

**VOTO**
**PROCESSO: 00058.008807/2018-62**
**INTERESSADO: SETE TÁXI AÉREO LTDA**

Submeto à apreciação de Vossa Senhoria Proposta de DECISÃO ADMINISTRATIVA DE SEGUNDA INSTÂNCIA sobre operação de aeronave em desrespeito ao período mínimo de repouso após uma jornada de mais de 15 (quinze) horas, conforme preconiza o Artigo 34, alínea "c", da lei nº 7.183, nos termos da minuta anexa.

Brasília, 13 de fevereiro de 2019

**ANEXO**
**MARCOS PROCESSUAIS**

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Interessado	Data da Infração	Lavratura do AI	Notificação do AI	Defesa Prévia	Convalidação do Auto de infração	Notificação da convalidação	Defesa Prévia (2)	Decisão de Primeira Instância	Notificação da DCI	Multa aplicada em Primeira Instância	Protocolo do Recurso	Aferição Tempestividade
00058.008807/2018-62	665.853/18-9	3802/2018	SETE	30/11/2016	21/03/2018	20/04/2018	25/04/2018	08/10/2018	08/10/2018	24/10/2018	30/10/2018	19/12/2018	RS 14.000,00	25/12/2018	11/01/2019

**Enquadramento:** Artigo 302, inciso II, alínea "o", da Lei nº 7.565, de 19/12/1986, c/c o Artigo 34, alínea "c", da lei nº 7.183, de 05/04/1984.

**Infração:** operar aeronave em desrespeito ao período mínimo de repouso após uma jornada de mais de 15 (quinze) horas.

**Proponente:** Eduardo Viana Barbosa – SIAPE 1624783 (Portaria Nomeação Membro Julgador ANAC nº 1381, DIRP/2016).

**INTRODUÇÃO**
**HISTÓRICO**

1. **Do auto de Infração:** No dia 30/11/2016 os tripulantes Bruno Brandão de Oliveira Sousa (CANAC 115575) e Bruno Bassetti Medici (CANAC 131850) operaram a aeronave PT-LHT, iniciando a jornada de trabalho com tempo de repouso inferior às 24 horas preconizadas pelo art. 34, alínea c da Lei 7183/84, conforme apresentado nos registros de voo números 0926 e 0927.

2.

3. **Do Relatório de Fiscalização:**

1.1. Os autos do Processo 00058.510593/2016-28 apresentam evidências documentais de que no dia 29/11/2016 os tripulantes Bruno (CANAC 115575) e Medici (CANAC 131850) operaram a aeronave PT-LHT, com jornada de trabalho iniciada às 05:45 e encerrada às 21h45, sem intervalo que pudesse ser configurado como descanso regulamentar, conforme apresentado nos registros de voo números 0926 e 0927 em anexo, e contrariando o disposto nos art. 21 e art. 29 da lei 7183/84.

1.2. No dia 30/11/2016 a empresa submeteu essa mesma tripulação e aeronave a iniciar nova jornada de trabalho às 14:10. Portanto, contrariando o disposto no art. 34, alínea "c" da Lei 7183/84

1.3.

Artigo 34, alínea "c", da lei nº 7.183, de 05/04/1984.

c) 24 (vinte e quatro) horas de repouso, após jornada de mais de 15 (quinze) horas.

Artigo 302, inciso II, alínea "o", da Lei nº 7.565, de 19/12/1986

o) infringir as normas que disciplinam o exercício da profissão de aeronauta ou de aeroviário;

4. **Em Defesa Prévia**, a empresa alega, preliminarmente, a incompetência do agente para atuar, posto que, seria essa restrita ao superintendente da Agência, segundo seu entendimento da leitura do Inciso III, do art. 42 da Resolução n.º 381 de 14 de junho de 2016 da ANAC, que dispõe sobre o Regimento Interno da Anac:

5.

III - avaliar os processos administrativos vinculados às atividades de sua competência, aplicar as penalidades de multa e advertência em caso de descumprimento de cláusulas contratuais e da legislação aplicável, bem como propor as demais penalidades à Diretoria;

6. Ainda, ressalta o art. 11, Lei n.º 9.784/99, determina que a competência é irrenunciável e se exerce pelos órgãos administrativos a que foi atribuída como própria, salvo os casos de delegação de competência e avocação legalmente admitidas, bem como o estabelecido no art. 14, da Lei n.º 9.784/99 o ato de delegação e sua revogação **deverão ser publicados no meio oficial:**

7.

"Art. 14 § 1º O ato de delegação especificará as matérias e poderes transferidos, os limites da atuação do delegado, a duração e os objetivos da delegação e o recurso cabível, podendo conter ressalva de exercício da atribuição delegada."

8.

9. E, assim, não poderiam ser objeto de delegação:

10.

I - a edição de atos de caráter normativo;

II - a decisão de recursos administrativos;

III - as matérias de competência exclusiva do órgão ou autoridade.

11. Caso haja delegação o ato não cumpre o que determina o art. 14 da lei n.º 9.784/99, pois publicação em Boletim de Serviço, não tem valor legal e, ainda, não há previsão no Regimento Interno da Anac a publicação de qualquer boletim que atribua o caráter de publicidade que os atos administrativos requerem.

12. Aduz, portanto, que lhe fora cerceado o direito à Defesa, pois não há no auto de infração a indicação da autoridade competente para qual o autuado deva apresentar a defesa.

Após a Convalidação, em nova defesa, alegou que isso jamais poderia ter ocorrido depois de a empresa já ter apresentado sua impugnação, e ainda não há qualquer menção sobre de que forma a convalidação ocorreu, se por ratificação, reforma ou correção.

13. Por fim, requer a nulidade do auto de infração e que seja extinto o presente processo administrativo.

14. **A Decisão de Primeira Instância (DCI)** após cotejo integral de todos argumentos para com os elementos dos autos entendeu que as alegações da autuada não evidenciaram elementos probatórios capazes de elidir a aplicação de penalidade e condenou a interessada à sanção de multa no valor de **R\$ 14.000,00 (quatorze mil reais)**, levando-se em conta as circunstâncias previstas nos diversos incisos do § 1º e § 2º do artigo 22 da Resolução n.º 25/2008.

15. Verifica-se assim que a empresa SETE TÁXI AÉREO LTDA, permitiu que os tripulantes Bruno Brandão de Oliveira Sousa (CANAC 115575) e Bruno Bassetti Medici (CANAC 131850) operassem a aeronave PT-LHT, iniciando a jornada de trabalho com tempo de repouso inferior às 24 horas.

16. A Interessada, não apresentou qualquer argumento ou prova que refutasse o descrito no Relatório de fiscalização, que serviu de embasamento para a Decisão.

**17. Do Recurso**

18. Em sede Recursal, alega que a notificação carece de informações sobre a tipificação das supostas infrações ou o seu fundamento jurídico, contrariando assim a lei que estabelece o processo administrativo no âmbito da União, tomando a infração absolutamente nula de pleno direito.

19. E, mais, que seria administrativamente incompetente o agente para aplicar tal autuação à regulada, invadindo competência da Superintendência, tendo em vista que não há nenhuma informação no auto de infração, ou mesmo a publicação em Diário Oficial da União, de qualquer ato de delegação de competência para a autuação da empresa pelo autuante que assina o referido auto de infração. Assim, julga que a análise não teria valor jurídico, pois foi assinada por servidor incompetente para tal.

20. Cita a Lei n.º 11.292/06, que dispõe sobre o quadro de pessoal da Anac, a qual é clara no sentido de delimitar a competência dos Técnicos em Regulação da Aviação Civil, os diferenciando, portanto, dos Especialistas em Regulação da Aviação Civil, posto o que determina o art. 3 da Lei n.º 11.292/06 06:

21.

XX - Suporte à Regulação e Fiscalização de Aviação Civil, composta de cargos de nível intermediário de Técnico em Regulação de Aviação Civil, com atribuições voltadas ao suporte e ao apoio técnico especializado às atividades de regulação, inspeção, fiscalização e controle da aviação civil, dos serviços aéreos, dos serviços auxiliares, da infraestrutura aeroportuária civil e dos demais sistemas que compõem a infraestrutura aeronáutica, bem como à implementação de políticas e à realização de estudos e pesquisas respectivos a essas atividades."

22.

23. Desta feita, segundo seu entendimento, teria o técnico em Regulação da Aviação Civil sua competência de atuação delimitada pela Lei n.º 11.292/06, cujas funções são apenas de suporte e apoio às atividades de regulação. Portanto, jamais poderia um servidor ocupando cargo de suporte e apoio técnico assumir a competência que seria atribuída aos especialistas em regulação, analisando, emitindo parecer final e propondo sanções à empresa. A função do técnico em regulação neste caso seria elaborar relatório que subsidiasse o servidor competente para a análise e emissão do parecer.

24. Em sequência, afirma que lhe fora cerceada a defesa não saber os motivos pelos quais está sendo multada e não ter acesso a qualquer documento produzido, que deveriam fazer parte integrante da Notificação de Decisão.

25. Além de não ser a Decisão desmotivada juridicamente face a Lei n.º 9.784/99, em seu art. 50, inciso II, que determina que os atos administrativos devam ser motivados, com indicação dos fatos e dos fundamentos jurídicos, quando imponham ou agravem deveres, encargos ou sanções, especificamente no parágrafo primeiro do art. 50:

26.

"A motivação deve ser explícita, clara e congruente, podendo consistir em declaração de concordância com fundamentos de anteriores pareceres, informações, decisões ou propostas, que, neste caso, serão parte integrante do ato". (grifos nossos)

27. Sendo, então ilegal a notificação, bem como o valor arbitrado à multa posto que a Lei n.º 11.182/2005, que cria a ANAC, bem como a Resolução n.º 110 de 15 de setembro de 2009, que aprova o regimento interno da ANAC, não autorizam a autoridade de aviação civil a majorar ou mesmo atualizar os valores das multas, que somente poderão ser alterados mediante nova lei ordinária, em ofensa ao Código Brasileiro de Aeronáutica, face o teto de até 1.000 (mil) valores de referência, em seu art. 299.

28. Eis que chegam os autos conclusos à análise deste relator em 13/02/2019.

29. Respalçado pelo art. 50, § 1º, da Lei 9.784/1999 aproveita-se como parte integrante desta análise relato constante da decisão de primeira instância constante dos autos.

30. **É o relato.**

**PRELIMINARES**

31. **Da Regularidade Processual** - Considerados os marcos apontados no início dessa análise, acuso regularidade processual nos presentes feitos. Foram preservados todos os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitados os princípios da Administração Pública, em especial contraditório e ampla defesa. Julgo os processos aptos para receber a decisão de segunda instância administrativa por parte desta Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância - ASJIN.

**FUNDAMENTAÇÃO - MÉRITO E ANÁLISE DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO**

32. **Da materialidade infracional** - A peça da DCI, devidamente motivada e fundamentada pelo decisor competente, confirmou, de forma clara e objetiva, a materialidade infracional imputada ao interessado pela fiscalização. Restou comprovado, de fato, com base nos autos do processo, que a interessada permitiu que os tripulantes Bruno Brandão de Oliveira Sousa (CANAC 115575) e Bruno Bassetti Medici (CANAC 131850) operassem a aeronave PT-LHT, iniciando a jornada de trabalho com tempo de repouso inferior às 24 horas, infração capitulada na alínea "o" do inciso III do artigo 302 do CBA, que dispõe in verbis:

*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;*

3.1. Bem como o disposto no Artigo 34, Alínea 'C', da lei 7.183, de 05/04/1984, Lei do aeronauta:

3.2.

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

c) 24 (vinte e quatro) horas de repouso, após jornada de mais de 15 (quinze) horas.

33. No caso em tela, verifica-se que conforme apurado pela Fiscalização desta Agência Reguladora e Fiscalizadora, ela descumpriu a legislação aeronáutica.

**34. Das razões recursais**

**35. Da alegação de incompetência do agente:**

36. Quanto à alegação de incompetência do agente observa-se que o Art. 102 da Resolução n.º 01 da ANAC, com nova redação dada pelo Art. 7º da Resolução n.º 06 de 15/01/2007, se refere aos atos administrativos ordinários (gerais), de competência da Diretoria, dos Superintendentes, dos Gerentes-Gerais, dos Gerentes-Regionais e *das demais autoridades da ANAC*, desde que dentro de suas respectivas atribuições.

37. Assim, não oferece muito esforço se identificar as "demais autoridades da ANAC" como sendo aquelas que, ao exercerem o poder de polícia, atuam na fiscalização da atividade aérea, reprimindo as possíveis infrações à legislação especial e normatização complementar.

38. O Autuado alegou a incompetência do Agente, vez que apenas o Superintendente teria competência para a autuação em tela, e tal competência é irrenunciável. Por essa razão o Auto de Infração em referência seria nulo.

39. Não se verifica até aqui, a aplicação de qualquer penalidade, ou sanção, que seja, por parte do Agente. O que se apresenta por hora, é a apreciação por este servidor, dos documentos constantes dos autos, para apuração da infração noticiada no presente Auto de Infração. É o que está expresso no artigo 291 da Lei 7.565/1986: "Toda vez que se verifique a ocorrência de infração prevista neste Código ou na legislação complementar, a autoridade aeronáutica lavrará o respectivo auto, remetendo-o à autoridade

ou ao órgão competente para a apuração, julgamento ou providência administrativa cabível”.

40. Trata-se, portanto, do momento de instauração do processo, nos termos do art. 4º da Res. 25/2008 e é atividade advinda das competências legais insculpidas no art. 8º da Lei 11.182/2005, lei de criação da ANAC.

41. O parágrafo primeiro, do artigo 31, do Regimento Interno da Agência Nacional da Aviação Civil - ANAC estabelece sobre a delegação:

*Art. 31. Compete às Superintendências planejar, organizar, executar, controlar, coordenar e avaliar os processos organizacionais e operacionais da ANAC no âmbito das competências, e, especialmente:*

*(...)*

*II - apurar, autuar e decidir em primeira instância os processos administrativos relativos a apuração e aplicação de penalidades no âmbito da ANAC, observadas as atribuições dispostas neste Regimento Interno, de acordo com a respectiva área de competência;*

*(...)*

*§ 2º A competência atribuída aos Superintendentes nos termos do inciso II poderá ser objeto de delegação.(g. n.)*

3.3. Portanto, afasta-se o argumento de incompetência de atuação do agente, especialmente por existir designação expressa pra atividade de fiscalização nos termos do BPS V. 9, Nº 30, de 25 de julho de 2014, no qual foi publicada PORTARIA Nº 1690/2014.

3.4. Portanto, a delegação de competência está perfeitamente assistida pela legislação acima citada, onde fica confirmada a competência atribuída pela Superintendência ao servidor que elaborou a presente Decisão.

3.5. Quanto à emissão do Auto de Infração verifica-se através da legislação, em especial a Instrução Normativa n.º 101/2016, da ANAC, que:

*Art. 2º A realização das atividades de fiscalização é inerente aos Especialistas em Regulação de Aviação Civil e Técnico em Regulação de Aviação Civil, aos ocupantes de cargos comissionados e aos servidores do Quadro de Pessoal Específico desta Agência, que tenham atribuição relacionada ao poder de polícia.*

*Parágrafo único. Os servidores não enquadrados no caput poderão compor equipes para execução de atividades acessórias à fiscalização.*

*(...)*

*Art. 6º Cabe às unidades organizacionais responsáveis por atividades de fiscalização definir os Programas de Capacitação Específicos dos servidores aptos a realizar as atividades de fiscalização, a fim de que possa ser comprovada, sempre que necessário, a proficiência na realização das atividades para as quais foram designadas.*

3.6. O CBAer, em seu artigo 197, estabelece o seguinte:

*Art. 197. A fiscalização será exercida pelo pessoal que a autoridade aeronáutica credenciar.*

3.7. O inciso V, do artigo 8º, da Resolução n.º 25/2008 que dispõe sobre Processos Administrativos para a apuração de infrações e aplicação de penalidades, no âmbito da competência da ANAC, versa somente a assinatura e indicação do cargo e função, fato este comprovado no Auto de Infração em referência. A assinatura eletrônica, o nome do Autuador e o seu cargo estão apostas no Auto de Infração, como também a indicação “1648604”, identificando o servidor.

3.8. Sendo assim, não há o que se falar em incompetência administrativa do agente para autuar.

3.9. Sequer há que se falar em incompetência do agente decisor de primeira instância, que, pela mesma digressão, possui delegação expressa pra atividade (Portaria ANAC n.º 1.325/SPO, de 25 de abril de 2018).

42. **Da alegação de ilegalidade no valor da multa aplicada:**

43. A autuada sustenta a tese de que, para se obter o valor das multas previsto no artigo 299, do CBAer a ANAC deveria utilizar a UFIR, que vigorou até o ano de 2000, que a Agência poderia cobrar a título de multa.

44. Sobre a Unidade Fiscal de Referência – UFIR importa lembrar que ela foi instituída pelo artigo 1º, da Lei n.º 8.383, de 1991 como medida de valor e parâmetro de atualização monetária de tributos e de valores expressos em cruzeiros na legislação tributária federal, bem como os relativos a multas e penalidades de qualquer natureza.

45. Entretanto, com a edição da Medida Provisória n.º 1973-67/2000 a UFIR foi extinta e os débitos de qualquer natureza para com a Fazenda Nacional e os decorrentes de contribuições arrecadadas pela União, constituídos ou não, cujos fatos geradores tenham ocorrido até 31 de dezembro de 1994, que não haviam sido objeto de parcelamento requerido até 31 de agosto de 1995, expressos em quantidade de UFIR, serão reconvertidos para Real, com base no valor daquela fixado para 1º de janeiro de 1997 (art. 29 da MP n.º 1.973-67/2000).

46. Desse modo, a partir de 1º de janeiro de 1997, os créditos apurados passaram a ser lançados em Reais (§1º art. 29 da MP n.º 1.973-67/2000).

47. Portanto, não há que se falar em valores atualizados pela UFIR para créditos constituídos a partir de 1º de janeiro de 1997. Todos os débitos de qualquer natureza para com a Fazenda Nacional passaram a ser lançados ou constituídos em Reais a partir daquela data.

48. Quanto ao fato de que o Código Brasileiro de Aeronáutica, **Lei Federal**, não pode ser alterado por simples resolução, entendo que, nos termos do artigo 289 do Código Brasileiro de Aeronáutica, sempre que identificada infração aos preceitos ali constante, **ou legislação complementar**, sujeitar-se-á o infrator à providência administrativa de multa.

49. O artigo 1º, §3º, do mesmo Código - CBAer, por sua vez, define que “a **legislação complementar é formada pela regulamentação prevista neste Código, pelas leis especiais, decretos e normas sobre matéria aeronáutica**”.

50. A Lei 11.182/2005, que criou a ANAC, erigiu a autarquia como autoridade de aviação civil assegurando-lhe as prerrogativas necessárias ao exercício adequado de sua competência. Dentre aquelas prerrogativas está o poder para editar e dar publicidade às instruções e regulamentos necessários à aplicação da própria Lei 11.182/2005 (art. 8º, inciso XLVII). Em consonância para com aquela competência, a ANAC editou as Resoluções 25, de 25/04/2008, bem como a Resolução n.º 472, 06/06/2018, exatamente os normativos que serviram de supedâneo para a atuação da Agência.

51. Assim, é indiscutível que as agências reguladoras produzam atos normativos gerais e abstratos de observância obrigatória para os particulares que exercem atividades inseridas no seu âmbito de regulação. As agências reguladoras foram idealizadas a partir da implementação do plano nacional de desestatização com a finalidade de servir de órgãos reguladores das atividades cuja exploração foi transferida ou permitida aos particulares. Assim, a noção de regulação está intimamente ligada a finalidade econômica e técnica, cabendo, destarte, a tais órgãos, a expedição, tão somente de atos com conteúdo técnico e/ou econômico necessário ao fiel desempenho de sua função.

52. Isso posto, entendo que a competência normativa da ANAC tem respaldo na doutrina administrativa especializada, inclusive constitucional, uma vez estabelecida a figura do Estado Regulador.

53. **Da alegação de cerceamento de defesa por ausência de motivação na notificação:**

54. A recorrente aduz ser a decisão em sede de primeira instância desarrazoada, desfundamentada e desmotivada. Tal alegação não merece prosperar por restar clara na citada decisão sua motivação e fundamentação, bem como a vinculação do ato de aplicação da dosimetria aos limites do normativo, descaracterizando assim qualquer alegação de ser esta desarrazoada.

55. Em verdade, a fundamentação material do tipo infracional da conduta do interessado foi objeto do decisor em sede de primeira instância, que trouxe claramente ao feito o regulamento que prevê a obrigatoriedade de se resguardar o repouso dos tripulantes, conforme determina a norma vigente à época, Lei do Aeronauta:

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

*c) 24 (vinte e quatro) horas de repouso, após jornada de mais de 15 (quinze) horas.*

56. A verificação, pós análise fartamente fundamentada, do efetivo descumprimento ao normativo, em sede de primeira instância, por sua vez, consubstanciou a devida motivação para o tomada de decisão pela aplicação da penalidade administrativa pertinente, a qual seguiu os termos do art. 15 da Resolução ANAC n.º 25/2008, a saber:

*Art. 15. A autoridade competente para decidir sobre a aplicação de penalidades deverá, em*

decisão fundamentada.

57. Incoerente, pois, falar-se em ausência de motivação, razoabilidade e fundamentação do ato administrativo que apenou o interessado em decisão de primeira instância. Ao contrário do alegado pelo interessado, a aplicação da penalidade seguiu rigorosamente o disposto no art. 15 citado acima, sendo a multa a pena prevista no próprio normativo para infração constatada no caso em tela.

58. Observe-se, ainda, que o fundamento da sanção aplicada na decisão recorrida também consta de forma expressa no AI, em sua capitulação e na descrição da ocorrência e da conduta infracional, matéria exaustivamente tratada e fundamentada pelo decisor.

59. Daí a compreensão de que no processo administrativo sancionatório impera o livre convencimento do Fiscal-Regulador dentro da discricionariedade motivada e cotejo para com a finalidade específica a ser atingida com a eventual sanção a ser aplicada caso-a-caso. Esta finalidade, como já exposto, posta-se adstrita aos patamares firmados por norma de aplicação cogente e *erga omnes*. A dosimetria, reitera-se, deve ser entendida como ato vinculado aos valores e patamares estabelecidos no normativo e dali a Administração não pode extrapolar, vez que subjugada ao princípio constitucional da estrita legalidade.

60. Ou seja, uma vez aferido o ato infracional, os patamares de aplicação constantes do anexo da Resolução ANAC nº 25/2008 (públicos e notórios, vez que integrantes de norma vigente e pública) vinculam a unidade julgadora. Se houve constatação da infração, este é o motivo para a aplicação da sanção. Se houve aplicação de sanção, os anexos do normativo estabelecem os patamares de aplicação que não podem ser extrapolados pela unidade julgadora. Pelo fato de isto restar bem configurado dos autos, em especial pelo entendimento supra de a dosimetria (patamares de multa) ter supedâneo normativo, entende-se que a alegação da recorrente no tocante à ausência de fundamentação, motivação e razoabilidade da decisão não merece prosperar.

61. Tampouco há que se falar em nulidade insanável no processo administrativo sob a alegação de ter a recorrente sido cerceada em seu direito fundamental à boa administração, aos princípios do contraditório e da ampla defesa, pois verifica-se do presente feito respeito aos princípios basilares que regem o ato administrativo. Especificamente, em relação à decisão de primeira instância, observe-se que se verifica da análise do decisor as devidas contrarrazões aos aspectos fáticos e jurídicos trazidos na defesa, sendo tais contrarrazões fundamentadas para afastamento dos argumentos trazidos à baila, resultando assim na decisão prolatada e legalmente embasada.

#### 62. Da alegação de ilegalidade da convalidação do A.I:

3.10. Não vislumbro nos autos qualquer circunstância que configure vício insanável à apuração do processo.

3.11. Ressalto, ainda o disposto no art. 55 da Lei 9.784/99, dispõe que "em decisão, na qual se evidencie não acarretarem lesão ao interesse público nem prejuízo a terceiros, os atos que apresentarem defeitos sanáveis poderão ser convalidados pela própria Administração."

Como bem leciona Weida Zancaner: "(...) a Administração não poderá mais convalidar seus atos administrativos se estes já tiverem sido impugnados pelo particular, exceto se tratar de irrelevante formalidade, pois neste caso os atos são sempre convalidáveis".(Da Convalidação e da Invalidação dos Atos Administrativos, 2. ed. São Paulo, Malheiros, 2001, p. 56).Com efeito destaca Ilda Valentim: "seguir o princípio da legalidade, de maneira formalista e invalidar atos que poderiam perfeitamente ser convalidados, é ignorar todos os demais princípios e privilegiar o legalismo".(Atos Administrativos e sua Convalidação face aos Princípios Constitucionais. Artigo. Data 13/04/2006. Disponível em <http://www.viajus.com.br>).

3.12.

3.13. Assim, uma vez constatado que o **relatório de fiscalização descreveu na integralidade todas as condutas imputadas em desfavor do interessado, não se identifica restrição ao amplo direito de defesa que lhe foi garantido no feito**, a ponto de, à luz da doutrina especializada, implicar nulidade ao feito

3.14. Ademais, O Supremo Tribunal Federal – STF já se manifestou no sentido de que a descrição dos fatos quando do indiciamento de prática infracional é suficiente para o exercício pelo do poder de defesa pelo acusado: - STF: RMS 24.129/DF, 2ª Turma, DJe 30/04/2012: "**Exercício do direito de defesa. A descrição dos fatos realizada quando do indiciamento foi suficiente para o devido exercício do direito de defesa.** Precedentes: MS 21.721; MS 23.490.

3.15. No mesmo sentido aponta a jurisprudência do STJ: - Excerto de julgado do STJ: "**O indiciamento se defende dos fatos que lhe são imputados** e não de sua classificação legal, de sorte que a posterior alteração da capitulação legal da conduta não tem o condão de inquirir de nulidade o processo. Precedentes: (MS 14.045/DF, Rel. Min. Napoleão Nunes Maia Filho, Terceira Seção, DJe 29.4.2010; MS 10.128/DF, Rel. Min. Og Fernandes, Terceira Seção, DJe 22.2.2010; MS 12.386/DF, Rel. Min. Felix Fischer, Terceira Seção, DJ 24.9.2007, p. 244" (STJ, MS 12.677/DF, 1ª Turma, DJe 20/04/2012).

3.16. Portanto, conforme entendimento das Cortes Suprema e Superior do Brasil a descrição dos fatos é suficiente para o pleno exercício do direito de defesa.

3.17. Destarte, com fulcro no § 1º do art. 50 da Lei 9.784/1999, que abre a possibilidade de que a motivação da decisão de recurso administrativo consista em declaração de concordância com fundamentos da Decisão anterior, **naquilo que couber aos casos específicos**, este relator ora endossa os argumentos trazidos por aquele decisor em sede de primeira instância para a confirmação da prática infracional, bem como fundamentação e a motivação da penalidade aplicada, declarando concordância, **nos demais aspectos**, a fim de que passem a fazer parte integrante do presente relatório.

#### DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

4.1. A Resolução ANAC nº 472, de 2018 entrou em vigor em 04/12/2018 e revogou a Resolução ANAC nº 25, de 2008 e a Instrução Normativa nº 08, de 2008 e, dentre outras disposições, estabeleceu em seu Art. 82. que as novas disposições aplicam-se a todos os processos em curso, sem prejuízo dos atos já praticados e da aplicação das normas vigentes à época dos fatos, inclusive no que concerne às sanções aplicáveis.

4.2. A sobredita Resolução nº 472, de 2018, estabeleceu em seu artigo 34 que a sanção de multa será expressa em moeda corrente, **calculada a partir do valor intermediário** (grifo meu) constante das tabelas aprovadas em anexo àquela Resolução, salvo existência de previsão de sanção constante de legislação específica

4.3. No tocante à graduação das sanções ficou estabelecido no artigo 36, da Resolução ANAC nº 472, de 2018 que na dosimetria da aplicação de sanções serão consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes e quando inexistentes causas atenuantes ou agravantes ao caso ou quando elas se compensem deve ser aplicada a sanção no patamar médio da tabela anexa à Resolução.

4.4. Nada obstante, o art. 80 da Resolução nº 472/2018, estabelece que as sanções previstas em seus anexos serão aplicáveis a menos que existam previsões constantes de resolução específica que regula a matéria objeto da autuação.

4.5. Para a infração, vigorava, à época, a Resolução nº 25 da ANAC, de 25 de abril de 2008, previa especificamente os valores de multas aplicáveis nos casos de infringir as normas que disciplinam o exercício da profissão de aeronauta ou aeroviário: **R\$ 4.000,00 (patamar mínimo), R\$ 7.000,00 (patamar intermediário) ou R\$ 10.000,00 (patamar máximo).**

4.6.

#### 4.7. Das Circunstâncias Atenuantes

4.8. Para o reconhecimento da circunstância atenuante prevista no inciso I do § 1º do art. 36, da Resolução ANAC nº 472, de 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, além de não incorrer em atitude processual contraditória para com o reconhecimento como, por exemplo, defender-se no mérito ou buscar imputar a responsabilidade pela prática da infração a outrem.

4.9. *In casu*, a Interessada não reconhece a prática da infração, conforme o disposto no § 1º, bem como alega ocorrência de fato adverso ao descrito no Auto de infração, não o podendo usufruir de tal benefício.

4.10. No mesmo sentido, a interessada não demonstrou, nos autos, ter adotado voluntariamente qualquer providência eficaz para amenizar as consequências da infração. Registre-se que nenhuma medida que configure um dever pode ser fundamento para a aplicação dessa atenuante, prevista no inciso II do § 1º do art. 36, da Resolução ANAC nº 472, de 2018.

4.11. Para a análise da circunstância atenuante prevista no inciso III do § 1º do art. 36, da Resolução ANAC nº 472, de 2018 ("a inexistência de aplicação de penalidades no último ano"), é necessária pesquisa para identificar a eventual existência de sanção aplicada ao ente regulado no período de um ano. Em pesquisa no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC dessa Agência, ora anexada a essa análise (SEI nº 2707102) ficou demonstrado que há penalidade anteriormente aplicada ao autuado nessa situação. Deve ser considerada essa circunstância atenuante como causa de **manutenção** do valor da sanção.

4.12. **Das Circunstâncias Agravantes.**

4.13. Quanto à existência de circunstâncias agravantes, não se vê, nos autos, qualquer elemento que configure as hipóteses previstas no § 2º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008.

4.14. **Da sanção a ser aplicada em definitivo** - Por tudo o exposto, dada a **inexistência de circunstâncias atenuantes e ausência de agravantes** aplicáveis ao caso, **entendo que deva ser mantida a sanção aplicada pela primeira instância administrativa**, sugere-se a aplicação de multa no **patamar médio**, no valor de **R\$ 7.000,00 (Sete mil reais)**, com base 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 003802/2018, em que a Autuada, enquanto Operadora, permitiu tempo de repouso inferior ao estabelecido pela legislação.

**CONCLUSÃO**

4.15. Pelo exposto na integralidade desta análise, voto por **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO** a multa aplicada em Primeira Instância Administrativa no valor de **R\$ 14.000,00 (quatorze mil reais)**, em desfavor da Empresa SETE TÁXI AÉREO, por infringir as normas que disciplinam o exercício da profissão de aeronauta ou aeroviário

4.16. É o voto.

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Tripulante / Aeroporto / Piloto Companhia	Data da Infração	Infração	Enquadramento	Sanção a ser aplicada em definitivo	Valor da multa aplicada
00058.008807/2018-62	665.853/18-9	3802/2018	SETE	30/11/2016	operação de aeronave em desrespeito ao período mínimo de repouso após uma jornada de mais de 15 (quinze) horas	Artigo 302, inciso II, alínea "o", da Lei nº 7.565, de 19/12/1986 Artigo 34, alínea "c", da lei nº 7.183, de 05/04/1984.	NEGADO O RECURSO, MANTENDO O VALOR DA MULTA APLICADA EM DECISÃO DE PRIMEIRA INSTANCIA	R\$ 14.000,00

Eduardo Viana  
SIAPE - 1624783

Membro Julgador - Portaria ANAC nº 1381/DIRP/2016



Documento assinado eletronicamente por **Eduardo Viana Barbosa, Analista Administrativo**, em 21/02/2019, às 11:33, 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/autenticidade>, informando o código verificador **2706493** e o código CRC **ACE13164**.

SEI nº 2706493



## CERTIDÃO

Brasília, 14 de fevereiro de 2019.

### **CERTIDÃO DE JULGAMENTO EM SEGUNDA INSTÂNCIA ADMINISTRATIVA** **492ª SESSÃO DE JULGAMENTO DA ASJIN**

**Processo:** 00058.008807/2018-62

**Interessado:** SETE TÁXI AÉREO LTDA.

**Crédito de Multa nº ( SIGEC):** 665.853/18-9

**AI/NI:** 3802/2018

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

- Bruno Kruchak Barros - SIAPE 1629380 - Portaria nº 2026/2016 - Presidente da Sessão Recursal
- Eduardo Viana Barbosa – SIAPE 1624783 (Portaria Nomeação Membro Julgador ANAC nº 1381, DIRP/2016)- **Relator**
- Samara Alecrim Sardinha - SIAPE 1649446 - Portaria ANAC nº 3883/DIRP/2018 - 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:

Por instrumentalidade, o caso poderia receber decisão monocrática, nos termos do art. 42, incisos da Res. Anac nº472/2018. Contudo, apresentado em sessão e de acordo os presentes, por fins de celeridade, julgou-se o mérito do caso.

**A ASJIN, por unanimidade, NEGOU PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO O VALOR** da multa aplicada em primeira instância administrativa no valor de **R\$ 14.000,00 (quatorze mil reais)**, em desfavor da empresa SETE TÁXI AÉREO LTDA., por operar aeronave em desrespeito ao período mínimo de repouso após uma jornada de mais de 15 (quinze) horas, conforme preconiza o Artigo 34, alínea "c", da lei nº 7.183., nos termos do voto do Relator.

Os Membros Julgadores votaram com o Relator.



Documento assinado eletronicamente por **Bruno Kruchak Barros, Presidente de Turma**, em 21/02/2019, às 11:34, 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 **Samara Alecrim Sardinha, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 21/02/2019, às 11:34, 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 **Eduardo Viana Barbosa, Analista Administrativo**, em 21/02/2019, às 11:35, 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/autenticidade>, informando o código verificador **2708297** e o código CRC **555489AD**.

---