



## VOTO

**PROCESSO: 60800.133717/2011-12**

**INTERESSADO: NHR TÁXI AÉREO LTDA**

**438ª SESSÃO DE JULGAMENTO**

### DECISÃO EM SEGUNDA INSTÂNCIA ADMINISTRATIVA

<b>AI nº.</b> 01785/2011 e 01787/2011	<b>Data Lavratura:</b> 17/6/2011	<b>Infração:</b> Extrapolação de jornada de trabalho
<b>Crédito de Multa nº.</b> 641.623/14-3 e 641.624/14-1	<b>Enquadramento:</b> Extrapolação da Jornada de Trabalho – art. 302, inciso III, alínea “o” do CBA c/c art. 21 da Lei 7.183/84.	
<b>Data da Infração:</b> 26/10/2010	<b>Relator(a):</b> Sra. Hildenise Reinert – SIAPE 1479877 - Membro julgador da ASJIN/ANAC - Portaria nº 2.218/2014	

#### 1. INTRODUÇÃO

1.1. Trata-se de recurso interposto pela NHR Taxi Aéreo LTDA, em face da decisão proferida no curso do Processo Administrativo nº 60800.133717/2011-12, conforme registrado no Sistema Eletrônico de Informações – SEI desta Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC da qual restou aplicada sanção de multa, consubstanciada no crédito registrado no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC sob o número 641.623/14-3.

#### 2. DO AUTO DE INFRAÇÃO

2.1. O Auto de Infração nº 01785/2011, que deu origem ao presente processo foi lavrado em 17/06/2011, capitulado na **alínea “o”, inciso III, art. 302 do CBA** - Código Brasileiro de Aeronáutica, nos seguintes termos: descrevendo-se o seguinte (fl. 02):

No dia 26/10/2010, o Sr. Max Aparecido Merotl (CANAC 357749) extrapolou em 1.1 horas a jornada de trabalho prevista no artigo 21, alínea "a", da lei 7.183, de 05 de abril de 1984.

O Código Brasileiro de Aeronáutica (LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986) no artigo 302, inciso III, alínea "o" prevê a infração imputável. *Data: 19/08/2010*

#### 3. DO RELATÓRIO DA FISCALIZAÇÃO

3.1. Nos Relatórios de Fiscalização nsº 8793/2011 e 167/2011/GVAG (fl. 04) e (fls.02), referentes aos processos 60800.133717/2011-12 e 60800.133666/2011-11, respectivamente. A equipe apurou que durante realização de auditoria especial que no dia 26/10/2010, o Sr. Max Aparecido Merotti (CANAC 357749) e o Sr. Tiwani David Samain (CANAC 106791) extrapolaram em 1,1 horas a jornada de trabalho prevista na Lei 7.183/84, conforme cópias acostadas aos autos às fls.19/PT-OBL/10 e 1883, do Diário de Bordo fl. 6 e fl. 3 descumprindo, dessa forma, o artigo 302, inciso III, alínea "o" do CBA.

#### 4. DEFESA DO INTERESSADO

4.1. A interessada teve ciência da existência do auto de infração em 23/07/2011.

4.2. Notificada da lavratura do Auto de Infração em 23/07/2011 (fl.8), a autuada protocolou defesa em 22/08/2011 (fls.9), por meio da qual alega que o Auto de Infração não cumpriu as formalidades descritas em lei , por não conter identificação do agente autuante como seu cargo. Argumenta que a ausência da identificação do autuante pode causar dúvidas sobre a competência administrativa para a prática do ato administrativo de autuação. Alude inobservância aos requisitos erigidos na Instrução Normativa n. 08/2008 , no que se refere aos autos de infração, e solicita seu arquivamento.

## 5. DA DECISÃO DE PRIMEIRA INSTÂNCIA

5.1. Em 24/02/2014, a autoridade competente recomendou que o 60800.133666/2011-11 fosse apensado ao presente processo , por se tratar do mesmo caso fático. Por ter a empresa permitido que a tripulação responsável pela aeronave, extrapolasse a jornada de trabalho do dia 26/10/2010. Aponta que por questão de economia processual emitiu uma única Decisão cotejando as duas infrações, a saber:

5.2.	Auto de Infração	CODANAC	Nome	Aeronave
5.3.	01785/2011	357749	MAX APARECIDO MEROTTI	PT-WCM
5.4.	01787/2011	106791	TIWANIDAVID SAMAIN	PT-WCM

5.5. Diante da constatação dos fatos , nos termos da pag do Diário de Bordo às (fls.3) aplica sanção no patamar médio, no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais) , com fundamento no Anexo II, da Resolução n.º 25, de 25 de abril de 2008, da ANAC, para cada uma das duas ocorrências, haja vista a ausência de circunstâncias agravantes e atenuantes, conforme extrato SIGEC às (fls.18 e19).

## 6. TERMO DE JUNTADA DOS PROCESSOS

Determinou-se que o processo nº 60800.133666/2011-11 - deflagrado pelo Auto de Infração 01787/2011 fosse apensado ao presente processo nº 60800.133717/2011-12 deflagrado pelo Auto de Infração 01785/2011 tendo em vista a necessidade de uniformidade de tratamento de ambos os processos , nos termos do art. 60 da IN nº 22, de 19 de junho de 2009.

## 7. DAS RAZÕES DO RECURSO

7.1. Ao ser notificada da decisão de primeira instância em 03/06/2014 (fl. 25), a interessada protocolou recurso nesta Agência em 13/06/2014 (fls. 26/40), por meio do qual alega: nulidade processual e vício de legalidade devido à capitulação e à competência na constituição do crédito. Aduz quanto ao vício do processo administrativo originário, afirmando que os atos da Administração Pública devem estar pautados na Lei.

## 8. OUTROS ATOS PROCESSUAIS

- À fl. 25, notificação de decisão de primeira instância, de 03/06/2014, informando à interessada acerca da aplicação de penalidade de multa, oportunidade em que abriu o prazo para opor suas contrarrazões.
- A Secretaria da Junta Recursal atesta a tempestividade do recurso. (fl. 41).

**É o relatório. Passa-se ao voto.**

## VOTO DA RELATORA

Conheço do Recurso vez que presentes seus pressupostos de admissibilidade e tempestividade, nos termos do despacho às fls.41, recebendo-o em efeito suspensivo (art. 16 da Res. ANAC 25/2008).

## 9. PRELIMINARES

### 9.1. Da Alegação de Incompetência do Autuante.

Sobre tal arguição, aponto que a Resolução ANAC nº 25/2008, que dispõe sobre o processo administrativo para a apuração de infrações e aplicação de penalidades, no âmbito da competência da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, apresentando, em seus artigos 2º e 5º, a seguinte redação:

*Resolução ANAC nº 25/2008*

*Art. 2º O agente da autoridade de aviação civil, conforme definido em normatização própria, que tiver ciência de infrações ou de indícios de sua prática é obrigado a promover a sua apuração imediata, mediante a instauração de processo administrativo, assegurado o contraditório e a ampla defesa, em atenção ao devido processo legal.*

*(...)*

*Art. 5º O AI será lavrado quando for constatada a prática de infração à Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA, legislação complementar e demais normas de competência da autoridade de aviação civil, sendo obrigatório o atendimento dos requisitos essenciais de validade previstos no art. 8º desta Resolução.*

*(...)*

*Art. 8º O AI deve conter os seguintes requisitos:*

*I - identificação do autuado;*

*II - descrição objetiva da infração;*

*III - disposição legal ou normativa infringida;*

*IV - indicação do prazo de vinte dias para a apresentação de defesa;*

*V - assinatura do atuante e indicação de seu cargo ou função;*

*VI - local, data e hora.*

Não obstante, o Auto de Infração nº 00724/2011 foi lavrado por Inspetor da Aviação Civil – INSPAC credenciado desta Agência, conforme documento acostado às fl. 17, cujo nome do atuante é Vitor Gabriel Kleine, a identificação de sua função como INSPAC e a matrícula ('A-2064'), assim como a sua assinatura

Cabe mencionar a Portaria ANAC nº 167/SSO, de 28 de janeiro de 2011, publicada no Boletim de Pessoal e Serviço (ANAC), referente à designação do servidor Vitor Gabriel Kleine, como Inspetor de Aviação Civil – INSPAC, por haver concluído de forma satisfatória a Capacitação de Treinamento em Serviço (OJT), conforme exigência do Programa de Capacitação de Inspectores de Segurança Operacional (PCISOP).

Observa-se, ainda, que a Instrução Normativa nº 06, de 20 de março de 2008, que regula o credenciamento do Inspetor de Aviação, dispõe em seu artigo 1º a seguinte redação:

*IN ANAC nº 06/2008*

*CAPÍTULO I*

*DA FISCALIZAÇÃO*

*Art. 1º As atividades de fiscalização da aviação civil são realizadas pelo Especialista e pelo Técnico em Regulação de Aviação Civil dentro de suas respectivas áreas de atuação.*

*Parágrafo único. Enquanto não houver quantitativo suficiente de Especialistas e Técnicos em Regulação de Aviação Civil no quadro efetivo de servidores da ANAC, as atividades de fiscalização podem ser realizadas por pessoas credenciadas nos termos do art. 197 da Lei nº 7.565, de 1986, mediante a realização de teste de capacitação.*

*CAPÍTULO II*

*DAS ÁREAS DE ATUAÇÃO.*

*Art. 2º O Especialista e o Técnico em Regulação de Aviação Civil, bem como as pessoas de que trata o parágrafo único do artigo anterior, podem ser credenciados como Inspetor de Aviação Civil - INSPAc para atuar em uma das seguintes áreas:*

*I - Segurança Operacional e Certificação de Produtos Aeronáuticos;*

*II- Infraestrutura Aeroportuária; e*

*III- Serviços Aéreos.*

9.1.1. O Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA, em seu artigo 197, dispõe que: a fiscalização será exercida pelo pessoal que a autoridade aeronáutica credenciar.

9.1.2. Também cumpre mencionar o inciso III do §2º do artigo 1º da Lei nº. 9.784/99, na medida em que, o fiscal de aviação civil, ao exercer a sua atividade fiscalizatória, representa a autoridade de aviação civil naquele momento, com o poder de decisão para aplicar ou não as providências administrativas previstas, em conformidade com a lei, a norma e a situação fática.

9.1.3. Assim, afasta-se a alegação da interessada quanto à incompetência do autuante ou qualquer descumprimento do art. 8º da Resolução ANAC nº 25/2008, na medida em que restou comprovado que o inspetor de aviação civil, que lavrou o referido auto de infração (fl.01), possui a sua competência para o exercício do poder de polícia desta ANAC.

## 9.2. **Da Alegação de Incidência do princípio do “non bis in idem”**

A interessada alega a incidência de “bis in idem”, por já estar sendo processada pelo mesmo suposto fato típico consubstanciado no Auto de Infração nº 01787/2011, referente ao Crédito de Multa nº 641.624/14-1. Contudo, tal pretensão não assiste à recorrente, conforme se demonstrará a seguir.

Na auditoria realizada na empresa em 26/10/2010 a fiscalização constatou extrapolação da Jornada de trabalho da tripulação responsável pela aeronave PTWCM, especificamente, os pilotos os Sr Max Aparecido Merotti (CANAC 357749) e o Sr. Tiwani David Samain (CANAC 106791), em em 1,1 horas a jornada de trabalho prevista na Lei 7.183/84, conforme cópias acostadas aos autos às fls.19/PT-OBL/10 e 1883, do Diário de Bordo fl. 6 e fl. 3 descumprindo, dessa forma, o artigo 302, inciso III, alínea "o" do CBA.

Nesse ponto, ressalto que a conduta de extrapolar a jornada de trabalho prevista no artigo 21, alínea "a", da lei 7.183, de 05 de abril de 1984 diz respeito a cada aeronauta individualmente. Não observar esses limites predispõe o sistema de aviação civil a um risco à segurança operacional. Nessa perspectiva, cabe a toda tripulação observar o regramento contido ódigo Brasileiro de Aeronáutica e legislações complementares, que visam a promover a segurança da aviação civil.

## 9.3. **Da Alegação de Cerceamento de Defesa e do Direito ao Contraditório**

Sobre o direito de defesa e do contraditório, ressalto que a interessada foi comunicada de todos os atos processuais em observância ao art. 26 da Lei nº 9.784/1999. Conforme se verifica nos autos, foi ainda regularmente notificada quanto à infração imputada em 23/07/2011, no Auto de Infração (fl. 01), cujo teor traz expressamente o ato infracional praticado, a descrição da infração, e a capitulação da conduta violada. Nessa oportunidade, a agência concedeu ao interessado o prazo de 20 (vinte) dias para, caso assim o quisesse, apresentar defesa.

A Autuada apresenta sua Defesa em 22/08/2011 (fls.9), reportando-se ao ato infracional e defendendo-se corretamente dos fatos, o que indica sua ciência clara quanto à infração cometida.

Diante do exposto, não prospera a alegação da interessada quanto à ilegalidade da notificação da decisão de primeira instância, afastando-se suas arguições quanto à inobservância de seu direito de defesa e contraditório.

## 9.4. **Da Alegação de Nulidade Processual e Vício de Legalidade/Capitulação**

9.5. Argui nulidade processual e vício de legalidade/capitulação, visto que na Decisão de 1ª Instância a empresa teria sido tipificada como sendo autorizatária e não como concessionária ou permissionária do serviço público, à luz dos art. 180 e 182, do CBA e que, por outro lado, a empresa fora penalizada pela prática de infrações imputáveis à concessionária ou permissionária de serviços públicos (Alínea “o, Inciso III, Art. 302, CBA).

9.6. No que tange aos sujeitos previstos no inciso III do artigo 302 do CBA, ou seja, “concessionária ou permissionária de serviços aéreos”, vale destacar que a outorga de serviços aéreos se dá por meio de concessão ou autorização, podendo os outorgados, portanto, figurarem tão-somente como concessionários ou autorizatários de serviços aéreos. (vide artigos 175, §1º, 178 e 180 do CBA).

9.7. Por seu turno, o inciso III do art. 302 do mesmo diploma legal correlaciona o possível autor das condutas previstas em suas alíneas à infração própria, que só pode ser praticada por certas pessoas. Desta forma, utiliza-se o inciso III do Art. 302 quando é possível identificar aquela pessoa a qual se refere o dispositivo infracionado.

9.8. Assim, no caso em tela, a fiscalização imputa corretamente a infração à pessoa jurídica autorizataria de serviço aéreo – NHR TAXI AEREO LTDA, estando assim, mais especificamente, no rol daqueles sujeitos ao enquadramento pelo inciso III do artigo 302 do CBA.

9.9. É oportuno mencionar que esse entendimento está alinhado ao disposto nos itens 2.30 e 2.31 do Parecer nº 550/2012/PF-ANAC/PGF/AGU, emitido pela Procuradoria Federal junto à ANAC em 18 de outubro de 2012.

9.10. Inicialmente, a autuada alega em seu recurso nulidade processual e vício de legalidade/capitulação, visto que na Decisão de 1ª Instância a empresa teria sido tipificada como sendo autorizatária e não como concessionária ou permissionária do serviço público, à luz dos art. 180 e 182, do CBA e que, por outro lado, a empresa fora penalizada pela prática de infrações imputáveis à concessionária ou permissionária de serviços públicos (Alínea “o, Inciso III, Art. 302, CBA).

9.11. **Da alegação de Nulidade Processual e do vício de legalidade/Competência na Constituição do Crédito.**

9.12. Argui nulidade sob o argumento que a delegação de competência descrita na Portaria nº 820, de 27/04/2011, não teria cumprido todas as formalidades descritas no art. 14, § 1º, da Lei nº 9.784, de 1999, não constando, ainda, precisão quanto ao tempo de duração da delegação de competência.

9.13. A competência para apurar, autuar e decidir em primeira instância, nas respectivas esferas de atuação, a aplicação de penalidades por infrações previstas na Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica) e normas complementares, foi delegada às Superintendências pela Diretoria da Agência conforme redação do Inciso II, do Art. 38, da Resolução ANAC nº 110, de 2009, atualmente, prevista no Inciso II, do Art. 31, da Resolução ANAC nº 381, 14 de junho de 2016.

9.14. Em adição, cumpre repisar que o Auto de Infração foi lavrado por Inspetor da Aviação Civil – INSPAC credenciado desta Agência, conforme documento acostado às fl. 17, cujo nome do autuante é Vitor Gabriel Kleine, cuja designação como Inspetor da Aviação Civil – INSPAC foi publicada na Portaria ANAC nº 167/SSO, de 28 de janeiro de 2011, no Boletim de Pessoal e Serviço (ANAC).

9.15. Desta forma, entende-se, terem sido satisfatoriamente atendidos os dispositivos do art. 14, da Lei nº 9.784/1999, cujo parágrafo 2º, inclusive, dispõe que "o ato de delegação é revogável a qualquer tempo pela autoridade delegante", de modo que não merece acolhida as alegações da interessada. Assim, quanto à duração, subtende-se que tal delegação é válida enquanto vigorar a referida Portaria.

9.16. Acerca da arguição de vícios do processo administrativo originário, afasto a alegação de nulidade do auto de infração, pela inobservância aos direitos dos regulados, mais especificamente, aos termos da lei 9.784/99 : "*in verbis*"

Lei 9.784/99

CAPÍTULO II

DOS DIREITOS DOS ADMINISTRADOS [...]

Art. 3 O administrado tem os seguintes direitos perante a Administração, sem prejuízo de outros que lhe sejam assegurados:

I - ser tratado com respeito pelas autoridades e servidores, que deverão facilitar o exercício de seus direitos e o cumprimento de suas obrigações;

II - ter ciência da tramitação dos processos administrativos em que tenha a condição de interessado, ter vista dos autos, obter cópias de documentos neles contidos e conhecer as decisões proferidas;

III - **formular alegações e apresentar documentos antes da decisão, os quais serão objeto de consideração pelo órgão competente;** (grifos introduzidos).

17.11. É de se apontar a interessada foi comunicada de todos os atos processuais à luz da Lei nº 9.784/1999. Conforme se verifica nos autos, foi ainda regularmente notificada quanto à infração imputada em 23/07/2011, no Auto de Infração (fl. 01), cujo teor traz expressamente o ato infracional praticado, a descrição da infração, e a capitulação da conduta violada. Nessa oportunidade, a agência concedeu à interessada o prazo de 20 (vinte) dias para, caso assim o quisesse, apresentar defesa.

17.12. Ao apresentar sua defesa teve todos os seus argumentos analisadas tanto pelo setor decisor de primeira instância como por este colegiado, na apreciação deste . neste voto. Ao ser

notificada da Decisão condenatória, teve prazo para interpor o seu recurso, cujas contarações estão sendo apreciadas neste momento, para posterior julgamento do Colegiado que compõe esta assessoria. Assim, não assiste razão a recorrente o argumento de não poder formular suas alegações, e nem de não poder juntar documentos aos autos antes da decisão deste órgão regulador.

9.17. **DA REGULARIDADE PROCESSUAL**

9.18. Diante de todo exposto, esta ASJIN aponta a regularidade processual do presente processo, a qual preservou todos os direitos constitucionais inerentes à interessada, bem como respeitou, também, aos princípios da Administração Pública, estando, assim, pronto para, agora, receber uma decisão de segunda instância administrativa por parte desta Junta Recursal.

**10. NO MÉRITO**

10.1. **Quanto à fundamentação da matéria – Extrapolação da Jornada de Trabalho**

10.1.1. A infração foi capitulada com base na alínea “o”, do inciso III, do art. 302 da Lei nº 7.565, de 19/12/1986, c, que dispõem 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;

10.1.2. Conforme autos, a recorrente permitiu que o tripulante Sr. Patrick Stella extrapolasse em 5h09min a jornada de trabalho. Dessa forma, o fato exposto se enquadra ao descrito no referido dispositivo.

10.1.3. Observa-se que a Lei nº 7.183, de 05/04/1984, a qual regula o exercício da profissão de aeronauta, 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.*

*Quanto à duração da jornada de integrante de uma tripulação mínima ou simples, o art. 21, letra ‘a’, da mesma Lei, apresenta o disposto ‘in verbis’:*

*Lei nº 7.183/1984*

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

*a) 11 (onze) horas, se integrante de uma tripulação mínima ou simples;*

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

*c) 20 (vinte) horas, se integrante de uma tripulação de revezamento.*

*§ 1º Nos vôos de empresa de táxi aéreo, de serviços especializados, de transporte aéreo regional ou em vôos internacionais regionais de empresas de transporte aéreo regular realizados por tripulação simples, se houver interrupção programada da viagem por mais 4 (quatro) horas consecutivas, e for proporcionado pelo empregador acomodações adequadas para repouso dos tripulantes, a jornada terá a duração acrescida da metade do tempo de interrupção, mantendo-se inalterado os limites prescritos na alínea “a” do art. 29 desta Lei.*

*§ 2º Nas operações com helicópteros a jornada poderá ter a duração acrescida de até 1 (uma) hora para atender exclusivamente a trabalhos de manutenção.*

*Em adição, o art. 22 da Lei nº 7.183/1984 traz outras disposições em relação à jornada de*

trabalho, conforme redação a seguir:

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.

(grifo meus)

10.1.4. Nesse contexto, temos o que dispõe o CBA quanto à definição de operador de aeronaves:

CBA

SEÇÃO II

Da Exploração e do Explorador de Aeronave

Art. 122. Dá-se a exploração da aeronave quando uma pessoa física ou jurídica, proprietária ou não, a utiliza, legitimamente, por conta própria, com ou sem fins lucrativos.

**Art. 123. Considera-se operador ou explorador de aeronave:**

**I - a pessoa jurídica que tem a concessão dos serviços de transporte público regular ou a autorização dos serviços de transporte público não regular, de serviços especializados ou de táxi-aéreo;**

II - o proprietário da aeronave ou quem a use diretamente ou através de seus prepostos, quando se tratar de serviços aéreos privados;

III - o fretador que reservou a condução técnica da aeronave, a direção e a autoridade sobre a tripulação;

IV - o arrendatário que adquiriu a condução técnica da aeronave arrendada e a autoridade sobre a tripulação.

(grifo meu)

10.2. Dessa forma, a norma é clara quanto ao limite de horas a ser observado na jornada de trabalho do aeronauta de uma tripulação mínima ou simples.

10.3. Por fim, cabe ressaltar que o Código Brasileiro de Aeronáutica dispõe, em seu art. 295 que a multa será imposta de acordo com a gravidade da infração. Nesse sentido, a Resolução ANAC nº 25/2008 e a Instrução Normativa ANAC nº 08/2008, que dispõem sobre o processo administrativo para a apuração de infrações e aplicação de penalidades no âmbito da competência da Agência Nacional de Aviação Civil determinam, respectivamente, em seu art. 22 e art. 58, que sejam consideradas as circunstâncias agravantes e atenuantes na imposição da penalidade pecuniária.

## **11. DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO E DO COTEJO DOS ARGUMENTOS DE DEFESA**

11.1. Em defesa alega vícios processuais, questões essas afastadas preliminarmente neste voto.

11.2. Dessa forma, não se prospera a alegação do Recorrente quanto nulidade do auto de infração em tela.

11.3. De acordo com o relato contido nos autos, constata-se que houve, de fato, a extrapolação dos limites da jornada de trabalho dos dois aeronautas: o Sr. Max Aparecido Merotti (CANAC 357749) e o Sr. Tiwani David Samain (CANAC 106791), em m 1,1 horas a jornada de trabalho prevista na Lei 7.183/84, conforme cópias acostadas aos autos às fls.19/PT-OBL/10 e 1883, do Diário de Bordo fl. 6 e fl. 3 descumprindo, dessa forma, o artigo 302, inciso III, alínea "o" do CBA.

11.4. Diante do exposto, o autuado não apresenta qualquer excludente de sua

responsabilidade, cabendo destacar que este não trouxe aos autos qualquer prova de que, de fato, não descumpriu a legislação vigente.

## 12. **DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO**

12.1. Pelo exposto, houve, de fato, violação à legislação, com a prática de infração cuja autuação está fundamentada na alínea “o” do inciso III do art. 302 do CBA, restando analisar a adequação do valor da multa aplicada, que, segundo o que dispõe o CBA, c/c art. 21, alínea a, da Lei nº 7.183, restando analisar a adequação do valor da sanção aplicada, que, segundo o que dispõe o CBA, deve refletir a gravidade da infração (Lei nº 7.565/86, art. 295).

12.2. Nesse contexto, é válido observar que o valor da multa imposta pela autoridade competente - R\$ 7.000,00 (sete mil reais), para cada uma das infrações - totalizando R\$ 14.000,00 (quatorze mil reais) foi fixado dentro dos limites previstos na Resolução nº 25/2008 e conforme o disposto no artigo 57 da Instrução Normativa ANAC nº 08/2008, indicando que a penalidade de multa será calculada a partir do valor intermediário. Assim, nos casos em que não há agravantes, nem atenuantes, ou quando estas se compensam, deve ser aplicado o valor médio da tabela em anexo à Resolução nº 25/2008.

12.3. Observa-se que o art. 22 da Resolução ANAC nº 25 e o art. 58 da IN ANAC nº 08 dispõem que, para efeito de aplicação de penalidades, serão consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes, sendo estas situações dispostas nos §1º e §2º deste mesmo artigo.

12.4. Destaca-se que, com base na Tabela da Resolução ANAC nº 25, para pessoa jurídica, o valor da multa referente à alínea “o” do inciso III do art. 302 do CBA, poderá ser imputado em R\$ 4.000 (grau mínimo), R\$ 7.000 (grau médio) ou R\$ 10.000 (grau máximo).

### 12.4.1. **DAS CONDIÇÕES ATENUANTES**

12.4.1.1. No caso em tela, não é possível se aplicar quaisquer outras circunstâncias atenuantes, das dispostas nos incisos do §1º do artigo 22 da Resolução ANAC nº 25/2008 ou nos incisos do §1º do artigo 58 da Instrução Normativa ANAC nº 08/2008.

### 12.4.2. **DAS CONDIÇÕES AGRAVANTES**

12.4.2.1. Do mesmo modo, verifica-se que no caso em tela não é possível se aplicar quaisquer das circunstâncias agravantes dispostas nos incisos do § 2º do artigo 22 da Resolução ANAC nº 25/2008 ou nos incisos do §2º do artigo 58 da Instrução Normativa ANAC nº 08/2008.

### 12.4.3. **DA SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO**

12.4.3.1. Diante disso, aponto que a sanção aplicada pela decisão de primeira instância administrativa - R\$ 7.000,00 (sete mil reais) , se subsume à norma vigente por ocasião do ato infracional (Resolução nº. 025, de 25/04/2008), estando, assim, dentro da margem prevista de acordo com Anexo II, Tabela III – Cod. INI, letra “o” da Res. nº. 25/08.

## 13. **VOTO**

13.1. Desta forma, voto pelo conhecimento e **NÃO PROVIMENTO** ao Recurso, **MANTENDO**, assim, a multa prolatada pelo competente setor de primeira instância administrativa no valor de R\$ R\$ 7.000,00 (sete mil reais).

13.2. Mantidos os demais efeitos da decisão prolatada pelo competente setor de primeira instância administrativa.

13.3. É o voto.

Brasília,

28 de abril de 2017.



Documento assinado eletronicamente por **Hildenise Reinert, Analista Administrativo**, em 28/04/2017, às 13:26, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site



[http://sistemas.anac.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](http://sistemas.anac.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **0514490** e o código CRC **1B975B2A**.

---

SEI nº 0514490



## CERTIDÃO

Brasília, 28 de abril de 2017.

### CERTIDÃO DE JULGAMENTO EM SEGUNDA INSTÂNCIA ADMINISTRATIVA

#### 438ª SESSÃO DE JULGAMENTO DA ASJIN

**Processo:** 60800.133717/2011-12

**Interessado:** NHR TAXI AÉREO LTDA.

**Crédito de Multa (nº SIGEC):** 641.623/14-3

**AINI:** 01785/2011

#### **Membros Julgadores ASJIN:**

- Bruno Kruchak Barros - SIAPE 1629380- Portaria ANAC nº 2026/DIRP/2016 - Presidente da Sessão Recursal
- Hildenise Reinert - SIAPE 1479877- Portaria ANAC nº 2218/DIRP/2014 - Relatora
- Isaias de Brito Neto - SIAPE 1291577 - Portaria ANAC nº 644/DIRP/2016 - Membro Julgador

Certifico que a Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância – ASJIN da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, ao apreciar o processo em epígrafe na sessão realizada nesta data, proferiu a seguinte decisão em segunda instância administrativa:

**A ASJIN, por unanimidade, NEGOU PROVIMENTO ao recurso**, mantendo os termos da decisão de primeira instância, aplicando sanção no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais).

Os Membros Julgadores votaram com a Relatora.



Documento assinado eletronicamente por **Hildenise Reinert, Analista Administrativo**, em 28/04/2017, às 13:38, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **BRUNO KRUCHAK BARROS, Presidente de Turma**, em 28/04/2017, às 14:46, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **ISAIAS DE BRITO NETO, Analista Administrativo**, em 28/04/2017, às 15:13, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [http://sistemas.anac.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](http://sistemas.anac.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **0628311** e o código CRC **C8D181AD**.

---