



PARECER N° 316/2018/JULG ASJIN/ASJIN
PROCESSO N° 00065.078123/2013-24
INTERESSADO: OPTA TÁXI AÉREO LTDA

PROPOSTA DE DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA – ASJIN

Auto de Infração: 5702/2013/SSO **Lavratura do Auto de Infração:** 12/04/2013

Crédito de Multa (SIGEC): 650.271/15-7

Infração: extrapolação da jornada de trabalho

Enquadramento: alínea 'o' do inciso III do art. 302 do CBA c/c art. 21, alínea “a”, da Lei do Aeronauta (Lei nº 7.183/84)

Data da infração: 27/11/2011 **Hora:** 22:30 **Local:** SBRJ **Aeronave:** PR-OTA

Proponente: Renata de Albuquerque de Azevedo – SIAPE 1766164

RELATÓRIO

Introdução

Trata-se de recurso interposto por OPTA TÁXI AÉREO LTDA em face da decisão proferida no curso do Processo Administrativo nº 00065.078123/2013-24, conforme registrado no Sistema Eletrônico de Informações desta Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, da qual restou aplicada pena de multa, consubstanciada essa no crédito registrado no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC sob o número 650.271/15-7.

O Auto de Infração nº 5702/2013/SSO, que deu origem ao presente processo, foi lavrado em 12/04/2013, capitulando a conduta do Interessado na alínea 'o' do inciso III do art. 302 do CBA – Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº 7.565, de 19/12/1986) c/c art. 21 da Lei do Aeronauta (Lei nº 7.183), descrevendo-se o seguinte (fl. 01):

Data: 27/11/2011 Hora: 22:30 Local: SBRJ

(...)

Código da ementa: INI

Descrição da ocorrência: Extrapolação de jornada regulamentar de aeronauta.

HISTÓRICO: Em vistoria realizada no dia 13 de janeiro de 2012, verificou-se que o tripulante Pedro Eduardo Rodrigues (CANAC 105799) operando a aeronave PR-OTA, no dia 27 de novembro de 2011, executou jornada de trabalho superior à descrita na Lei nº 7.183, de 05 de abril de 1984 artigo 21. Face ao exposto, a Oceanair Táxi aéreo Ltda, cometeu infração capitulada no art. 302, inciso III, alínea "o" do Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986) combinado com o art. 21 da Lei do Aeronauta (Lei nº 7.183, de 05 de abril de 1984).

Relatório de Fiscalização

N o 'Relatório de Fiscalização' nº 69/2013/GVAGSP/SSO/UR/SP, de 12/04/2013 (fls. 02/02v), o INSPAC reporta que, durante a auditoria entre os dias 11 e 13 de janeiro de 2012 na empresa Oceanair Táxi Aéreo, foram constatadas algumas irregularidades que caracterizam infração ao Código Brasileiro de Aeronáutica, mencionando a extrapolação da jornada de trabalho regulamentar de aeronauta, caracterizando infração capitulada no art. 302, inciso III, alínea "o" do Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986) combinado com o art. 21 da Lei do Aeronauta (Lei nº 7.183, de 05 de abril de 1984), por parte da empresa.

À fl. 03 consta a cópias da página nº 1085 do Diário de Bordo da aeronave PR-OTA, de 27/11/2011.

Defesa do Interessado

O Autuado foi notificado da lavratura do Auto de Infração em 14/06/2013 (fl. 06) e solicitou vistas aos autos em 19/06/2013 (fl. 07).

Às fls. 05/05v, Certidão datado de 21/06/2013, indicando que a parte interessada obteve vista e cópia dos autos dos processos relacionados.

O Autuado postou/protocolou defesa em 03/07/2013 (fls. 16/19).

No documento, o Autuado alega nulidade do auto de infração por erro na capitulação, dispondo não se tratar de uma empresa concessionária ou permissionária de serviços aéreos, mas sim de uma autorizatária, motivo pelo qual entende que o auto de infração deveria estar capitulado no inciso relativo aos operadores de aeronaves.

No mérito, o Interessado alega insubsistência do auto de infração, afirmando que não cometeu qualquer infração à legislação. Baseando-se no art. 12 da Portaria Interministerial nº 3.016, de 05 de fevereiro de 1988, aduz que a responsabilidade pelo controle de jornada da tripulação em viagem não pode ser atribuída ao operador da aeronave, mas tão somente ao Comandante.

Por fim, requer que: a) seja acolhida a preliminar, declarando-se a nulidade do Auto de Infração; ou b) caso superada a preliminar, que o Auto de Infração seja julgado insubsistente com relação às alegações de mérito.

Convalidação do Auto de Infração

Em Despacho, de 17/11/2014 (fl. 38), foi decidida a 'convalidação' do enquadramento do auto de infração, sendo a infração capitulada na alínea 'o' do inciso III do art. 302 do CBA c/c art. 21, alínea "a", da Lei do Aeronauta (Lei nº 7.183/84).

Notificado da convalidação do auto de infração em 27/11/2014 (fl. 44), por meio da Notificação de Convalidação nº 837/2014/ACPI/SPO/RJ, de 18/11/2014 (fls. 39/39v), o Autuado postou/protocolou defesa em 02/12/2014 (fls. 40/43).

No documento, o Interessado alega a impossibilidade de convalidação do ato administrativo, afirmando que os Autos estavam impugnados e que, por conta disso, não poderiam ser convalidados. Ao final, requer que seja declarada nulidade da decisão proferida, entendendo haver impossibilidade de convalidação.

Decisão de Primeira Instância

Em 24/08/2015, a autoridade competente, após apontar a presença de defesa, decidiu pela aplicação, sem atenuante e/ou agravante, de multa no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais) – fls. 48/50.

Consta nos autos a Notificação de Decisão, de 15/09/2015 (fl. 55), informando o Interessado acerca da aplicação de penalidade de multa, abrindo prazo para interposição de recurso. Importante mencionar que a

referida Notificação de Decisão tem seu registro no Sistema de Gestão Arquivística de Documentos – SIGAD com protocolo ANAC nº 00065.125695/2015-71.

Análise da Procuradoria

Consta nos autos AR com a descrição “Notificação Decisão - 00065.125695/2015-71”, recebido pelo Autuado em 29/09/2015 (fl. 57).

Em Despacho, de 05/07/2016 (fl. 59), o presente processo foi encaminhado à Divisão de Dívida Ativa dos Créditos da ANAC – DDA/PF/ANAC, eis que, não obstante regularmente notificada a parte interessada para pagamento do débito, restou transcorrido o prazo de 75 (setenta e cinco) dias, previsto no art. 20, §2 da Lei nº 10.522/02, não constando informação de quitação do valor da multa no Sistema Integrado de Gestão de Créditos — SIGEC, conforme extrato constante nos autos.

Em Despacho, de 16/08/2016 (fls. 61/62), a Procuradoria Regional Federal da 3ª Região – SP/MS entendeu que o AR às fls. 57 não se refere a nenhum dos processos apresentados na Notificação de Decisão às fls. 55. Apresenta entendimento que “não é possível atribuir validade à referida notificação, **sendo necessário renovar o contencioso administrativo com o envio de nova notificação de decisão ao endereço da empresa, devendo constar explicitamente na correspondência a ser encaminhada a autuada o número dos processos indicados na notificação**, visando evitar futura alegação de cerceamento de defesa”.

Conforme Folha de Encaminhamento, de 06/09/2016 (fl. 63), o presente processo foi encaminhado para SPO para cumprimento do Despacho às fls. 61/62.

Em 29/09/2016, foi emitido o Despacho nº 302/2016/SPO/ANAC (fl. 64), encaminhando o expediente à Assessoria de Controle de Procedimentos de Irregularidade – ACPI.

Nova Notificação da Decisão de Primeira Instância – PAS 511(SEI)/2016/ACPI/SPO-ANAC emitida e assinada eletronicamente em 18/11/2016.

Recurso do Interessado

Tendo tomado conhecimento da decisão em 28/11/2016 (SEI nº 0237228), o Interessado postou/protocolou recurso em 08/12/2016 (SEI nº 0245761).

Em suas razões, inicialmente, contesta parte da decisão de primeira instância a respeito da regularidade no enquadramento da infração no inciso III do art. 302 do CBA, reiterando sua argumentação apresentada em defesa de que a infração seria corretamente capitulada no inciso relativo aos operadores de aeronaves, e não aos permissionários ou concessionários de serviços aéreos.

O Interessado reitera seu entendimento de que a responsabilidade pela irregularidade é do comandante.

Apresenta nova argumentação da solidariedade e afirma que não é possível dupla penalização, em observância ao Princípio *non bis in idem*. Menciona que o tripulante Pedro Eduardo Rodrigues recebeu o AI nº 5700/2013/SSO, sendo imputado a mesma infração descrição no Auto de Infração. Argumenta que reconhecida existência de solidariedade na responsabilidade pela infração, deve ser declarada a nulidade da decisão proferida. Ao final requer que seja declarada nulidade da decisão ou que o recurso seja conhecido e provido com o arquivamento do presente processo.

Em anexo ao recurso, são apresentadas as cópias dos seguintes documentos: Notificação de Decisão, Decisão de Primeira Instância, AI nº 5700/2013/SSO, Guia de Recolhimento da multa imposta ao seu tripulante referente ao processo do tripulante Pedro Eduardo Rodrigues nº 00065.077427/2013-74, pela irregularidade de não cumprimento do repouso regulamentar.

Tempestividade do recurso certificada em 10/08/2017 – SEI nº 0949973.

Outros Atos Processuais e Documentos

Termo de Encerramento de Trâmite Físico assinado eletronicamente em 09/11/2016 (SEI nº 0158538).

Consta aos autos o Despacho da Secretaria da ASJIN, documento assinado eletronicamente em 20/07/2018 (SEI nº 2019013), sendo o presente expediente atribuído à Relatoria no sistema SEI para análise e parecer em 24/08/2018.

Anexado aos autos Extrato de Lançamento do Sistema SIGEC (fls. 45/46, SEI nº 2492699).

Comprovante de Inscrição e de Situação Cadastral emitido pela Receita Federal (fl. 60, SEI nº 2492690)

É o relatório.

PRELIMINARES

Da Regularidade Processual

O interessado foi regularmente notificado quanto à infração imputada em 14/06/2013 (fl. 06), tendo apresentado sua Defesa em 03/07/2013 (fls. 16/19). Após ser notificado da convalidação do auto de infração em 27/11/2014 (fl. 44), o Autuado apresentou defesa em postou/protocolou defesa em 02/12/2014 (fls. 40/43). Foi, ainda, regularmente notificado quanto à decisão de primeira instância em 28/11/2016 (SEI nº 0237228), apresentando o seu tempestivo Recurso em 08/12/2016 (SEI nº 0245761), conforme Certidão SEI nº 0949973.

Desta forma, aponto a regularidade processual do presente processo, a qual preservou todos os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitou, também, os princípios da Administração Pública, em especial contraditório e ampla defesa, estando, assim, pronto para, agora, receber uma 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

Da materialidade infracional

Quanto ao presente processo, de acordo com os documentos juntados ao processo, no dia 27/11/2011, a empresa permitiu que o Senhor Pedro Eduardo Rodrigues (CANAC 105799), aeronauta da empresa OPTA TÁXI AÉREO LTDA, extrapolasse o limite de jornada de trabalho, contrariando o art. 21, alínea "a", da Lei nº 7.183, 05 de abril de 1984.

Diante da infração do processo administrativo em questão, a autuação foi realizada com fundamento na alínea 'o' do inciso III do art. 302 do CBA, que dispõe 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;

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.

(grifo nosso)

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 comunicado 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.

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.

Das Alegações do Interessado

Quanto às alegações do interessado em defesa, tendo em vista as conclusivas informações trazidas na proposta de decisão pela Superintendência de Padrões Operacionais – SPO, apostas às fls. 48/50, reporto-me ao disposto pelo §1º do artigo 50 da Lei nº. 9.784/99, o qual dispõe que a motivação do ato administrativo, que venha a decidir recursos administrativos (inciso V deste mesmo artigo), pode “*consistir em declaração de concordância com fundamentos de anteriores pareceres, informações ou propostas, que neste caso, serão parte integrante do ato*”.

Assim, declaro, expressamente, concordar integralmente com as contra-argumentações exaradas em decisão de primeira instância pela Superintendência de Padrões Operacionais – SPO, com exceção da forma como a decisão afastou a alegação de que a responsabilidade pelo controle de jornada da tripulação em viagem não pode ser atribuído ao operador da aeronave, mas tão somente ao Comandante, as quais, neste ato, passam a fazer parte das razões desta proposta.

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

No que tange aos sujeitos previstos no inciso III do artigo 302 do CBA, ou seja, “concessionária ou permissionária de serviços aéreos”, vale destacar o entendimento desta ASJIN de que o termo “permissionária” utilizado no citado texto legal, não é o mais apropriado, na medida em 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).

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.

Assim, no caso em tela, a fiscalização imputa corretamente a infração à pessoa jurídica autorizatária de serviço aéreo – OPTA TÁXI AÉREO LTDA (antiga OCEANAIR TÁXI AÉREO LTDA), estando assim, mais especificamente, no rol daqueles sujeitos ao enquadramento pelo inciso III do artigo 302 do CBA.

Por fim, cumpre 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.

Dessa forma, não se verifica qualquer irregularidade ou erro no enquadramento da infração, afastando-se, portanto, a alegação do recorrente de nulidade da decisão de primeira instância ou nulidade do auto de infração.

Quanto à alegação do Recorrente de impossibilidade de convalidação do ato administrativo, cabe ressaltar que, apesar de ter sido alterado o enquadramento do ato infracional, a sua descrição manteve-se a mesma, não tendo causado prejuízos ao interessado.

Importante mencionar que o ato de convalidação é previsto na Lei nº 9.784/99, que regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal e também nas normas de competência desta Agência, anteriormente, a Resolução ANAC nº 25/2008 e Instrução Normativa nº 08/2008 e, atualmente, a Resolução ANAC nº 472/2018 em vigor.

No âmbito desta Agência Reguladora, o processo administrativo tem início com a lavratura do Auto de Infração, cujos requisitos de validade estavam previstos no art. 8º da Resolução ANAC nº 25/2008, norma vigente à época, sendo que eventuais vícios formais do AI são passíveis de convalidação.

Além disso, esta ASJIN, assim como toda a Agência, busca agir sempre guiada pela legalidade, respeitando as normas vigentes à época na análise de seus processos, estando entre elas a Instrução Normativa ANAC nº 08/2008, que apresentava a seguinte redação, *in verbis*:

IN ANAC nº 08/2008 (alterada pela IN ANAC nº 76/2014)

Art. 7º. Os vícios processuais meramente formais do AI são passíveis de convalidação.

§ 1º - Para efeito do caput, são considerados vícios formais, dentre outros:

I – omissão ou erro no enquadramento da infração, desde que a descrição dos fatos permita identificar a conduta punível;

(...)

§ 2º Nas hipóteses do § 1º, inciso I, deste artigo, será concedido prazo de 5 (cinco) dias para a manifestação do interessado.

(...)

(grifos nossos)

Como pode ser observado, a norma sobre convalidação do Auto de Infração, então vigente à época, não citava possível anulação do auto de infração ou mesmo da decisão proferida, e sim, permitia a convalidação do seu enquadramento “desde que a descrição dos fatos permita identificar a conduta punível” (IN ANAC nº 08, art. 7º, §1º, inciso I).

Atualmente, a norma atual vigente – Resolução ANAC nº 472/2018 – dispõe, em seu art. 19, sobre a possibilidade de convalidação dos vícios meramente formais ou processuais presentes no auto de infração. Cumpre mencionar que, conforme dispõe o art. 22 desta Resolução, o Interessado deve ser intimado nos casos previstos no art. 19, §1º da mesma norma.

Portanto, restou demonstrada a possibilidade e legalidade de convalidação do ato administrativo no âmbito desta Agência.

Assim, no presente caso, ressalta-se que a convalidação do Auto de Infração nº 5702/2013/SSO não altera a descrição do ato infracional, ou seja, sua tipificação não foi alterada, sendo modificado, para uma melhor adequação, apenas seu enquadramento.

No caso em tela, conforme já mencionado, o enquadramento mais adequado, por se tratar de uma empresa autorizatória de serviço público de transporte aéreo é alínea 'o' do inciso III do art. 302 do CBA. Importante ressaltar que este enquadramento tem sido recorrentemente utilizado neste tipo de ato infracional, por ser o mais correto e o mais específico o Interessado para a presente situação descrita neste processo administrativo.

Observa-se, ainda, que foram respeitados os princípios do contraditório e ampla defesa, uma vez que em nenhum momento esta Agência cerceou o direito de defesa do interessado, sendo cumprido o disposto no parágrafo §2º do artigo 7º da IN ANAC nº 08/2008, vigente à época. Assim, o Interessado foi devidamente notificado acerca da convalidação do Auto de Infração, sendo oportunizado, então, o prazo de sua defesa.

Dessa maneira, afasta-se a alegação de impossibilidade de convalidação do auto de infração e nulidade da decisão de primeira instância.

Quanto à alegação do Recorrente, declarando responsabilidade do comandante da aeronave pelo cumprimento da regulamentação profissional, cabe mencionar que o próprio CBA prevê a infração por descumprimento da Lei do Aeronauta no inciso que elenca as infrações imputáveis às concessionárias ou permissionárias de serviços aéreos. Nota-se que o AI lavrado em nome da OCEANAIR TAXI AÉREO LTDA (atualmente OPTA TÁXI AÉREO LTDA) fora capitulado no Artigo 302, inciso III, alínea "o", do CBA.

Ainda, a obrigação de cumprimento da lei pelo aeronauta persiste, sendo adequado enquadramento do ato infracional na alínea “p” do inciso II do art. 302 do CBA (“exceder, fora dos casos previstos em lei, os limites de horas de trabalho ou de vôo”), sem prejuízo da autuação da empresa aérea empregadora, cuja

conduta deve ser capitulada na alínea “o” do inciso III do mesmo artigo 302.

Logo, conclui-se que é possível imputar tal conduta infracional à empresa aérea que emprega aeronautas e atribui a eles jornada de trabalho em desacordo com o que prevê a lei, o que não retira a possibilidade de ao mesmo tempo se imputar infração também ao tripulante.

Diante o exposto, na situação apresentada pelo Recorrente, as condutas da empresa e do comandante são todas autônomas, portanto, estamos diante de infrações completamente distintas uma da outra, devendo gerar Autos de Infração diversos.

Quanto à alegação do Interessado de reconhecimento da solidariedade entre o Recorrente e o aeronauta e sua menção ao art. 297 do CBA, cabe esclarecer que o CBA apresenta as seguintes disposições sobre solidariedade:

CBA

Art. 294. Será solidária a responsabilidade de quem cumprir ordem exorbitante ou indevida do proprietário ou explorador de aeronave, que resulte em infração deste Código.

(...)

Art. 297. A pessoa jurídica empregadora responderá solidariamente com seus prepostos, agentes, empregados ou intermediários, pelas infrações por eles cometidas no exercício das respectivas funções.

Quanto ao art. 294 do CBA, entende-se que o mesmo é direcionado ao comandante da aeronave nos casos de cumprimento de ordem exorbitante ou indevida do proprietário ou explorador de aeronave, condição essa não demonstrada no presente autos.

Entende-se que o art. 297 do CBA indica que a pessoa jurídica empregadora responderá solidariamente com seus empregados no sentido de um garantidor de crédito, não podendo tal situação afastar qualquer responsabilidade do empregador prevista em legislação, no presente caso, infração prevista na alínea 'o' do inciso III do art. 302 do CBA.

Ainda, para que a solidariedade prevista no art. 297 do CBA seja configurada, o Auto de infração que descreve a irregularidade cometida pelo preposto deveria apresentar ambos os Interessados, ou seja, aeronauta responsável pela conduta irregular e a empresa empregadora como solidária, devendo, assim, ambos participarem do processo desde a lavratura do Auto de Infração, de forma a oportunizar seus direitos de contraditório e defesa.

Importante destacar que o ato infracional ora analisado visa apurar a responsabilidade da conduta infracional cometida pela empresa empregadora e prevista claramente na alínea 'o' do inciso III do art. 302 do CBA. Conforme já mencionado, o ato infracional praticado pelo aeronauta é previsto em outro dispositivo (alínea “p” do Inciso II do art. 302 do CBA), ou seja, trata-se de dois atos infracionais distintos. Assim, a aplicação do art. 297 do CBA no caso em tela não se prospera.

Ressalta-se, ainda, que os documentos trazidos pelo Recorrente, em anexo ao Recurso, dizem respeito à infração de descumprimento do repouso regulamentar pelo tripulante Sr. Pedro Eduardo Rodrigues (art. 34 da Lei nº 7.183), irregularidade descrita no AI nº 5700/2013/SSO e capitulada na alínea “j” do inciso II do art. 302 do CBA. Tendo em vista que os fatos do presente processo (extrapolação da jornada de trabalho) não guardam relação com a conduta imputada ao tripulante por inobservância de repouso no AI nº 5700/2013/SSO, verifica-se que não pode ser declarada a nulidade da decisão proferida para o caso em tela.

Assim, no presente caso, entende-se que não pode ser reconhecida a solidariedade e também não há que se falar em *non bis in idem* ou dupla penalização pelo mesmo fato.

Diante de todo o exposto, conforme evidências e documentação nos autos (fls. 02/03), verifica-se que, de fato, a OPTA TÁXI AÉREO LTDA (anteriormente denominada OCEANAIR TAXI AÉREO LTDA) permitiu que o aeronauta Sr. Pedro Eduardo Rodrigues extrapolasse a jornada de trabalho, restando, portanto, configurado o ato infracional pelo descumprimento do art. 21, alínea “a”, da Lei do Aeronauta (Lei nº 7.183/84), infração capitulada na alínea 'o' do inciso III do art. 302 do CBA.

Destaca-se, ainda, que as afirmativas da fiscalização desta ANAC possuem *presunção de legitimidade e certeza*, as quais devem ser afastadas apenas com as necessárias comprovações da parte interessada, o que, no caso em tela, não ocorreu.

Verifica-se que as alegações do Interessado não têm o condão de afastar o ato infracional praticado, tendo em vista que o Recorrente não trouxe aos autos qualquer prova de que, de fato, não descumpriu a legislação vigente.

Ademais, a Lei nº 9.784/99, que regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal, em seu art. 36, dispõe a redação que segue:

Lei nº 9.784/99

Art. 36 Cabe ao interessado a prova dos fatos que tenha alegado, sem prejuízo do dever atribuído ao órgão competente para instrução e do disposto no art. 37 desta Lei.

Isto posto, diante a comprovação do ato infracional pelo descumprimento da legislação vigente à época dos fatos, restou configurada a irregularidade apontada no AI nº 5702/2013/SSO, de 12/04/2013, ficando o Interessado sujeito a aplicação de sanção administrativa.

DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

Pelo exposto, houve, de fato, violação à legislação, com a prática de infração fundamentada na alínea 'o' do inciso III do art. 302 do CBA c/c art. 21, alínea "a", da Lei do Aeronauta (Lei nº 7.183/84), restando analisar a adequação do valor da multa aplicada como sanção administrativa.

Com relação à dosimetria da sanção, cabe observar que o Código Brasileiro de Aeronáutica dispõe, em seu art. 295, que a multa será imposta de acordo com a gravidade da infração.

Cumprir mencionar que, em 04/12/2018, entrou em vigor a Resolução ANAC nº 472, de 06 de junho de 2018, que estabelece providências administrativas decorrentes do exercício das atividades de fiscalização sob competência da ANAC. Essa Resolução atualizou as providências administrativas sob competência da ANAC e revogou a Resolução ANAC nº 25/2008 e a Instrução Normativa nº 08/2008.

Conforme entendimento sobre a dosimetria da sanção desta ASJIN e da Procuradoria junto à ANAC, a aplicação das sanções deve se dar de acordo com a norma em vigência na data do cometimento do ato infracional, no entanto, os critérios de dosimetria a serem observados são os dispostos na nova Resolução atualmente em vigor.

Assim, a Resolução ANAC nº 472/2008 apresenta, em suas Seções VIII e IX, respectivamente, sobre as sanções aplicáveis e sua gradação. Conforme o disposto no art. 34 da Resolução ANAC nº 472/2018, a sanção de multa será expressa em moeda corrente e calculada a partir do valor intermediário constante das tabelas aprovadas em anexo a esta Resolução, salvo existência de previsão em legislação específica. Quanto à gradação da sanção, a referida Resolução, em seu art. 36, indica que sejam consideradas as circunstâncias agravantes e atenuantes na dosimetria da aplicação de sanções. Ainda, de acordo com o §3º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018, 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.

No presente caso, é válido observar que os valores de multa previstos para alínea 'o' do inciso III do art. 302 do CBA constante no Anexo II, pessoa jurídica, na Resolução ANAC nº 25/2008 (norma em vigor à época dos fatos) são os mesmos previstos na Resolução ANAC nº 472/2018 (atualmente em vigor). Assim, no caso em tela, destaca-se que o valor da multa poderá ser imputado em R\$ 4.000 (grau mínimo), R\$ 7.000 (grau médio) ou R\$ 10.000 (grau máximo).

Das Circunstâncias Atenuantes

Quanto à circunstância atenuante prevista no art. 36, §1º, inciso I da Resolução ANAC nº 472/2018 ("o

reconhecimento da prática da infração”), entende-se que o ente regulado deve reconhecer não só a prática do ato, mas também o fato de que essa conduta infringiu norma de competência da Autoridade de Aviação Civil, o que não se deu nos autos do processo. Dessa forma, deve ser afastada a sua incidência.

Em relação a essa causa de minoração da pena com base na referida hipótese, a ASJIN estabeleceu o seguinte entendimento, consignado em Ata de Reunião de Colegiado 05/2017 (SEI nº 1120763), conforme redação a seguir:

É possível a concessão da atenuante de reconhecimento da prática da infração (art. 22, §1º, inciso I, da Res. 25/2008) em sede de segunda instância administrativa quando fruto de reiteração de pedido, sem defesa de mérito, não deferido na decisão de primeira instância.

A explanação do contexto fático que deu razão à prática infracional não impossibilita a concessão da atenuante de reconhecimento da prática da infração (art. 22, §1º, inciso I, da Res. 25/2008), contanto que a justificativa não busque afastar a responsabilidade pelo cometimento do ato infracional.

O pedido de anulação do auto de infração impossibilita a concessão da atenuante de reconhecimento da prática da infração.

A apresentação de argumento de excludente de responsabilidade caracteriza defesa de mérito e impossibilita a concessão da atenuante de reconhecimento da prática da infração (art. 22, §1º, inciso I, da Res. 25/2008).

É requisito para a concessão da atenuante de reconhecimento da prática da infração (art. 22, §1º, inciso I, da Res. 25/2008) que o atuado manifeste expressamente que reconhece o cometimento da conduta.

A apresentação pelo atuado, em qualquer fase do processo, de argumentos contraditórios para com o reconhecimento da prática da infração caracteriza preclusão lógica processual e impossibilita a concessão da atenuante de reconhecimento da prática da infração (art. 22, §1º, inciso I, da Res. 25/2008).

A apresentação de questões preliminares de regularidade processual, sem defesa de mérito, não impossibilita a concessão da atenuante de reconhecimento da prática da infração (art. 22, §1º, inciso I, da Res. 25/2008).

Quanto à aplicação de atenuante com base no fundamento no art. 36, §1º, inciso II da Resolução ANAC nº 472/2018 (“a adoção voluntária de providências eficazes para evitar ou amenizar as consequências da infração antes de proferida a decisão”), há o entendimento desta ASJIN que o cumprimento das obrigações previstas em legislação, por si só, mesmo que em momento posterior, não pode ser considerado como uma circunstância atenuante. Ainda, sua aplicação se faz somente quando há nos autos comprovação de que a adoção tomada pelo Interessado foi voluntária e eficaz para evitar ou amenizar as consequências da infração.

Caberia ao Interessado, por iniciativa própria, adotar providências concretas e eficazes, não provenientes do cumprimento de obrigação normativa, comprovando-as de forma documental nos autos do processo.

Nesse sentido, cumpre mencionar o entendimento desta ASJIN quanto ao tema, consignado em Ata de Reunião de Colegiado 05/2017 (SEI nº 1120763), conforme redação que segue:

É requisito para concessão da atenuante de “adoção voluntária de providências eficazes para evitar ou amenizar as consequências da infração, antes de proferida a decisão” (art. 22, §1º, inciso II, da Res. 25/2008) que as providências tenham sido tomadas antes de proferida a decisão de primeira instância administrativa.

Para fins de concessão da atenuante de “adoção voluntária de providências eficazes para evitar ou amenizar as consequências da infração, antes de proferida a decisão” (art. 22, §1º, inciso II, da Res. 25/2008) as providências tomadas pela atuada não podem decorrer reação à ação fiscalizatória da ANAC.

As providências tomadas somente serão consideradas para fins de concessão da atenuante de “adoção voluntária de providências eficazes para evitar ou amenizar as consequências da infração, antes de proferida a decisão” (art. 22, §1º, inciso II, da Res. 25/2008) se os efeitos concretos da medida estiverem demonstrados documentalmente pela instrução dos autos.

A demonstração, por prova documental, de que o atuado adotou providências voluntárias é necessária para fins de concessão da atenuante de adoção voluntária de providências eficazes

para evitar ou amenizar as consequências da infração, antes de proferida a decisão de primeira instância (art. 22, § 1º, inciso II, da Res. 25/2008).

Para a análise da circunstância atenuante prevista no inciso no artigo 36, § 1º, inciso III (“a inexistência de aplicação definitiva de sanções nos 12 (doze) meses anteriores à data do cometimento da infração em julgamento”), é necessária pesquisa no Sistema Integrado de Gestão de Crédito (SIGEC) para identificar existência de aplicação de penalidade ao ente regulado.

Em consulta ao Sistema Integrado de Gestão de Crédito (SIGEC), conforme documento SEI nº 2492699, verifica-se que existe sanção de multa aplicada em definitivo ao interessado nos 12 (doze) meses anteriores contado da data do ato infracional (27/11/2011).

Nesse sentido, cumpre mencionar o entendimento desta ASJIN quanto ao tema, consignado em Ata de Reunião de Colegiado 05/2017 (SEI nº 1120763):

Para efeito de aplicação de circunstância atenuante de dosimetria “inexistência de aplicação de penalidades no último ano” nos processos administrativos sancionadores da ANAC, configura a hipótese prevista no inciso III do § 1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008 a evidência de inexistência de aplicação de penalidade em definitivo ao mesmo autuado nos 12 (doze) meses anteriores à data do fato gerador da infração.

A natureza e a localidade da infração cometida nos 12 meses anteriores à data do fato gerador em apreciação não serão consideradas para fins de aplicação da atenuante de “inexistência de aplicação de penalidades no último ano” (art. 22, § 1º, inciso III, da Res. 25/2008).

Para fins de concessão da atenuante de “inexistência de aplicação de penalidades no último ano” (art. 22, § 1º, inciso III, da Res. 25/2008), será considerado o contexto fático e jurídico quando da aplicação da dosimetria em sede de primeira instância.

Assim, no caso em tela, diante dos documentos acostados aos autos, entendo não ser possível aplicar quaisquer das circunstâncias atenuantes, das dispostas nos incisos do § 1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018.

Das Circunstâncias Agravantes

No caso em tela, diante dos documentos acostados aos autos, entendo não ser possível aplicar quaisquer das circunstâncias agravantes dispostas nos incisos do § 2º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018.

Da Sanção a Ser Aplicada em Definitivo

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 ANAC nº 472/2018.

Dessa forma, considerando nos autos as circunstâncias agravantes e atenuantes expostas acima, entendo que cabe a manutenção da multa em seu grau médio, no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais).

CONCLUSÃO

Pelo exposto, sugiro **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO-SE** a multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais).

É a Proposta de Decisão. Submete-se ao crivo do decisor.

Rio de Janeiro, 07 de dezembro de 2018.

RENATA DE ALBUQUERQUE DE AZEVEDO
Especialista em Regulação de Aviação Civil



Documento assinado eletronicamente por **Renata de Albuquerque de Azevedo, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 07/12/2018, às 19:34, 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 **2492705** e o código CRC **70AEB4F5**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 284/2018

PROCESSO Nº 00065.078123/2013-24
INTERESSADO: OPTA TÁXI AÉREO LTDA

Rio de Janeiro, 07 de dezembro de 2018.

Trata-se de recurso administrativo interposto por OPTA TÁXI AÉREO LTDA (anteriormente OCEANAIR TÁXI AÉREO LTDA) contra decisão de primeira instância proferida pela Superintendência de Padrões Operacionais – SPO, na qual restou aplicada a multa no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais), crédito de multa nº 650.271/15-7, pela irregularidade descrita no Auto de Infração nº 5702/2013/SSO – extrapolação da jornada de trabalho – e capitulada na alínea 'o' do inciso III do art. 302 do CBA.

Considerando que o Recorrente não apresentou nas razões recursais qualquer argumento ou prova capaz de desconstituir a infração imposta na decisão recorrida, por celeridade processual e, com fundamento no artigo 50, §1º, da Lei nº 9.784/1999, ratifico os argumentos trazidos na Proposta de Decisão [Parecer nº 316/2018/JULG ASJIN/ASJIN – SEI nº 2492705], ressaltando que embora a Resolução nº 472/2018 tenha revogado a Resolução ANAC nº 25/2008 e a IN ANAC nº 8, de 2008, estabeleceu em seu artigo 82 que suas disposições não prejudicam atos já praticados e a aplicação das normas vigentes à época dos fatos, inclusive no que concerne às sanções aplicáveis.

Desta forma, importa esclarecer que as alterações normativas citadas não influenciaram o teor da presente Decisão que apenas passa a ter fundamento em novo normativo no que tange às questões procedimentais.

Dito isto, com base nas atribuições a mim conferidas pelas designações que constam nas Portarias Anac nº 751, de 07/03/2017, e nº 1.518, de 14/05/2018, e com fundamento no art. 42, inciso I da Resolução ANAC nº 472, de 2018, e competências conferidas pelo artigo 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381, de 2016, **DECIDO:**

- por **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO** a multa aplicada em primeira instância administrativa no valor de **R\$ 7.000,00** (sete mil reais).

À Secretária.

Notifique-se.

Publique-se.

Cássio Castro Dias da Silva

SIAPE nº 1467237

Presidente Turma Recursal RJ-ASJIN



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 19/12/2018, às 15:45, 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 **2492713** e o código CRC **410C3FEE**.