo deve ser utilizada para cálculo da jornada de trabalho. Esta definição está clara no Art. 39 II (**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 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**) da "nova Lei do Aeronauta");

d) Item 34.5: Os cálculos consideram hora noturna como 52 minutos e 30 segundos e fuso horário hora de Brasília. A apresentação ocorreu às 20:10 UTC do dia 10 de novembro de 2017. Neste dia o horário de por do sol foi 21:19 UTC. A jornada encerrou-se às 06:42 UTC do dia 11 de novembro de 2017. Neste dia o nascer do sol foi às 08:31 UTC. Considerando-se essas informações a jornada noturna foi 10h52min34s.

12. Transcorrido in albis o prazo para a parte interessada se manifestar sobre a juntada de novos elementos, vem o processo à relatoria por ocasião do Despacho ASJIN (5084923) de 02/12/2020.

13. **É o breve Relatório.**

FUNDAMENTAÇÃO

14. **Quanto à Fundamentação da Matéria** – permitir extrapolação de jornada regulamentar de aeronauta, infração capitulada na alínea "o" do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei nº 7.565/86), c/c § 2º do art. 22 da Lei do Aeronauta (Lei nº 7.183/84).

15. O interessado foi autuado porque, conforme apurado pela fiscalização, no voo ONE 6318 de 11/11/2017 extrapolou o tempo de voo noturno de 10 horas para tripulações simples, conforme a seguinte descrição constante do auto infração:

Descrição da ementa: Permitir a extrapolação do tempo de voo noturno de 10 horas para tripulações simples, contrariando o estabelecido no artigo 22 § 2º da Lei 7.183/84.

HISTÓRICO:

No dia 11 de novembro de 2017 os tripulantes do voo ONE 6318 tiveram uma extrapolação no limite de trabalho noturno para tripulações simples. A apresentação ocorreu às 20h10min UTC no dia 10 de novembro de 2017 e a jornada encerrou-se às 6h42min UTC no dia 11 de novembro de 2017. Considerando-se a hora noturna corrigida para 52min e 30s, o trabalho noturno corrigido foi de 10h52min34s. Os dados estão no diário de bordo Nº 146/ PR-AVR/ 2017 291056.

CAPITULAÇÃO:

Artigo 302, III, "o" da Lei 7.565/86 c/c artigo 22 § 2º da Lei 7.183/84.

DADOS COMPLEMENTARES:

Data da Ocorrência: 11/11/2017 - Nome do tripulante: MAURICIO UNGARI AZZOLINO -

CANAC tripulante: 704650 - Hora do início da jornada
(UTC): 20:10 - Hora do encerramento da jornada (UTC): 06:42

Data da Ocorrência: 11/11/2017 - Nome do tripulante: LUIZ AUGUSTO HENRIQUES
JABORANDY - CANAC tripulante: 131493 - Hora do início da
jornada (UTC): 20:10 - Hora do encerramento da jornada (UTC): 06:42

Data da Ocorrência: 11/11/2017 - Nome do tripulante: MILENA VIANA BERTI - CANAC
tripulante: 134535 - Hora do início da jornada (UTC): 20:10
- Hora do encerramento da jornada (UTC): 06:42

Data da Ocorrência: 11/11/2017 - Nome do tripulante: NATAN MIRANDA - CANAC tripulante:
161090 - Hora do início da jornada (UTC): 20:10 -
Hora do encerramento da jornada (UTC): 06:42

Data da Ocorrência: 11/11/2017 - Nome do tripulante: DIOGO ARAUJO ARGOLO - CANAC
tripulante: 161162 - Hora do início da jornada (UTC):
20:10 - Hora do encerramento da jornada (UTC): 06:42

Data da Ocorrência: 11/11/2017 - Nome do tripulante: MARINA CATELLA ABRAHAO -
CANAC tripulante: 290302 - Hora do início da jornada
(UTC): 20:10 - Hora do encerramento da jornada (UTC): 06:42

16. Diante da infração do processo administrativo em questão, 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 § 2º do art. 22 da Lei do Aeronauta (Lei nº 7.183/84), que dispõe o seguinte, *in verbis*:

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;

[...]

(grifos nossos)

Lei do Aeronauta (vigente à época)

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: [\(Revogada pela Lei nº 13.475, de 2017\)](#) [\(Vigência\)](#)

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.

ANÁLISE.

17. No presente caso, a unidade autuante entendeu pela aplicação de multa no **patamar médio**, no valor de **R\$ 7.000,00, (Sete mil reais)**, com espeque no Anexo II, da Resolução n.º 25 da ANAC, de 25 de abril de 2008, **para cada tripulante, citado no Auto de Infração n.º 003251/2018, que a Autuada permitiu a extrapolação do tempo de trabalho noturno em jornada iniciada em 10/11/2017**, em conformidade com os parágrafos segundo e terceiro, do artigo 10, da referida Resolução;

haja vista a ausência de circunstâncias agravantes e atenuantes previstas no parágrafo primeiro e segundo, conforme consulta ao SIGEC, considerado o rol taxativo fincado no art. 22 da referida Resolução. Considerando a existência de 6 atos infracionais (6 tripulantes listados no A.I) foi fixado multa no valor total de **R\$ 42.000,00 (Quarenta e dois mil reais)**.

18. O parágrafo 2º do art. 22 da Lei nº 7.183/1984, é claro ao dispor que o **trabalho noturno** não excederá de **10 (dez) horas para as tripulação simples**. No caso em tela, resta claro que os seis tripulantes listados na peça inaugural tiveram a jornada extrapolada. **Dessa forma, o alegado pelo recorrente não merece prosperar.**

19. **Infração de natureza continuada.**

20. A Resolução nº 566, de 12 de junho de 2020, que alterou a Resolução nº 472, de 6 de junho de 2018, possibilitou a aplicação da infração de natureza continuada. De acordo com a norma citada pode ser caracterizada como infração continuada a prática de ação de natureza idêntica, apuradas em uma mesma oportunidade fiscalizatória.

Resolução 472/2018, alterada pela Resolução nº 566/2020

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^{1/f}

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)

21. Diante do descrito no Auto de infração em análise, resta claro que a autuada extrapolou a jornada regulamentar de 6 tripulantes, perfazendo assim o **total de 6 atos infracionais**. **Dessa forma, será avaliada a possibilidade de caracterização da infração de natureza continuada.**

22. Extrato SIGEC consta do (2174456). No caso em tela não incide atenuante nem agravante à gradação da sanção.

23. Para a infração imputada à autuada, o código INI da Resolução nº 22/2008, vigente à época, traz o valor de **R\$ 7.000,00 (sete mil reais) como patamar médio para cada ato infracional**.

24. Considerando-se a inexistência de circunstâncias atenuantes e considerando-se a inexistência de circunstâncias agravantes aplicáveis ao caso, o fator f foi calculado em 1,85, resultando no seguinte valor de multa: **R\$ 18.438,28**. Verifica-se que a aplicação da infração de natureza continuada resulta em valor de multa inferior ao decidido em primeira instância.

25. Com fundamento na Lei nº 9.784 de 1999, inciso XII, parágrafo único do art. 2º, e art. 64, sugere-se que a multa aplicada em primeira instância no valor total de **R\$ 42.000,00 (Quarenta e**

dois mil reais) seja reduzida para o valor de **R\$ 18.438,28 (dezoito mil, quatrocentos e trinta e oito reais e vinte e oito centavos)**.

DA CONCLUSÃO

26. Pelo exposto, levo o presente processo ao conhecimento do Presidente da Turma Recursal - RJ, com sugestão para **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, para **DE OFÍCIO REDUZIR** a multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa no valor de **R\$ 42.000,00 (Quarenta e dois mil reais)** para o valor de **R\$ 18.438,28 (dezoito mil, quatrocentos e trinta e oito reais e vinte e oito centavos)** pelas irregularidades narradas no AI nº 003251/2018, por infração à alínea "o" do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei nº 7.565/86), c/c § 2º do art. 22 da Lei do Aeronauta (Lei nº 7.183/84).

É o Parecer e Proposta de Decisão.

Submete-se ao crivo do decisor.



Documento assinado eletronicamente por **Stelio Costa Melo Alberto, Técnico(a) em Regulação de Aviação Civil**, em 30/03/2021, às 10:59, 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/sei/autenticidade>, informando o código verificador **5504401** e o código CRC **F6AB9342**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
CJIN - CJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 66/2021

PROCESSO Nº 00066.002250/2018-57
INTERESSADO: OCEANAIR LINHAS AÉREAS

1. Trata-se de recurso interposto por OCEANAIR LINHAS AÉREAS, em face da Decisão de Primeira Instância proferida no curso do processo administrativo sancionador em epígrafe, relativo à ocorrência do Auto de Infração nº 003251/2018, capitulado na alínea "o" do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei nº 7.565/86), c/c § 2º do art. 22 da Lei do Aeronauta (Lei nº 7.183/84).
2. Analisados todos os elementos constantes dos autos, em especial manifestações do interessado.
3. Foi dada ampla oportunidade de manifestação no feito, respeitados prazos e dialética processual, de modo que preservados ampla defesa e contraditório inerentes ao certame.
4. O parecer que cuidou da análise do caso entendeu pela redução de ofício da multa através do reconhecimento da infração de natureza continuada, resultando assim no valor de **R\$ 18.438,28 (dezoito mil, quatrocentos e trinta e oito reais e vinte e oito centavos).**
5. De acordo com a proposta de decisão (SEI nº 5504401).
6. Ratifico na integralidade os entendimentos da análise referenciada, adotando-os como meus e tornando-os parte integrante desta decisão, com respaldo nos termos do artigo 50, §1º da Lei nº 9.784/1999.
7. Dosimetria proposta adequada para o caso.
8. Consideradas as atribuições a mim conferidas pelas Portarias nº 751, de 07/03/2017 e 1.518, de 14/05/2018 e, ainda, com lastro no art. 44 da Resolução ANAC nº 472/2008 e competências ditadas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC (Resolução ANAC nº 381/2016), **DECIDO DE OFÍCIO REDUZIR** a multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa no valor de R\$ 42.000,00 (Quarenta e dois mil reais) para o valor de **R\$ 18.438,28 (dezoito mil, quatrocentos e trinta e oito reais e vinte e oito centavos)** pelas irregularidades narradas no AI nº 003251/2018, por infração à alínea "o" do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei nº 7.565/86), c/c § 2º do art. 22 da Lei do Aeronauta (Lei nº 7.183/84).

À Secretaria.

Notifique-se. Publique-se.


Cássio Castro Dias da Silva
SIAPE 1467237
Presidente da Turma Recursal - Rio de Janeiro



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 12/04/2021, às 14:05, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **5504403** e o código CRC **27AE5AD8**.

 **SIGEC** :: SISTEMA INTEGRADO DE GESTÃO DE CRÉDITOS
 Atalhos do Sistema: [Menu Principal](#)

Usuário: [tarcisio.barros](#)

Dados da consulta Consulta

Extrato de Lançamentos

Nome da Entidade: OCEANAIR LINHAS AÉREAS S/A FALIDO EM RECUPERACAO JUDICIAL

Nº ANAC: 30000010421

CNPJ/CPF: 02575829000148

CADIN: Sim

Div. Ativa: **Sim - EF**

Tipo Usuário: Integral

UF: SP

Receita	Nº Processo	Nº Auto Infração	Processo SEI	Data Vencimento	Data Infração	Valor Original	Data do Pagamento	Valor Pago	Valor Utilizado	Chave	Situação	Valor Débito (R\$)
2081	665234184	003251/2018	00066002250201857	04/06/2021		R\$ 18 438,28		0,00	0,00		DC2	18 438,28
Totais em 22/04/2021 (em reais):						18 438,28		0,00	0,00			18 438,28

Legenda do Campo Situação

- | | |
|--|---|
| AD3 - RECURSO ADMITIDO EM 3ª INSTÂNCIA | PG - QUITADO |
| AD3N - RECURSO ADMITIDO EM 3ª INSTÂNCIA SEM EFEITO SUSPENSIVO | PGDJ - QUITADO DEPÓSITO JUDICIAL CONVERTIDO EM RE |
| CA - CANCELADO | PP - PARCELADO PELA PROCURADORIA |
| CAN - CANCELADO | PU - PUNIDO |
| CAN-P - PRESCRIÇÃO PUNITIVA | PU1 - PUNIDO 1ª INSTÂNCIA |
| CD - CADIN | PU2 - PUNIDO 2ª INSTÂNCIA |
| CP - CRÉDITO À PROCURADORIA | PU3 - PUNIDO 3ª INSTÂNCIA |
| DA - DÍVIDA ATIVA | RAN - PROCESSO EM REVISÃO POR INICIATIVA DA ANAC |
| DC1 - DECIDIDO EM 1ª INSTÂNCIA, MAS AINDA AGUARDANDO CIÊNCIA | RANS - PROCESSO EM REVISÃO POR INICIATIVA DA ANAC |
| DC2 - DECIDIDO EM 2ª INSTÂNCIA, MAS AGUARDANDO CIÊNCIA | RE - RECURSO |
| DC3 - DECIDIDO EM 3ª INSTÂNCIA, MAS AGUARDANDO CIÊNCIA | RE2 - RECURSO DE 2ª INSTÂNCIA |
| DG2 - DILIGÊNCIAS POR INICIATIVA DA 2ª INSTÂNCIA | RE2N - RECURSO DE 2ª INSTÂNCIA SEM EFEITO SUSPENSI |
| DG3 - DILIGÊNCIAS POR INICIATIVA DA 3ª INSTÂNCIA | RE3 - RECURSO DE 3ª INSTÂNCIA |
| EF - EXECUÇÃO FISCAL | RE3N - RECURSO DE 3ª INSTÂNCIA SEM EFEITO SUSPENSI |
| GDE - GARANTIA DA EXECUÇÃO POR DEPÓSITO JUDICIAL | REN - RECURSO SEM EFEITO SUSPENSIVO |
| GPE - GARANTIA DA EXECUÇÃO POR PENHORA REGULAR E SUFICIENTE | RS - RECURSO SUPERIOR |
| IN3 - RECURSO NÃO FOI ADMITIDO A 3ª INSTÂNCIA | RSN - RECURSO SUPERIOR SEM EFEITO SUSPENSIVO |
| INR - REVISÃO A PEDIDO OU POR INICIATIVA DA ANAC NÃO FOI ADMITIDA | RVS - PROCESSO EM REVISÃO POR INICIATIVA DO INTERE |
| IT2 - PUNIDO PQ RECURSO EM 2ª FOI INTEMPESTIVO | RVSN - PROCESSO EM REVISÃO POR INICIATIVA DO INTER |
| IT3 - PUNIDO PQ RECURSO EM 3ª INSTÂNCIA FOI INTEMPESTIVO | RVT - REVISTO |
| ITD - RECURSO EM 2ª INSTÂNCIA INTEMPESTIVO, MAS AINDA AGUARDANDO CIÊNCIA DO INFRATOR | SDE - SUSPENSÃO DA EXIGIBILIDADE POR DEPÓSITO JUDI |
| ITDN - RECURSO EM 2ª INSTÂNCIA INTEMPESTIVO, MAS AINDA AGUARDANDO CIÊNCIA DO INFRATOR, SEM EFEITO SUSPENSIVO | SDJ - SUSPENSÃO DA EXIGIBILIDADE POR DECISÃO JUDICI |
| ITT - RECURSO EM 3ª INSTÂNCIA INTEMPESTIVO, MAS AINDA AGUARDANDO CIÊNCIA DO INFRATOR | SUS-P - PRESCRIÇÃO EXECUTÓRIA |
| PC - PARCELADO | SUS-PEX - SUSPENSO POR PRESCRIÇÃO - PARCELAMENT |

Registro 1 até 1 de 1 registros

Página: [1] [Ir] [Reg]

Tela Inicial Imprimir Exportar Excel