

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 1777/2018
PROCESSO Nº 60800.181602/2011-26
INTERESSADO: ANTONIO DE PADUA NOGUEIRA CHAVES

Brasília, 19 de julho de 2018.

DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA

MARCOS PROCESSUAIS											
NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Local	Data da Infração	Lavratura do AI	Notificação do AI	Defesa Prévia	Decisão de Primeira Instância (DC1)	Notificação da DC1	Multa aplicada em Primeira Instância	Recurso
60800.181602/2011-26	650569154	04662/2011	Goiânia - GO	20/06/2011	30/08/2011	07/12/2012	10/12/2012	24/08/2015	06/04/2016	R\$ 2.000,00 (Dois mil reais)	11/04/2016

Enquadramento: artigo 302, inciso II, alínea "p", da Lei nº 7.565, de 19/12/1986 Artigo 21, alínea "a", da lei nº 7.183, de 05/04/1984.

Infração: Extrapolar os limites de jornada de trabalho de tripulação simples ou mínima, fora dos casos previstos em lei.

1. HISTÓRICO

1.1. Trata-se de recurso apresentado em desfavor de decisão administrativa de primeira instância no processo administrativo em epígrafe, originado a partir da lavratura do Auto de Infração nº 04662/2011, pelo descumprimento da legislação vigente com fundamento no **artigo 302, inciso II, alínea "p" da Lei n.º 7.565/1.986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBAer) com interpretação sistemática ao disposto no artigo 21, alínea "a" da Lei n.º 7.183/1.984.**

1.2. O auto de infração descreveu a ocorrência como:

"Durante os dias 17 a 19/08/2011 foi realizada AUDITORIA ESPECIAL na empresa SETE LINHAS AÉREAS, em Goiânia. Durante os dias supracitados, foram recolhidas as escalas de voo executadas para análise criteriosa, onde constatou-se que o tripulante em questão extrapolou a jornada de trabalho em 05 horas, consistindo procedimento dissonante ao que estabelece a lei nº 7.183 art. 21 alínea "a" que limita em 11 horas o limite de jornada de trabalho se integrante de uma tripulação simples."

1.3. **Relatório de Ocorrência (s/n) fl. 02** - A ocorrência descreve as circunstâncias da constatação das infrações descritos na lavratura do Auto de Infração.

I - E nas cópias dos seguintes documentos:

- a) Cópias da Tela do SACI do Detalhe Aeronavegante, referente ao Autuado (fl. 02v, 08/08v e 11/11v);
- b) Cópias do Diário de Bordo n.º 006/PRSTE/11, referentes ao dia 20/06/2011 (fl. 03/03v).

1.4. **Da Defesa do Interessado** - Devidamente notificado do AI, o interessado apresentou defesa prévia tempestiva constata no dia 10/12/2012, oportunidade em que expôs suas razões de defesa, alegando que:

"Em 08 de dezembro de 2012, ao retornar de viagem, tomou ciência do citado Auto de Infração. O impugnante trabalhou na empresa aérea SETE LINHAS AÉREAS no período de agosto de 2010 a outubro de 2011, na função de comandante.

Na condição de empregado da referida empresa, submetia-se à escala de serviços que era efetuada pelo o então Diretor de Operações, Comandante Agnus Veras de Moura, a qual era realizada semanalmente, nos termos do dispositivo do art. 17, "b" da Lei nº 7.183, e 05 de abril de 1984, e, por vezes, era convocado fora da escala, por alegada necessidade de serviço.

Embora tenha alertado aquele superior sobre o excesso de jornada de trabalho, o mesmo argumentava sobre a necessidade de serviço, haja vista a inexistência de suficiente tripulação para promoção de regular rodízio, afirmando que assumiria as responsabilidades sobre o fato.

DO DIREITO

O art. 294 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica) prevê a responsabilidade solidária daquele que cumprir ordem exorbitante ou indevida do proprietário, in verbis:

'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.'

Contudo, tendo em vista que o cumprimento da ordem deu-se na condição de empregado e pela alegada necessidade de serviço, conforme afirmado acima, constata-se que não se pode aplicar a responsabilidade solidária.

Até porque, exatamente por estar na posição de empregado, o descumprimento de ordem daquela empresa, em momento posterior, para efetuar voo fora de sua escala e já com extrapolação de jornada, ensejou o seu desligamento da empresa.

Assim, vem solicitar, em face dos argumentos apresentados, o cancelamento do Auto de infração."

1.5. **Decisão de Primeira Instância - DC1** - Em decisão motivada, o setor competente afastou as razões da defesa e considerou configurada infração à legislação vigente, decidiu-se por:

Face ao exposto, sugere-se a aplicação de multa no **patamar mínimo**, no valor de **R\$ 2.000,00 (Dois mil reais)**, com espeque no Anexo I, da Resolução n.º 25 da ANAC, de 25 de abril de 2008, haja vista a ausência de circunstâncias agravantes previstas no parágrafo segundo, e a existência de circunstância atenuante prevista no parágrafo primeiro, inciso III, conforme consulta ao SIGEC, considerado o rol taxativo fincado no art. 22 da referida Resolução.

1.6. A partir da referida decisão foi originado o crédito de multa (CM) de número 650569154, no sistema de gestão de créditos (SIGEC) da ANAC.

1.7. **Recurso** - Devidamente notificado a respeito da decisão condenatória em 28/09/2015, conforme faz prova o AR (1139063 fl. 35), o interessado interpôs **RECURSO** (1139063 fl. 36/40), em 11/04/2016, considerado tempestivo nos termos do despacho (1139063) fl. 48 no qual, em síntese, alega;

I - **DOS FATOS**: Aponta que muitas das vezes o Diretor de Operações exigia que o Recorrente efetuasse voos além do estabelecido na Lei n.º 7.183. Diz que alertou a SETE LINHAS AÉREAS sobre o excesso de jornada e foi lhe passado pelo Diretor que a tripulação não era suficiente e que assumiria a responsabilidade sobre isso, extrapolando a jornada em 05 horas. O recorrente foi atuado 2 vezes pela ANAC (Anexo 01 e 02) por excesso de jornada de trabalho. O Diretor como ciente da irregularidade e nada fez para ajusta-la, assumiu a responsabilidade sobre as possíveis consequências. Com isso, o recorrente quer que a SETE LINHAS AÉREAS pague os valores concernentes às multas recebidas.

II - **DA RESPONSABILIDADE DA SETE LINHAS AÉREAS**: Alega que o dano causado ao recorrente se revestiu de imprudência e negligência, uma vez que o Diretor da SETE LINHAS AÉREAS, sabendo que se o recorrente ultrapassou suas horas de voo, e que com isso seria multado por excesso de jornada, e mesmo tendo alertado a SETE LINHAS AÉREAS, de nada adiantou. Além da atitude omissiva cometida, incorreu também em CULPA IN VIGILANDO, pois o mesmo faltou com o dever de vigilância que lhe é inerente. Trazendo que a jurisprudência do SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL interpreta que "é presumida a culpa do patrão ou comitente pelo ato culposo do empregado ou preposto" (SÚMULA 341).

III - **PRINCÍPIO DA RAZOABILIDADE**: Explica o que seria esse princípio e que através deste, a administração, ao atuar no exercício de discricção, terá de obedecer a critérios aceitáveis do ponto de vista racional, em sintonia com o senso normal de pessoas equilibradas e respeitadas das finalidades que presidiram a outorga da competência exercida, ou seja, sendo a empresa a causadora da multa, pois o impugnante era empregado e apenas recebia ordens.

IV - **DO PEDIDO**: Requer o cancelamento do Auto de Infração ou que o pagamento seja realizado pela empresa citada.

1.8. **É o breve relato. Passa-se à análise**

2. PRELIMINARES

2.1. Recurso recebido em seu efeito suspensivo.

2.2. **Da regularidade processual** - Considerados os marcos apontados no início desta análise, acuso regularidade processual no presente feito, eis que preservados todos os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitados os princípios da Administração Pública, em especial contraditório e ampla defesa.

2.3. O processo teve movimentação regular, respeitados os prazos legais, em especiais os prescricionais estabelecidos pela Lei n.º 9.873, de 23 de novembro de 1999.

2.4. Julgo, pois, o(s) processo(s) apto(s) para receber a decisão de segunda instância administrativa por parte desta Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância (ASJIN).

3. FUNDAMENTAÇÃO: MÉRITO E ANÁLISE DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO

3.1. **Da fundamentação da matéria e da materialidade infracional** - Com fulcro no art. 50 da Lei n.º 9.784/1999, ratifica-se e adota-se, na integralidade e como parte integrante desta análise, os fundamentos regulatórios, fáticos e jurídicos esposados nas decisões anteriores, em especial a decisão de primeira instância (1139063 fls. 19/21).

3.2. A autuação foi realizada com fundamento na alínea "p" do inciso II do art. 302 do CBA, Lei n.º 7.565, de 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;

3.3. Com interpretação sistemática ao disposto no **artigo 21, alínea "a" da Lei do Aeronauta**:

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 voos de empresa de táxi aéreo, de serviços especializados, de transporte aéreo regional ou em voos 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 inalterados os limites prescritos na alínea "a" do art. 29 desta lei. (g. n.)

3.4. O tripulante que comete uma infração aeronáutica, ainda que tenha sido impelido por seu empregador, é solidário na prática e deve responder igualmente pelo ato, nos termos do art. 294 do CBA, Lei 7.565/1986. Constata-se de maneira inequívoca, mediante análise na cópia da página do Diário de Bordo acostada ao processo, que houve a extrapolação. Ademais, o Autuado não traz documentos comprobatórios que possam descaracterizar a infração. De acordo com a Lei nº 9.784/99, que regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal, em seu artigo 36, a este respeito:

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

3.5. Há que se frisar o fato de que a própria legislação aeronáutica estabelece limites regulamentares de jornada e repouso justamente com intuito de se evitar a fadiga nos aeronautas, por isso o descanso é fundamental. Tais constam do já supracitado artigo 21 da Lei 7.183/1984.

3.6. Sobre os direitos da administração, de acordo com a Lei 9.784/99, art. 2º:

Art. 2º A Administração Pública obedecerá, dentre outros, aos princípios da legalidade, finalidade, motivação, razoabilidade, proporcionalidade, moralidade, ampla defesa, contraditório, segurança jurídica, interesse público e eficiência.

CAPÍTULO II DOS DIREITOS DOS ADMINISTRADOS

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

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

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

III - formular alegações e apresentar documentos antes da decisão, os quais serão objeto de consideração pelo órgão competente;

IV - fazer-se assistir, facultativamente, por advogado, salvo quando obrigatória a representação, por força de lei.

3.7. Ainda com relação ao argumento da razoabilidade, Celso Antônio Bandeira de Mello ensina que a finalidade das sanções relacionadas às infrações administrativas é desestimular a prática das condutas censuradas ou constranger ao cumprimento das obrigatórias, intimidando eventuais infratores. Todas as multas administrativas devem cumprir função intimidadora e exemplar, mas existem as que se limitam a esta função, e outras que buscam também ressarcir a Administração de algum prejuízo causado (multas ressarcitórias) como também as que apresentam caráter cominatório, se renovando continuamente até a satisfação da pretensão do administrado a uma atuação positiva (astreinte). (BANDEIRA DE MELLO, Celso Antônio. Curso de direito administrativo. 24ª., São Paulo, Malheiros Editores, 2012, p. 864/865 e p. 879). Daí a compreensão de que no processo administrativo sancionatório impera o livre convencimento do Fiscal-Regulador dentro da discricionariedade motivada e cotejo para com a finalidade específica a ser atingida com a eventual sanção a ser aplicada caso-a-caso. Esta finalidade, por sua vez, posta-se adstrita aos patamares firmados por norma de aplicação cogente e *erga omnes*, qual seja a tabela de valores dos Anexos da Resolução ANAC 25/2008. A partir disso, a dosimetria pode ser entendida como ato vinculado aos valores e patamares estabelecidos no anexo da Resolução 25/2008 e dali a Administração não pode extrapolar, vez que subjugada ao princípio constitucional da estrita legalidade. É dizer que em razão da taxatividade da norma e pelo fato de a Administração Pública pautar-se pelo princípio da legalidade, impossível que a Agência aplique atenuantes de forma arbitrária já que deve o autuado se adequar aos requisitos da norma. Assim, de se crer respeitados os limites da razoabilidade para o caso.

3.8. A argumentação da defesa não foi capaz de descaracterizar a infração em análise. Desta forma, de acordo com a documentação acostada pela fiscalização, restou configurada a prática da infração à legislação vigente.

4. DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

4.1. A Instrução Normativa Anac nº 08, de 2008, determina que a penalidade de multa deve ser calculada a partir do valor intermediário constante das tabelas aprovadas em anexo à Resolução nº 25, em vigor desde 28/04/2008, observando as circunstâncias atenuantes e agravantes existentes.

4.2. Para o reconhecimento da circunstância atenuante prevista no inciso I do §1º do art. 22 da Resolução Anac nº 25, de 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 sua incidência.

4.3. Da mesma forma, entende-se que o Interessado não demonstrou, nos autos, ter adotado voluntariamente qualquer providência eficaz para amenizar as consequências da infração. Registre-se que nenhuma medida que configure um dever pode ser fundamento para a aplicação dessa atenuante, prevista no inciso II do §1º do art. 22 da Resolução Anac nº 25, de 2008.

4.4. Para a análise da circunstância atenuante prevista no inciso III do §1º do art. 22 da Resolução Anac nº 25, de 2008 (“a inexistência de aplicação de penalidades no último ano”), é necessária pesquisa para identificar a eventual existência de sanção aplicada ao ente regulado no período de um ano encerrado em 20/06/2011, que é a data da infração ora analisada.

4.5. Em pesquisa no SIGEC dessa Agência, ficou demonstrado que não há penalidade anteriormente aplicada ao Autuado nessa situação. Deve ser manida, assim, essa circunstância atenuante como causa de diminuição do valor da sanção.

4.6. Quanto à existência de circunstância agravante, não se vê, nos autos, qualquer elemento que configure hipótese prevista no § 2º do art. 22 da Resolução Anac nº 25, de 2008.

4.7. **Da sanção a ser aplicada em definitivo** - Dada a presença de circunstância atenuante e ausência de penalidades no último ano, a penalidade a ser aplicada deve ser de R\$ 2.000,00 (dois mil reais), que é o valor mínimo previsto, à época dos fatos, para a hipótese do item ELT da Tabela II do Anexo I da Resolução Anac nº 25, de 2008.

5. CONCLUSÃO

5.1. Pelo exposto, consideradas as atribuições a mim conferidas pela Portaria nº 3.403, de 17 de novembro de 2016 e Portaria nº 2.829, de 20 de outubro de 2016 e com lastro no art. 17-B da Resolução ANAC nº 25/2008, e competências ditadas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381/2016, **DECIDO POR CONHECER DO RECURSO E NEGAR-LHE**

PROVIMENTO, MANTENDO-SE, assim, todos os efeitos da decisão prolatada pela autoridade competente da primeira instância administrativa em desfavor do INTERESSADO, com aplicação de multa no **patamar mínimo**, no valor de **R\$ 2.000,00 (Dois mil reais)**, com espeque no Anexo I, da Resolução n.º 25 da ANAC, de 25 de abril de 2008, haja vista a **existência** de circunstância atenuante prevista no parágrafo primeiro, inciso III, §1º, considerado o rol taxativo fincado no art. 22 da referida Resolução.

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Conduta	Sanção aplicada em segunda instância
60800.181602/2011-26	650569154	04662/2011	Extrapolar os limites de jornada de trabalho de tripulação simples ou mínima, no dia 20/06/2011, fora dos casos previstos em lei. Artigo 302, inciso II, alínea "p", da Lei nº 7.565, de 19/12/1986 Artigo 21, alínea "a", da lei nº 7.183, de 05/04/1984	R\$ 2.000,00 (Dois mil reais)

5.2. À Secretaria.

5.3. Notifique-se.

5.4. Publique-se.

BRUNO KRUCHAK BARROS

SIAPE 1629380

Presidente Turma Recursal – BSB

Assessor de Julgamento de Autos em Segunda Instância Substituto



Documento assinado eletronicamente por **Bruno Kruchak Barros, Presidente de Turma**, em 05/09/2018, às 14:33, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **2118503** e o código CRC **00D59CBA**.

Referência: Processo nº 60800.181602/2011-26

SEI nº 2118503