



PARECER Nº 4/2018/JULG ASJIN/ASJIN
PROCESSO Nº 00065.123104/2012-89
INTERESSADO: MARCOS ANTONIO MUSARDO

PROPOSTA DE DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA – ASJIN

Auto de Infração: 03481/2012/SSO **Lavratura do Auto de Infração:** 03/07/2012

Crédito de Multa (SIGEC): 652.385/15-4

Infração: extrapolação de jornada de tripulante

Enquadramento: alínea 'p' do inciso II do art. 302 do CBA c/c artigo 21, alínea “a”, da Lei nº 7.183

Data da infração: 01/12/2011 **Aeronave:** PR-SMM

Proponente: Renata de Albuquerque de Azevedo – SIAPE 1766164

RELATÓRIO

Introdução

Trata-se de recurso interposto por MARCOS ANTONIO MUSARDO em face da decisão proferida no curso do Processo Administrativo nº 00065.123104/2012-89, conforme registrado no Sistema Eletrônico de Informações desta Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC (volume(s) SEI nº 1197267 e 1198523) da qual restou aplicada pena de multa, consubstanciada essa no crédito registrado no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC sob o número 652.385/15-4.

O Auto de Infração nº 03481/2012/SSO, que deu origem ao presente processo, foi lavrado em 03/07/2012, capitulando a conduta do Interessado na alínea 'j' do inciso II do art. 302 do CBA - Código Brasileiro de Aeronáutica c/c artigo 21, alínea “a”, da Lei nº 7.183, descrevendo-se o seguinte (fl. 01):

Data: 01/12/2011

(...)

Descrição da ocorrência: Extrapolação de jornada de tripulante.

HISTÓRICO: Durante inspeção periódica no operador, realizada em abril de 2012, constatou-se que:

No dia 01/12/2011, o Sr. Marcos Antônio Musardo (CANAC 570762) e o Sr. Fernando Batista da Silva (CANAC 115208) extrapolaram em 01:35 hora a jornada de trabalho prevista no artigo 21, alínea “a”, da lei 7.183, de 05 de abril de 1984.

ANEXOS:

1 - Relatório de Fiscalização do GIASO nº 12271/2012;

2 - Cópia da folha 029 do Diário de Bordo da aeronave PR-SMM;

Relatório de Fiscalização

No 'Relatório de Vigilância da Segurança Operacional' nº 12271/2012, de 26/04/2012 (fls. 02/04v), consta a descrição, em seu item 6, das irregularidades de extrapolação de jornada de trabalho de tripulantes da empresa Fretax Taxi Aéreo Ltda, onde se verifica a infração apontada no presente Auto de Infração.

À fl. 05, consta a cópia da página nº 029 do Diário de Bordo 33/SMM/2011.

Defesa do Interessado

O Autuado foi notificado da lavratura do Auto de Infração em 04/12/2012 (fl. 12).

Constam às fis. 06/09, 13/17, pedidos de vistas aos autos realizadas pelo representante da empresa Fretax Táxi Aéreo Ltda e Autuado, Sr. Marcos Antonio Musardo e respostas quanto à disponibilidade de vistas pelo setor técnico competente desta ANAC.

O Interessado postou/protocolou defesa em 02/01/2013 (fls. 19/30).

No documento, o Autuado afirma que a defesa foi protocolizada nos termos estabelecidos na Instrução Normativa ANAC nº 08/2008, destacando que, em 06/09/2012, foi efetuado o pedido de vistas aos autos dos processos e, em 10/09/2012, foi reiterado o pedido de prorrogação de prazo.

Alega inobservância por parte da Administração, das formalidades estabelecidas em Lei para a prática do Ato, face à inexistência do Relatório de Fiscalização, antecedente necessário à lavratura do Auto de Infração e "condição *sine qua non* de sua validade", conforme preconizam os art. 3º, II, art. 11, art. 12 e § único, art. 21, I e Anexo II, todos da IN 08/2008.

Afirma que os referidos Autos de Infração trazem em seu bojo vícios processuais identificados quando das vistas aos autos, tais como ausência de numeração de páginas e ilegibilidade do nome do agente autuante quanto a sua assinatura.

Aduz que a convalidação encontra algumas limitações impostas, dentre as quais encontra-se a de que a Administração não poderá mais convalidar seus atos administrativos se estes já tiverem sido impugnados pelo particular, exceto se tratar de irrelevante formalidade.

Alega que não consta nos Autos de Infração, assinatura com nome legível que permita identificar o agente da administração, a que órgão setorial da Administração ele pertence e a data de validade de sua credencial para fins de transparência e segurança jurídica quanto à sua competência administrativa para a prática do Ato, face ao que estabelece a IN ANAC nº 06/2008.

Menciona o princípio *non bis in idem* e afirma que o Agente da Autoridade de Aviação Civil autuou por diversas vezes a Empresa pelo mesmo fato gerador, ou seja, em tríplice identidade entre sujeito, fato e fundamento, configurando *bis in idem*, ou seja, princípio do Direito que veda a incidência de mais de uma punição individual pelo mesmo fato.

Alega ainda ser cabível a aplicação do princípio da continuidade delitiva para os casos de diversas infrações administrativas da mesma espécie.

Ao final, solicita o arquivamento do referido Auto de Infração.

Convalidação do Auto de Infração

Em Despacho, de 15/04/2015 (fl. 32), foi decidida a 'convalidação' do enquadramento do auto de infração, sendo a infração capitulada na alínea 'p' do inciso II do art. 302 do CBA c/c artigo 21, alínea "a", da Lei nº 7.183.

Notificado da convalidação do auto de infração em 15/05/2015 (fl. 34), por meio do Notificação de Convalidação nº 219/2015/ACPI/SPO/RJ, de 15/04/2015 (fls. 33/33v).

À fl. 35, Termo de Decurso de Prazo datado de 17/07/2015, certificando que o Interessado foi notificado da convalidação, contudo não apresentou defesa no prazo de cinco dias.

Decisão de Primeira Instância

Em 04/11/2015, a autoridade competente, após apontar a presença de defesa, decidiu pela aplicação, com atenuante baseada no inciso III do §1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008 ("inexistência de aplicação de penalidades no último ano") e sem agravante, de multa no valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais) – fls. 39/41v.

À fl. 44, notificação de decisão de primeira instância, de 23/12/2015, informando o Interessado acerca da aplicação de penalidade de multa, abrindo prazo para interposição de recurso.

Recurso do Interessado

Tendo tomado conhecimento da decisão em 08/01/2016 (fl. 55), o postou/protocolou recurso em 18/01/2016 (fls. 46/53).

Em suas razões, o Recorrente alega que as peças encaminhadas ao defendente contrariam a orientação do artigo 10 da Resolução ANAC nº 25, que estabelece que para cada infração constatada, será lavrado um novo AI e instaurado o respectivo Processo Administrativo. Afirmar também existir afronta ao parágrafo único do art. 2º da Lei nº 9.784/99 que veda a aplicação retroativa em função de nova interpretação.

Aduz que o auto de infração que originou todo o processo foi desmembrado em outros autos e afirma que os mesmos foram arquivados e reativados, entendendo ter ocorrido afronta ao que se estabelece o art. 65, parágrafo, único da mesma Lei.

Alega que a decisão, que indeferiu a defesa, em qualquer momento analisou as questões preliminares arguidas, assim como não declinou sequer os motivos do prosseguimento do feito administrativo, eis que singelamente informa da convalidação do AI.

Aduz quanto à ocorrência de prescrição intercorrente com base no art. 1º, §1º da Lei nº 9.873/99, considerando os intervalos entre a data da infração, a data da lavratura do AI e a data da notificação da recorrente.

Alega não ter recebido o teor das cópias das decisões, suas minutas ou mesmo, o auto de infração em si. Declara ter sido surpreendido pela inviabilização da aplicação do teor previsto na Lei nº 9.784/99, inciso III do art. 3º do Capítulo II. Entende ser imperativo o cancelamento/arquivamento da Decisão/Auto de Infração.

Menciona que a Lei nº 9.784 prima em diversos artigos pelo direito de defesa por parte dos administrados. Afirmar que gostaria de “tomar conhecimento do teor das provas apontadas como fatores determinantes para a imposição de qualquer medida negativa” e entende que os autos devem ser arquivados.

Alega que as referidas autuações são inválidas por vício material derivado de sua inexistente motivação, ou insuficiente e defeituosa motivação. Alega que a ausência de motivação se justifica pelo fato de ter o Auto descrito o ato infracional segundo a capitulação disposta no art. 302, II, alínea "j" (inobservar os preceitos da regulamentação sobre o exercício da profissão) e pelo que determina o artigo 166, parágrafo 3º, inciso I da Lei 7.565/86, no qual atribui ao comandante a responsabilidade pelo cumprimento da regulamentação profissional no tocante ao limite de jornada de trabalho.

No mérito, em relação a extrapolação da jornada de trabalho, o interessado argumenta que:

Imputa a presente notificação que o autuado teria extrapolado a jornada de trabalho em 02:06 horas ente as operações, não indicando, por outra volta, da possibilidade de erro material quanto ao preenchimento do auto, sendo que a jornada posteriormente cumprida foi inferior às demais, sendo que qualquer incidente decorreu quanto ao sucedido.

Declara que “pelo princípio da razoabilidade, a extrapolação em valores tão aquém, podem a mínimo ser objeto de mera advertência e não de uma penalidade!”

Aduz o defendente possui bons antecedentes e afirma que a suposta falta não colocou em risco sua

atividade ou a segurança da aviação civil. Declara que estava tão somente atendendo a uma solicitação de um órgão pública.

Ao final, o Autuado requer: a) seja reconhecida a nulidade do auto de infração, pela ausência de requisitos formais exigidos em lei para sua convalidação, pela não observância do prazo estabelecido no art. 24 da Lei nº 9.784/99 e da documentação relativa ao ato infracional dentro do prazo máximo estabelecido; b) caso superada a argumentação, deve ser considerada a pena de advertência, entendendo que houve violação aos Princípios da proporcionalidade, da razoabilidade, do não confisco, da capacidade contributiva e do *non bis in idem*; c) protesta provar o alegado através de todos os meios em Direito admitidos, notadamente o depoimento do tripulante, do controlador e eventual oitiva de testemunhas a serem oportunamente arroladas, requerendo ainda que seja observado disposto no art. 29 da Lei nº 9.784 e no art. 5º, §1º da Lei nº 8.906/94.

Tempestividade do recurso certificada em 07/03/2016 – fl. 56.

Outros Atos Processuais e Documentos

Termo de Encerramento de Trâmite Físico assinado eletronicamente em 30/11/2017 (SEI nº 1306860).

Consta aos autos o Despacho da Secretaria da ASJIN, documento assinado eletronicamente em 25/04/2018 (SEI nº 1752532), sendo o presente expediente atribuído à Relatoria no sistema SEI para análise e parecer em 27/04/2018.

Anexado aos autos Extrato de Lançamento do Sistema SIGEC (SEI nº 2153726).

É o relatório.

PRELIMINARES

Conheço do Recurso, vez que presente seu pressuposto de admissibilidade, recebendo-o com efeito suspensivo, conforme art. 16 da Resolução ANAC nº 25/2008.

Da Alegação de Ocorrência de Prescrição

Antes de adentrar ao mérito do presente processo, cumpre observar que recorrente aduz que o presente processo se encontra prescrito.

Ressalta-se que a Lei nº 9.873, de 23/11/1999 estabelece prazo de prescrição para o exercício de ação punitiva pela Administração Pública Federal, direta e indireta, e dá outras providências, apresentando, seu artigo 1º, conforme disposto *in verbis*:

Lei nº 9.873/99

Art. 1º Prescreve em cinco anos a ação punitiva da Administração Pública Federal, direta e indireta, no exercício do poder de polícia, objetivando apurar infração à legislação em vigor, contados da data da prática do ato ou, no caso de infração permanente ou continuada, do dia em que tiver cessado.

§1º Incide a prescrição no procedimento administrativo paralisado por mais de três anos, pendente de julgamento ou despacho, cujos autos serão arquivados de ofício ou mediante requerimento da parte interessada, sem prejuízo da apuração da responsabilidade funcional decorrente da paralisação, se for o caso.

(...)

Cabe mencionar que o art. 2º do mesmo diploma normativo prevê como marcos interruptivos do prazo prescricional a citação ou notificação do infrator, qualquer ato inequívoco que importe apuração do fato e a decisão condenatória recorrível. Vale notar, ainda, que a interrupção importa em reinício da contagem

do prazo.

Lei nº 9.873/99

Art. 2º Interrompe-se a prescrição da ação punitiva: (Redação dada pela Lei nº 11.941, de 2009)

I – pela notificação ou citação do indiciado ou acusado, inclusive por meio de edital; (Redação dada pela Lei nº 11.941, de 2009)

II – por qualquer ato inequívoco, que importe apuração do fato;

III – pela decisão condenatória recorrível.

IV – por qualquer ato inequívoco que importe em manifestação expressa de tentativa de solução conciliatória no âmbito interno da administração pública federal. (Incluído pela Lei nº 11.941, de 2009)

(grifo nosso)

Por fim, o artigo 8º da Lei revoga as disposições em contrário, “ainda que constantes de lei especial”:

Lei nº 9.873/99

Art. 8º Ficam revogados o art. 33 da Lei nº 6.385, de 1976, com a redação dada pela Lei nº 9.457, de 1997, o art. 28 da Lei nº 8.884, de 1994, e demais disposições em contrário, ainda que constantes de lei especial.

Ainda, frisa-se que o tema já foi exaustivamente analisado pela Procuradoria Federal junto à ANAC nos Pareceres nº 0158/2015/DDA/PFANAC/PGF/AGU, 0347/2016/PROT/PFANAC/PGF/AGU e 01/2015/PROT/PFANAC/PGF/AGU. Assim, com base na referida Lei e nesses Pareceres, pode-se afirmar o seguinte:

Observa-se que ato infracional ocorreu em **01/12/2011**, sendo o auto de infração lavrado em **03/07/2012** (fl. 01). O Autuado foi notificado da infração em **04/12/2012** (fl. 12). Conforme inciso I do art. 2º da Lei nº 9.873/99, a prescrição da ação punitiva é **interrompida** pela notificação do interessado, reiniciando, assim, a contagem do prazo. Houve a convalidação do auto de infração em 15/04/2015 (fl. 32), sendo o interessado notificado em 15/05/2015 (fl. 34). Verifica-se, ainda, que a decisão de primeira instância é datada de **04/11/2015** (fls. 39/41v).

Ou seja, verifica-se que houve marco interruptivo do prazo prescricional, o que nos leva a concluir que se encontra dentro do lapso temporal disposto no *caput* do artigo 1º da Lei nº 9.873/99, afastando-se, portanto, a alegação do Interessado quanto à prescrição quinquenal.

Importante apontar que não houve a *prescrição intercorrente*, conforme estabelecida no §1º do art. 1º da Lei nº 9.873/99, conforme verificação dos autos, a qual segue:

1. O fato gerador do presente processo ocorreu em 01/12/2011.
2. Em 03/07/2012 foi lavrado o Auto de Infração, dando início ao processo administrativo (fl. 01);
3. O Interessado foi notificado da lavratura do Auto de Infração em 04/12/2012 (fl. 12), apresentando sua defesa em 02/01/2013 (fls. 19/30);
4. O Auto de Infração foi convalidado em 15/04/2015 (fl. 32), sendo o Interessado notificado em 15/05/2015 (fl. 34). Observa-se que não consta nos autos manifestação do Autuado após notificação de convalidação do auto de infração;
5. A decisão de primeira instância foi prolatada em 04/11/2015 (fls. 39/41v);
6. Notificado da decisão em 08/01/2016 (fl. 55), o interessado apresenta recurso em postou/protocolou recurso em 18/01/2016 (fls. 46/53);
7. Tempestividade do Recurso foi certificada em Despacho, de 07/03/2016 (fl. 56).

Diante do exposto, não houve interrupção em seu processamento em prazo igual ou superior a 3 (três) anos, não incidindo a prescrição intercorrente em nenhum momento, não cabendo, portanto, o requerido pelo interessado.

Dessa maneira afasta-se alegação de ocorrência de prescrição ou excesso do prazo de julgamento, visto que o presente processo e os demais anexados foram analisados e julgados dentro dos prazos previstos na Lei nº 9.873/99.

Da Alegação do Autuado de falta de documento imprescindível

Em defesa (fls. 19/30), o Autuado alega inobservância por parte da Administração das formalidades estabelecidas em lei em face à inexistência de relatório de fiscalização.

Observa-se 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, em seus artigos 2º e 5º, apresenta 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 - CBAer, 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.

(grifo nosso)

Observa-se ainda que a Instrução Normativa ANAC nº 08/2008, em seu Título II – Do Processo Administrativo, Capítulo I – Do Início do Processo, art. 3º, apresenta que o início do Processo Administrativo para a apuração de infrações é originado por auto de infração decorrente de constatação imediata de irregularidade ou do relatório de fiscalização.

IN nº 08/2008

Art. 3º O início do Processo Administrativo para a apuração de infrações aos dispositivos legais disciplinadores da atividade de aviação civil e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária e aplicação de sanção é originado por Auto de Infração decorrente de:

I - constatação imediata de irregularidade;

II - Relatório de Fiscalização.

Cabe ressaltar que a fiscalização desta ANAC, materializada por intermédio do auto de infração, possui presunção de legitimidade e certeza de seus atos, desde que no exercício de seu poder de polícia, o que pode ser contestado pelo interessado, mas com robusta prova do contrário. Assim, a simples constatação imediata da prática da infração pela fiscalização desta Agência já permite à autoridade competente a lavratura do auto de infração.

No que diz respeito à alegação da recorrente quanto inexistência da relatório de fiscalização, cabe dizer que consta nos autos às fls. 02/04v o 'Relatório de Vigilância da Segurança Operacional' nº 12271/2012, no qual descreve o ato infracional e apresenta, em anexo, documento de forma a comprovar o ocorrido com o registro da jornada de trabalho do tripulante (cópia da página nº 029 do Diário de Bordo 33/SMM/2011 – fl. 05).

Dessa maneira, não se verifica qualquer irregularidade ou vício de legalidade, pelo fato de existir nos autos o relatório da fiscalização, o documento comprobatório da jornada de trabalho, bem como o auto de

infração ter deixado claro a descrição da infração imputada ao Interessado, sendo respeitado, portanto, o direito ao contraditório e ampla defesa do Autuado.

Da Alegação do Interessado de vícios processuais

Em defesa, o Interessado alega ilegitimidade do nome do agente autuante quanto a sua assinatura e afirma que tal fato dificulta sua identificação.

Contudo, tal alegação não condiz com a verdade, na medida em 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.

Verifica-se que o auto de infração foi lavrado por INSPAC credenciado nesta Agência, sendo disposto no documento à fl. 01, sua identificação como INSPAC desta Agência e sua matrícula A-2051.

Ainda, ressalta-se que o 'Relatório de Vigilância da Segurança Operacional' nº 12271/2012 (fls. 02/04v), traz as informações do INSPAC portador da credencial A-2051, sendo o mesmo identificado como FRANCISCO DOMINGUES RAMOS, líder de equipe durante a fiscalização desta ANAC.

Importante mencionar que o Agente Público, Sr. FRANCISCO DOMINGUES RAMOS, foi capacitado no curso de INSPAC Operações, conforme publicação do Boletim Pessoal de Serviço – BPS V.5 Nº 36, de 10/09/2010 (<https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/boletim-de-pessoal/2010/36/bps-v-5-n-36-10-09-2010>). Ainda, o agente foi credenciado como Inspetor de Aviação Civil (INSPAC), pela Superintendência de Segurança Operacional, conforme as Portaria ANAC Nº 167/SSO, de 28/01/2011, publicada no Boletim Pessoal de Serviço BPS V.6, Nº 4, de 28/01/2011, disponível para consulta no seguinte endereço eletrônico: <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/boletim-de-pessoal/2011/04/bps-v-6-n-4-28-01-2011>.

Cabe mencionar que o artigo 8º, inciso V, da Resolução ANAC nº 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, sendo possível a identificação do autuante por meio da sua indicação como INSPAC, matrícula credencial número A-2051 e sua assinatura no documento.

Quanto à alegação de ausência da numeração de páginas, cumpre ressaltar que as peças presentes nos autos constam as suas páginas devidamente numeradas até do termo de encerramento físico, quando foi realizada a migração do expediente para o formato digital no Sistema Eletrônico de Informação (SEI) desta ANAC.

Com relação à alegação de vícios processuais devido à convalidação do auto de infração, primeiramente, 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.

Além disso, esta Agência busca agir sempre guiada pela legalidade, respeitando as normas na análise de seus processos, estando entre elas a Instrução Normativa ANAC nº 08/2008, que assim dispõe, *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 não cita possível anulação do auto de infração ou mesmo da decisão proferida, e sim, permite a convalidação do seu enquadramento “desde que a descrição dos fatos permita identificar a conduta punível” (IN nº 08, art. 7º, §1º, inciso I).

Importante mencionar 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. Vale ressaltar que o Interessado foi devidamente notificado acerca da convalidação do Auto de Infração, conforme Aviso de Recebimento acostado aos autos (fl. 34), sendo oportunizado, então, o prazo para que, querendo, apresentasse novas alegações, conforme pode ser verificado no Despacho à fl. 32 e Notificação de Convalidação (fls. 33/33v).

Assim, ressalta-se que a convalidação do referido Auto não altera a descrição do ato infracional, ou seja, sua tipificação permanece a mesma, sendo modificado, para uma melhor adequação, apenas seu enquadramento.

Desse modo, o Autuado sabia exatamente de que fato deveria se defender. Sendo assim, resta comprovado que o Interessado fora notificado acerca de todos os atos processuais, sendo disponibilizados os devidos prazos para resistência, assim como todas as informações necessárias à identificação do ato infracional.

Dessa maneira, afasta-se a alegação do Recorrente de qualquer irregularidade quanto à identificação do agente autuante, ausência de numeração de páginas e convalidação do enquadramento do auto de infração.

Das Alegações de Negativa de Vistas aos Autos e Acesso às Provas

Em Recurso, o Interessado alega a negativa de vistas aos autos e vício de legalidade, requerendo o cancelamento/arquivamento da decisão/auto de infração.

Conduto, cumpre mencionar que a Instrução Normativa ANAC nº 08/2008 afigura o direito acima mencionado, nos seguintes termos:

IN ANAC nº 08/2008

Art. 20. A defesa do autuado poderá ser feita pessoalmente ou por procurador, hipótese em que será obrigatória a apresentação do correspondente instrumento de mandato e cópia do contrato social.

§ 1º A parte interessada acompanhará o procedimento administrativo, podendo ter vistas dos autos, na repartição, bem como deles extrair cópias, mediante o pagamento da despesa correspondente.

§ 2º Os pedidos de vista ou de obtenção de cópias serão atendidos pela unidade organizacional responsável (g. n.)

(grifo nosso)

Conforme exposto no Relatório desta proposta, após o Interessado ser notificado do Auto de Infração, foram juntados aos autos os documentos às fls. 06/09, 13/17, referentes aos pedidos de vistas aos autos realizadas pelo representante da empresa Fretax Táxi Aéreo Ltda e Autuado, Sr. Marcos Antonio Musardo e respostas desta Agência quanto à disponibilidade de vistas pelo setor técnico competente desta ANAC.

Nota-se que não constam nos autos qualquer solicitação de vistas aos autos após o Interessado ser notificado da decisão de primeira instância.

Frise-se que os autos do presente processo sempre estiveram disponíveis nesta Agência para vistas e cópias. Cabe destacar que o Interessado ou seu representante poderia ter diligenciado nesta ANAC e ter tido ciência de inteiro teor do processo, retirando, se necessário, as cópias do mesmo.

Dessa forma, não se restringiu a oportunidade da parte interessada se defender da imputação e de provar o que alega, bem como o direito de obtenção de vistas dos autos, em todo procedimento administrativo.

Da Alegação do Recorrente de não apreciação da Defesa

Em recurso, o Interessado afirma que foi contrariada a orientação do artigo 10 da Resolução ANAC nº 25/2008. Contudo, cabe mencionar que o referido artigo, vigente à época dos fatos, apresentava a seguinte redação:

Resolução ANAC nº 25/2008

Art. 10. Para cada infração constatada pelo agente da autoridade de aviação civil será lavrado um AI e instaurado o respectivo processo administrativo.

Cabe afastar a alegação de descumprimento do art. 10 da Resolução ANAC nº 25/2008, visto que para cada infração constatada foi lavrado um auto de infração e instaurado o respectivo processo administrativo. Assim, não houve qualquer descumprimento de norma desta Agência.

O interessado também afirmou existir afronta ao parágrafo único do art. 2º da Lei 9.784/99 que veda a aplicação retroativa em função de nova interpretação, mas não trouxe nenhum elemento substancial dos autos que pudesse confirmar a ocorrência de tal desobediência ao dispositivo citado. Não visualiza-se a aplicação retroativa em referência à nova interpretação, devendo portanto a hipótese ser afastada.

Por fim, quanto à alegação de que a decisão que indeferiu a defesa em qualquer momento analisou as questões preliminares arguidas, assim como não declinou sequer os motivos do prosseguimento do feito administrativo por singelamente informar da convalidação do AI, cabe frisar que a alegação não possui qualquer correspondência com o processo em análise, o qual não houveram convalidações e nem decisões desmotivadas. Pelo contrário, as alegações trazidas pelo Interessado em defesa às fls. 19/30 foram consideradas, apreciadas e rebatidas fundamentadamente em sua decisão de primeira instância administrativa às fls. 39/41v.

Quanto à alegação que “o auto de infração que originou todo o processo foi desmembrado em outros autos” e afirma que os mesmos “foram arquivados e reativados”, tal alegação também não se prospera visto que não ocorreu tal situação alegada e, também, o Interessado não foi penalizado em decorrência da lavratura de outro auto de infração com a mesma descrição da infração. Dessa forma, não se está diante de revisão e, ainda, não se trata de qualquer interpretação retroativa ou mesmo afrontamento do art. 65 da Lei nº 9.784/1999 e, sim, do cumprimento da legislação em vigor, aplicando o disposto na Resolução ANAC nº 25/2008.

Por todo o exposto, entende-se que não pode ser acolhida a demanda da parte Interessada pela improcedência do expediente e pedido de arquivamento do presente processo com base no art. 53 da Lei nº 9.784.

Da Alegação do Recorrente quanto aos Prazos Previstos na Lei nº 9.784

Quanto à alegação do Recorrente sobre os prazos previstos na Lei nº 9.784/99, entende-se que se trata de “prazos impróprios”, cuja inobservância não acarreta qualquer consequência jurídica, sendo mero indicativo para a Administração. Em adição, a alegação do Recorrente não pode prosperar por inteligência do disposto nos artigos da Lei nº 9.873, de 23 de novembro de 1999, que estabelece prazo de prescrição para o exercício de ação punitiva pela Administração Pública Federal, direta e indireta, e dá outras providências.

Da Alegação de Nulidade do Auto de Infração, por vício material na sua motivação

Quanto à alegação do Interessado de nulidade do auto de infração por vício material na sua motivação, cabe ressaltar que o AI nº 03481/2012/SSO (fl. 01) descreve objetivamente a infração imputada ao Interessado, incluindo todos os dados necessários de forma que o mesmo possa se defender corretamente dos fatos imputados, cumprindo o disposto no art. 8º da Resolução ANAC nº 25/2008:

Resolução ANAC nº 25/2008

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 autuante e indicação de seu cargo ou função;

VI - local, data e hora.

Dessa maneira, não se prospera a alegação do Interessado, visto que o documento à fl. 01, que deu origem ao presente processo, descreve claramente a extrapolação da jornada do aeronauta, incluindo as informações de data da ocorrência, marcas da aeronave operada, identificação do aeronauta em questão.

Observa-se que, posteriormente à notificação do auto de infração, houve a convalidação do enquadramento da infração para alínea 'p' do inciso II do art. 302 do CBA, sendo o Interessado notificado de tal fato, em cumprimento ao art. 7º da IN nº 08/2008.

Importante ressaltar que o Código Brasileiro de Aeronáutica é claro ao dispor a infração ao aeronauta que exceder, fora dos casos previstos em lei, os limites de horas de trabalho ou de voo (alínea 'p' do inciso II do art. 302 do CBA) pelo descumprimento da artigo 21, alínea “a”, da Lei nº 7.183.

Ressalta-se que a obrigação de cumprimento da lei pelo tripulante persiste ainda que o aeronauta esteja no exercício da função de comandante ou copiloto, sendo o ato infracional capitulado na alínea “p” do inciso II do art. 302 do CBA, sem prejuízo da autuação da empresa aérea empregadora, cuja conduta deve ser capitulada na alínea “o” do inciso III do mesmo artigo 302. 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.

Diante o exposto, não se verifica qualquer nulidade do auto de infração.

Da Regularidade Processual

O interessado foi regularmente notificado quanto à infração imputada em 04/12/2012 (fl. 12), tendo apresentado sua Defesa em 02/01/2013 (fls. 19/30). Após ser notificado da convalidação do auto de infração em 15/05/2015 (fl. 34), observa-se que o Autuado não apresentou defesa. Foi, ainda, regularmente notificado quanto à decisão de primeira instância em 08/01/2016 (fl. 55), apresentando o seu tempestivo Recurso em postou/protocolou recurso em 18/01/2016 (fls. 46/53), conforme Despacho de fl. 56.

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 fato, foi constatada a ocorrência do ato infracional referente à extrapolação do limite de jornada de trabalho do aeronauta Sr. MARCOS ANTONIO MUSARDO em 01/12/2011, fato

constatado por meio de informações retiradas da página do Diário de Bordo da aeronave (fl. 05).

Diante da infração do processo administrativo em questão, a autuação foi realizada com fundamento na alínea 'p' do inciso II do art. 302 do CBA, Lei nº 7.565, de 19/12/1986, que dispõe o seguinte:

CBA

Art. 302. A multa será aplicada pela prática das seguintes infrações:

(...)

II - infrações imputáveis a aeronautas e aeroviários ou operadores de aeronaves:

(...)

p) exceder, fora dos casos previstos em lei, os limites de horas de trabalho ou de voo;

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.

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

Diante das alegações apresentadas pelo Interessado, em defesa e recurso, cabe realizar as seguintes considerações e conclusões sobre o fato em questão:

Cumprir observar que as alegações de prescrição, cumprimento de prazos processuais, nulidade do auto de

infração, apreciação da defesa, vícios processuais e acesso aos autos foram rebatidas preliminarmente nesta proposta.

Quanto à alegação do Autuado do Princípio *non bis in idem* e de impossibilidade de reincidência da condenação, afirmando que a empresa proprietária da aeronave fora autuada na mesma tipificação e pelo mesmo Diário de Bordo. Contudo, cabe esclarecer que o AI lavrado em nome do aeronauta (Sr. MARCOS ANTONIO MUSARDO) foi capitulado no art. 302, inciso II, alínea "p", do CBA e o auto de infração lavrado em nome da empresa FRETAX TÁXI AÉREO foi enquadrado no art. 302, inciso III, alínea "o", do CBA ("infringir as normas que disciplinam o exercício da profissão de aeronauta ou de aeroviário").

O Código Brasileiro de Aeronáutica é claro ao dispor a infração ao aeronauta que exceder, fora dos casos previstos em lei, os limites de horas de trabalho ou de voo (alínea 'p' do inciso II do art. 302 do CBA) pelo descumprimento da artigo 21, alínea "a", da Lei nº 7.183.

Conforme exposto, 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. Assim, corroborando com o setor de primeira instância, não há que se falar em *non bis in idem* e não assiste razão ao autuado quanto à reincidência de condenação.

Diante da alegação do Interessado quanto à ocorrência de infração administrativa continuada, em concordância com o setor de primeira instância, no presente caso, evidenciam-se quatro infrações autônomas descritas nos autos de infração nº 03477/2012/SSO, 03475/2012/SSO, 03470/2012/SSO e 03481/2012/SSO.

Cabe dizer que, cada situação irregular, pelo descumprimento de qualquer regulamento, dá ensejo a infrações distintas. Assim, verifica-se que cada irregularidade constatada nos referidos autos de infração são todas autônomas passíveis, portanto, de aplicação de penalidades de forma independente, pelo fato de se referirem a extrapolação de jornada distintas ocorridas em diferentes datas.

Ainda, cabe ressaltar que, no caso concreto, não se pretende aplicar múltiplas punições para uma mesma conduta, pois tratam-se de diferentes condutas, devendo ser analisado cada ato infracional imputado que resulta, se confirmado na aplicação da penalidade.

Dessa maneira, verifica-se que as irregularidades descritas nos referidos autos de infração não representam o mesmo fato gerador, ou seja, verifica-se que ocorreram conduções de operações distintas em situação irregular quanto aos limites de jornada de trabalho em diferentes dias.

Também não se pode admitir que, como defende a autuada, diversas condutas infracionais de natureza similar, ou de mesma espécie sejam punidas em conjunto, com uma única multa. Entender dessa forma seria admitir que aquele já que extrapolou a jornada de trabalho continuasse a fazê-lo impunemente – afinal, como consequência de tal entendimento, o autuado seria penalizado na mesma medida por extrapolar a jornada uma ou dezenas de vezes em descumprimento à legislação aeronáutica. É necessário, portanto, com vistas a preservar a efetividade da ação punitiva por parte da Administração, que um infrator seja penalizado de maneira proporcional ao número de violações por ele praticadas.

Importante ressaltar que a Resolução ANAC nº 25/2008, 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 – ANAC, não faz qualquer menção sobre tratamento de infrações permanentes ou continuadas.

Portanto, corroboro com o exposto em decisão de primeira instância quanto à continuidade delitiva, sendo evidenciadas, no presente caso, infrações autônomas descritas nos referidos autos de infração, não podendo, portanto, ser acolhida a alegação da continuidade do delito infracional e aplicação do princípio *non bis in idem*.

Quanto à solicitação da aplicação de apenas da pena de advertência, ressalta-se que tal pedido não deve prosperar, tendo em vista não haver qualquer previsão legal, neste sentido.

Cabe observar que o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA) indica, no seu artigo 289, as providências

administrativas que a autoridade aeronáutica poderá tomar de acordo com a redação que segue:

CBA

Art. 289. Na infração aos preceitos deste Código ou da legislação complementar, a autoridade aeronáutica poderá tomar as seguintes providências administrativas:

I - multa;

II - suspensão de certificados, licenças, concessões ou autorizações;

III - cassação de certificados, licenças, concessões ou autorizações;

IV - detenção, interdição ou apreensão de aeronave, ou do material transportado;

V - intervenção nas empresas concessionárias ou autorizadas.

Verifica-se que a sanção de advertência não se encontra entre as providências administrativas previstas no art. 289 da Lei nº 7.565/86, assim, diante da constatação do ato infracional, cabe à atuação do infrator.

Dessa forma, no presente caso, não se verifica a possibilidade de aplicação de sanção de advertência, visto que a irregularidade constatada trata-se de um cristalino ato infracional, sendo cabível, no presente caso, a aplicação de multa, conforme o inciso I do art. 289 do CBA.

Com relação à alegação do Recorrente da violação dos princípios da razoabilidade e da proporcionalidade, cabe dizer que a atividade sancionadora cumpre a relevante função de desestimular condutas nocivas ao interesse público, revestindo-se do caráter de atividade vinculada. Em outras palavras, ante a constatação do descumprimento de um dever imposto por norma vigente, surge para a ANAC o dever de apurar a conduta e aplicar a sanção cabível, isto é, aquela prevista na norma.

Ainda, não obstante ao pedido e alegações do Recorrente, não se pode afrontar o princípio constitucional da legalidade, visto que a aplicação de multas e os valores das multas são estabelecidos conforme legislação vigente à época do fato (Resolução ANAC nº 25/2008).

Vale ainda ressaltar que o ato administrativo deve seguir o princípio da legalidade, devendo ser observado pelos administrados e, principalmente, por seus agentes no exercício de suas competências, assim, na qualidade de servidor público desta ANAC, o cumprimento das leis, normas e regulamentos desta Agência.

Outro ponto a se considerar quanto a esta alegação é que, na verdade, não cabe a este servidor questionar normatização própria desta ANAC, mas, sim, cumpri-la, não sendo esta a via própria para se alegar a ilegalidade das normas vigentes à época do fato e as atuais.

Quanto à alegação do Princípio do Não Confisco, na verdade, esse não se aplica ao caso em tela. A multa aplicada em processo administrativo sancionador desta Agência proveniente de infrações ao CBA e normas complementares não é um tributo, mas sim sanção exigível perante o descumprimento de obrigação. Assim, o crédito de multa gerado, apesar de se assemelhar ao tributário, não possui as mesmas características, não podendo, então, ser comparado àquele.

No mérito, em relação a extrapolação da jornada de trabalho, o interessado argumenta não ter sido indicado a “possibilidade de erro material quanto ao preenchimento do auto, sendo que a jornada posteriormente cumprida foi inferior às demais, sendo que qualquer incidente decorreu quanto ao sucedido”. Contudo, não se verifica qualquer erro material no preenchimento do auto de infração. Cabe ressaltar que a Lei do Aeronauta (Lei nº 7.183) é clara no sentido de estabelecer, em seu artigo 21, a duração da jornada de trabalho. Ainda, a mesma lei não apresenta a possibilidade aventada pelo Autuado quanto à jornada posterior cumprida pelo tripulante. Dessa maneira, tal alegação do Autuado não pode servir para afastar o ato infracional praticado.

Ressalta-se que o comandante da aeronave é o responsável pelo preenchimento do diário de bordo, conforme se estabelece no art. 172 do CBA. Diante do cálculo da jornada de trabalho do tripulante lançada nesse documento, é possível evidenciar a extrapolação da jornada, a qual não foi justificada pelo tripulante.

Com relação às declarações do Recorrente, afirmando possuir bons antecedentes e a suposta falta não ter

colocado em risco sua atividade ou a segurança da aviação civil, cumpre ressaltar que tais não são capazes de desconstituir a infração constatada pela fiscalização desta ANAC.

Diante de todo o exposto, conforme evidências e documentação nos autos (página do diário de bordo), verifica-se que, de fato, o Sr. MARCOS ANTONIO MUSARDO descumpriu a legislação vigente, quando constatado que o referido tripulante extrapolou a jornada de trabalho em 01/12/2011, restando, portanto, configurado o ato infracional pelo descumprimento da artigo 21, alínea “a”, da Lei nº 7.183.

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 03481/2012/SSO, de 03/07/2012, ficando o Interessado sujeito a aplicação de sanção administrativa.

DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

Pelo exposto, houve, de fato, violação à legislação, com a prática da infração fundamentada na alínea 'p' do inciso II do art. 302 do CBA c/c artigo 21, alínea “a”, da Lei nº 7.183, restando analisar a adequação do valor da multa aplicada como sanção administrativa.

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.

Nesse contexto, é válido observar que o valor de multa imposta pela autoridade competente – R\$ 2.000,00 (dois mil reais), foi fixado dentro dos limites previstos no Anexo I da Resolução ANAC 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.

Destaca-se que, com base no Anexo I, pessoa física, da Resolução ANAC nº 25/2008, o valor da multa referente à alínea 'p' do inciso II do art. 302 do CBA poderá ser imputado em R\$ 2.000 (grau mínimo), R\$ 3.500 (grau médio) ou R\$ 5.000 (grau máximo).

Das Circunstâncias Atenuantes

Quanto à circunstância atenuante prevista no artigo 22, §1º, inciso I da Resolução ANAC nº 25/2008 (“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 autuado manifeste expressamente que reconhece o cometimento da conduta.

A apresentação pelo autuado, 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).

Contudo, quanto à aplicação de atenuante com base no fundamento em 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 autuada 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 autuado 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).

Assim, no caso em tela, entendo não ser possível aplicar quaisquer das circunstâncias atenuantes dispostas nos incisos I e II do §1º do artigo 22 da Resolução ANAC nº 25/2008 ou nos incisos I e II do §2º do

artigo 58 da Instrução Normativa ANAC nº 08/2008.

Quanto à circunstância atenuante prevista no inciso III do §1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008 ("inexistência de aplicação de penalidades no último ano"), em consulta ao Sistema Integrado de Gestão de Crédito (SIGEC), conforme documento SEI nº 2153726, verifica-se que não existe penalidade aplicada em definitivo ao interessado no último ano contado da data do ato infracional (01/12/2011).

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, diante dos documentos acostados aos autos, entendo ser possível aplicar somente a circunstância atenuante com base no inciso III do §1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008 e no inciso III do §1º do artigo 58 da Instrução Normativa ANAC nº 08/2008 ("inexistência de aplicação de penalidades no último ano").

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 artigo 22 da Resolução ANAC nº 25/2008 ou nos incisos do §2º do artigo 58 da Instrução Normativa ANAC nº 08/2008.

Da Sanção a Ser Aplicada em Definitivo

Assim, nos casos em que há mais atenuantes que agravantes, deve ser aplicado o valor mínimo da tabela em anexo à Resolução ANAC nº 25/2008.

Dessa forma, considerando nos autos as circunstâncias agravantes e atenuantes expostas acima, entendo que cabe a manutenção da multa em seu grau mínimo, no valor de R\$ 2.000,00 (dois 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\$ 2.000,00 (dois mil reais).

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

Rio de Janeiro, 09 de outubro de 2018.

RENATA DE ALBUQUERQUE DE AZEVEDO

Especialista em Regulação de Aviação Civil
SIAPE 1766164



Documento assinado eletronicamente por **Renata de Albuquerque de Azevedo, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 09/10/2018, às 15:30, 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 **2302962** e o código CRC **1DFDE475**.

Referência: Processo nº 00065.123104/2012-89

SEI nº 2302962



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 5/2018

PROCESSO Nº 00065.123104/2012-89

INTERESSADO: MARCOS ANTONIO MUSARDO

Rio de Janeiro, 09 de outubro de 2018.

Trata-se de recurso administrativo interposto por MARCOS ANTONIO MUSARDO contra decisão de primeira instância proferida pela Superintendência de Padrões Operacionais – SPO, na qual restou aplicada a multa no valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais), crédito de multa nº 652.385/15-4, pela irregularidade descrita no Auto de Infração nº 03481/2012/SSO – extrapolação de jornada de tripulante – e capitulada, após convalidação do auto de infração, na alínea 'p' do inciso II do art. 302 do CBA.

Por celeridade processual, com fundamento no artigo 50, §1º, da Lei nº 9.784/1999, ratifico a integralidade dos argumentos trazidos na Proposta de Decisão [Parecer nº 4/2018/JULG ASJIN/ASJIN – SEI nº 2302962], adotando-os como meus e tornando-os parte integrante desta decisão, e com base nas designações que constam nas Portarias da ANAC de nº 751, de 07/03/2017 e 1518, de 14/05/2018, e com lastro no art. 17-B, inciso I da Resolução ANAC nº 25/2008, e competências ditas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381/2016 e Portaria nº 128/ASJIN, de 13 de janeiro de 2017, DECIDO:

- por conhecer, **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso interposto por MARCOS ANTONIO MUSARDO, ao entendimento de que restou configurada a prática da infração descrita no Auto de Infração nº 03481/2012/SSO, capitulada na alínea “p” do inciso II do art. 302 do CBA c/c o artigo 21, alínea “a” da Lei nº 7.183/84, e **MANTER a MULTA** aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa no valor **R\$ 2.000,00 (dois mil reais)**, em conformidade com o estabelecido no item “p” da Tabela II (INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS A AERONAUTAS E AEROVIÁRIOS OU OPERADORES DE AERONAVES) do ANEXO I da Resolução ANAC nº. 25/08, com reconhecimento da aplicabilidade de atenuante e inexistência de agravantes previstas no artigo 22 da Resolução ANAC nº. 25/08, referente ao Processo Administrativo Sancionador nº 00065.123104/2012-89 e ao Crédito de Multa 652.385/15-4.

À Secretaria.

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, Técnico(a) em Regulação de Aviação Civil**, em 09/11/2018, às 10:57, 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 **2302975** e o código CRC **D11DE0ED**.