

PARECER Nº 390/2019/JULG ASJIN/ASJIN  
 PROCESSO Nº 00058.523520/2017-87  
 INTERESSADO: BRASIL VIDA TAXI AEREO LTDA

Submeto à apreciação de Vossa Senhoria Proposta de DECISÃO ADMINISTRATIVA DE SEGUNDA INSTÂNCIA, nos termos da minuta anexa.

**ANEXO**

MARCOS PROCESSUAIS											
NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Data da Infração	Tripulante	Lavratura do AI	Ciência do AI	Decisão de Primeira Instância (DC1)	Ciência da DC1	Multa aplicada em Primeira Instância	Protocolo do Recurso	Aferição Tempestividade
00058.523520/2017-87	662818184	001718/2017	28/04/2016	Phelipe Augusto Costa Souza Fleury CANAC: 108765	04/08/2017	16/08/2017	24/01/2018	02/02/2018	R\$ 7.000,00	06/02/2018	20/07/2018
			28/04/2016	Hernane de Silveira Chaves CANAC: 144157					R\$ 7.000,00		

**Enquadramento:** Artigo 302, inciso III, alínea "o" da Lei n.º 7.565/1.986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBAer) c/c alínea "a", do artigo 29 da Lei 7183 de 05/04/1984 (Lei do Aeronauta).

**Infração:** Escalar ou permitir operação em extrapolação aos limites de horas de voo de aeronauta em tripulação simples ou mínima, fora dos casos previstos em lei.

**Proponente:** Rodrigo Camargo Cassimiro – SIAPE 1624880 – Portaria ANAC nº 845, de 13/03/2017.

**INTRODUÇÃO**

1. Trata-se de processo administrativo sancionador discriminado no quadro acima, que individualiza as materialidades infracionais e retrata os marcos relevantes para o trâmite e regularidade processual.

2. Os autos evidenciam - RF 146 (DOC SEI 0889414) que:

Em 24 de maio de 2016, foi recebida mensagem eletrônica de servidor da ANAC (Anexo 1), informando que durante suas atividades de voos de cheque recebeu denúncia de que a empresa Brasil Vida Táxi Aéreo realizara no mês de Abril de 2016 um voo aeromédico para a China, com a aeronave PR-OMX. Ressaltou que essa aeronave não dispunha de autorizações para realizar tal voo.

Em consulta inicial ao módulo ?MOV? do Sistema Integrado de Aviação Civil ? SACI observou-se que no dia 28 de abril de 2016 a aeronave PR-OMX realizou a etapa SBFZ (Fortaleza/CE) ? GVAC (Ilha do Sal ? Cabo Verde).

Em 09 de junho de 2016, a Gerência Técnica de Padrões Operacionais expediu o Ofício 280/2016/GTPO-DF/GOAG/SPO (solicitando cópias dos diários de bordo da aeronave PR-OMX, contendo as operações entre os dias 01/04/2016 e 31/05/2016) (Anexo 2).

Na mesma data, foi expedido ao Departamento de Controle de Espaço Aéreo o Ofício nº 286/2016/GTPO-DF/GOAG/SPO, solicitando cópias dos planos de voo apresentados no dia 28 de abril de 2016 para a aeronave PR-OMX (Anexo 3).

Em resposta ao Ofício, a Brasil Vida Táxi Aéreo apresentou, por meio do Ofício Nº 024/BRVIDA/2016 (00058.068309/2016-15), cópias autenticadas das páginas 094 a 108, todas constantes do diário de bordo Nº 002/PR-OMX/2015 (Anexo 4).

Posteriormente, o operador encaminhou cópia das listas de passageiros embarcados nas etapas ocorridas entre os dias 28 de abril de 2016 e 04 de maio de 2016, das fichas de peso e balanceamento dessas etapas e comprovante de aquisição de cartas aeronáuticas para as regiões sobrevoadas (Anexos 5 e 6).

Por fim, o Departamento de Controle de Espaço Aéreo encaminhou, em 25 de julho de 2016, os registros de planos de voo apresentados para o dia 28 de abril de 2016 (Anexo 7).

As Especificações Operativas da Brasil Vida Táxi Aéreo, vigente em Abril e Maio/2016 autorizavam a aeronave PR-OMX a realizar operações somente nas Américas do Sul, Central e do Norte (Ver Anexos 8 e 9).

A viagem objeto da denúncia durou 06 (seis) dias e contou com 17 (dezesete) etapas. As etapas realizadas são apresentadas na tabela abaixo:

DATA	DE	PARA
28/04/2016	SWNV (Goiânia, Brasil)	SBSP (São Paulo, Brasil)
28/04/2016	SBSP (São Paulo, Brasil)	SBFZ (Fortaleza, Brasil)
28/04/2016	SBFZ (Fortaleza, Brasil)	GVAC (Ilha do Sal, Cabo Verde)
28/04/2016	GVAC (Ilha do Sal, Cabo Verde)	LEMG (Málaga, Espanha)
29/04/2016	LEMG Málaga, Espanha)	EPWA (Varsóvia, Polônia)
29/04/2016	EPWA (Varsóvia, Polônia)	UACC (Astana, Cazaquistão)
29/04/2016	UACC (Astana, Cazaquistão)	ZWWW (Ürümqi, China)
30/04/2016	ZWWW (Ürümqi, China)	ZBYN (Taiyuan, China)

30/04/2016	ZBYN (Taiyuan, China)	ZSWZ (Wenzhou, China)
01/05/2016	ZSWZ (Wenzhou, China)	ZYHB (Harbin, China)
01/05/2016	ZYHB (Harbin, China)	UHPP (Petropavlovsk-Kamchatsky Rússia)
02/05/2016	UHPP (Petropavlovsk-Kamchatsky Rússia)	PANC (Anchorage, Estados Unidos)
02/05/2016	PANC (Anchorage, Estados Unidos)	KBFI (Seattle, Estados Unidos)
03/05/2016	KBFI (Seattle, Estados Unidos)	KSLN (Salina, Estados Unidos)
03/05/2016	KSLN (Salina, Estados Unidos)	KFXE (Fort Lauderdale, Estados Unidos)
04/05/2016	KFXE (Fort Lauderdale, Estados Unidos)	SBBV (Boa Vista, Brasil)
04/05/2016	SBBV (Boa Vista, Brasil)	SBGO (Goiânia, Brasil)

Os registros referentes a essas etapas foram feitos nas páginas 96 a 99 do Diário de Bordo nº 002/PR-OMX/2015 e 102 a 104 do Diário de Bordo nº 003/PR-OMX/2016. Em todas as páginas, o comandante é o tripulante Phelipe Augusto Costa Souza Fleury (CANAC 108765) e o copiloto é o tripulante Hemane de Silveira Chaves (CANAC 144157). O comandante da aeronave é ainda o Piloto-Chefe da Brasil Vida Táxi Aéreo. EM NENHUMA DAS PÁGINAS FOI PREENCHIDA A PARTE II ? SITUAÇÃO TÉCNICA DA AERONAVE. Os eventos de cada página serão apresentados a seguir, separados por data:

28 de abril de 2016, realizadas as seguintes etapas: SWNV ? SBSP; SBSP-SBFZ; SBFZ-GVAC e; GVAC-LEMG. Tempo total de voo: 11.5 (em horas decimais, conforme diário de bordo). Tempo total de jornada da tripulação: 13:56. Os registros de bordo apontam ainda a natureza ?PV ? Privada? em 3 das 4 etapas (faltando preenchimento da natureza da operação na etapa SWNV-SBSP). Essa etapa foi realizada sem passageiros a bordo e as demais etapas estavam a bordo 4 passageiros. A lista de passageiros encaminhada pelo operador aponta a existência de 6 passageiros. Chama a atenção o tempo em que foram realizadas as escalas técnicas na data. Considerando o tempo entre o corte e acionamento da aeronave, esta permaneceu apenas 24 minutos em Fortaleza e 9 minutos na Ilha do Sal. Essa equipe de análise considera insuficiente esse tempo, já que a escala técnica envolve abastecimento e desembarco alfandegário

29 de abril de 2016, realizadas as seguintes etapas: LEMG-EPWA; EPWA-UACC; e UACC-ZWWW. Tempo total de voo: 9.2 (em horas decimais, conforme diário de bordo). Tempo total de jornada da tripulação: 11:02. A jornada se iniciou as 12:19 (12 horas e 08 minutos após o término da jornada anterior). Novamente, o operador realizou escalas técnicas bastante rápidas (18 e 25 minutos entre acionamento e corte em cada etapa).

30 de abril de 2016, realizadas as seguintes etapas: ZWWW-ZBYN e ZBYN-ZSWZ. Tempo total de voo: 5.1 (em horas decimais, conforme diário de bordo). Tempo total de jornada da tripulação: 08:05. A jornada se iniciou as 10:55 (11 horas e 34 minutos após o término da jornada anterior). O campo ?Pax? não foi preenchido para nenhuma das etapas realizadas nessa data. A lista de passageiros apresentada pelo operador aponta que 3 passageiros de nacionalidade chinesa desembarcaram em ZSWZ (Wenzhou, China).

01 de maio de 2016, realizadas as seguintes etapas: ZSWZ-ZYHB e ZYHB-UHPP. Tempo total de voo: 5.2 (em horas decimais, conforme diário de bordo). Tempo total de jornada da tripulação: 06:51. A jornada se iniciou as 06:30 (11 horas e 30 minutos após o término da jornada anterior). O campo ?Pax? não foi preenchido para nenhuma das etapas realizadas nessa data.

02 de maio de 2016, realizadas as seguintes etapas: UHPP-PANC e PANC-KBFI. Tempo total de voo: 7.8 (em horas decimais, conforme diário de bordo). Tempo total de jornada da tripulação: 09:01. A jornada se iniciou as 01:30 (12 horas e 09 minutos após o término da jornada anterior). O campo ?Pax? não foi preenchido para nenhuma das etapas realizadas nessa data.

03 de maio de 2016, realizadas as seguintes etapas: KBFI-KSLN e KSLN-KFXE. Tempo total de voo: 5.6 (em horas decimais, conforme diário de bordo). Tempo total de jornada da tripulação: 07:27. A jornada se iniciou as 22:34 (36 horas e 03 minutos após o término da jornada anterior). O campo ?Pax? não foi preenchido para nenhuma das etapas realizadas nessa data.

04 de maio de 2016, realizadas as seguintes etapas: KFXE-SBBV e SBBV-SBGO. Tempo total de voo: 7.7 (em horas decimais, conforme diário de bordo). Tempo total de jornada da tripulação: 09:20. A jornada se iniciou as 01:30 (28 horas e 14 minutos após o término da jornada anterior). O campo ?Pax? não foi preenchido para nenhuma das etapas realizadas nessa data.

O operador apresentou formulários para cálculo de centragem para as etapas citadas no item anterior. Esses formulários apontam incongruências, quando confrontadas as informações de passageiros a bordo, com a lista de passageiros apresentada e o dado preenchido no campo ?PAX? no diário de Bordo. Chama atenção o uso de peso para passageiro de 136 lbs (61,68 kg). Esse valor não consta no Manual Geral de Operações (MGO) da Brasil Vida para nenhuma categoria de passageiros e tripulantes. Por fim, observa-se que o formulário de centragem aponta que no aeródromo KBFI ocorreu o embarque de 1 passageiro com 136 lbs, permanecendo a bordo até, pelo menos, a localidade SBBV.

O operador apresentou ainda possuir assinatura de cartas eletrônicas que abrangiam a rota realizada. Esse comprovante, no entanto, se referia à cartas eletrônicas. O operador não detinha à época de autorização em suas Especificações Operativas para uso do EFB (*Electronic Flight Bag*).

A transcrição dos planos de voo apresentados para as etapas SWNV-SBGR e SBSP-SBFZ apontam que o operador indicou o código ?MEDEVAC?. Tal código é utilizado para identificar operações aeromédicas e possibilitam determinadas prioridades à aeronave em transporte dessa natureza. A IAC 3134 não prevê esse tipo de operação em voos de natureza privada (RBHA 91) (Ver Anexo 8).

Diante dos fatos expostos, resta comprovado que a Brasil Vida Táxi Aéreo Ltda realizou voo de transporte de enfermos em operação regida pelo RBHA 91, o que contraria o previsto na IAC 3134.

**A partir dos fatos abordados neste Relatório, sugere-se:**

**Emissão de Autos de Infração à Brasil Vida Táxi Aéreo Ltda, operadora da aeronave PR-OMX por:**

- Permitir operação com extrapolação do limite de jornada de trabalho de aeronauta em tripulação simples no dia 28/04/2016 (CBA, Art. 302, III, o);

- Permitir operação em extrapolação aos limites de horas de voo de tripulação simples no dia 28/04/2016 (CBA, Art. 302, III, o);

- No Diário de Bordo, permitir que se deixe de assinar os devidos campos, para as etapas do dia 28/04/2016 (CBA, Art. 302, III, e);
- Permitir operação com extrapolação do limite de jornada de trabalho de aeronauta em tripulação simples no dia 29/04/2016 (CBA, Art. 302, III, o);
- No Diário de Bordo, permitir que se deixe de assinar os devidos campos, para as etapas do dia 29/04/2016 (CBA, Art. 302, III, e);
- No Diário de Bordo, permitir que se deixe de assinar os devidos campos, para as etapas do dia 30/04/2016 (CBA, Art. 302, III, e);
- Escalar ou permitir operação sem respeitar os limites de repouso regulamentar de tripulante, após jornada de trabalho de até 12 (doze) horas, no dia 30/04/2016 (CBA, Art. 302, III, o);
- Permitir operação de aeronave em área geográfica não autorizada nas Especificações Operativas, contrariando o item 119.5(c)(4) do RBAC 119 (CBA, Art. 302, III, e).
- No Diário de Bordo, permitir que se deixe de assinar os devidos campos, para as etapas do dia 01/05/2016 (CBA, Art. 302, III, e);
- No Diário de Bordo, permitir que se deixe de assinar os devidos campos, para as etapas do dia 02/05/2016 (CBA, Art. 302, III, e);
- No Diário de Bordo, permitir que se deixe de assinar os devidos campos, para as etapas do dia 03/05/2016 (CBA, Art. 302, III, e);
- No Diário de Bordo, permitir que se deixe de assinar os devidos campos, para as etapas do dia 04/05/2016 (CBA, Art. 302, III, e);
- Escalar ou permitir operação sem respeitar os limites de repouso regulamentar de tripulante, após jornada de trabalho de até 12 (doze) horas, no dia 01/05/2016 (CBA, Art. 302, III, o).

3. Anexou-se o referido ofício da Interessada, n. 024/BRVIDA/2016 (DOC SEI 0889419), que encaminhou as cópias autenticadas das páginas do diário de bordo 02/PR-OMX/2016 e 03/PR-OMX/2016 referentes às operações elencadas acima, das quais destacam-se aqui, as páginas em que se encontram as transgressões sob exame:

**Página 96 do diário de Bordo n. 002/PR-OMX/2015 - note-se que se registrou total de horas superior a 11 horas, T.VOO 11.2 e T.Total 11.5 (campos marcados pelas elipses vermelhas pontilhadas)**

		<b>DIÁRIO DE BORDO: PR-OMX</b>				Fabricante: ISRAEL AIRCRAFT Modelo: 1124 N/S: 363 Cat. Reg...: TPX																																					
		<b>DATA: 28 / 04 / 16</b>																																									
HORA DE APRESENTAÇÃO DA TRIPULAÇÃO										PARTE I - REGISTRO DE VOO DIÁRIO DE BORDO																																	
Comandante		Hora		Rubrica		Co-Piloto		Hora		Rubrica		N° 002 / PR-OMX / 2015 N° 000096																															
Phelipe		10:15		[assinado]		Hernane		10:15		[assinado]																																	
CANAC: 108765						CANAC: 144157																																					
Hr. de Célula Anterior: 11.538,2				Hr. de Célula no Dia: 11.2				Total Hr Célula: 11.549,4																																			
Data		Ciclos: 7539		Ciclos: 7742		Pousos: 8142																																					
Dia/Mês		De		Para		ACIO		DEC		POUSO		CORTE		T. VOO		T. TOTAL		NOT		DIU		IFR-R		VFR		Comb. Total		Comb. Gasto		Comb. Rem.		Pax		Ciclo		Ciclo		Pousos		Nat		Ass. GMT	
28/4		SUNV		SBSP		10:45		10:49		11:54		11:58		1.1		1.2		-		1.1		0.7		0.4		3500		1713		1786		0		1		1		1					
28/4		SBSP		SBFE		12:38		12:41		16:02		16:07		3.4		3.5		-		3.4		3.1		0.3		6400		4750		1650		4		1		1		PV					
28/4		SBFE		GVAC		16:31		16:34		20:07		20:11		3.5		3.6		1.5		2.0		3.0		0.5		7540		5979		1561		4		1		1		PV					
28/4		GVAC		LEMG		20:20		20:23		23:39		23:41		3.2		3.2		3.2		3.0		0.2		7300		5694		1606		4		1		1		4		4					
<b>TOTAL:</b>														<b>11.2</b>		<b>11.5</b>		<b>4.7</b>		<b>6.5</b>		<b>9.8</b>		<b>1.4</b>																			
Ocorrências:																																											
PERFORMANCE DA AERONAVE										ABASTECIMENTO DE COMBUSTÍVEL										PASSAGEIROS / EMPRESA																							
Etapa		Hora		Instrum.		Motor Esq.		Motor Dir.		Local		CIA		Doc.		Litros																											
Peso Atual		Pneumático		ITT						CLOTILDE SOUZA FRAUSINO PEREIRA   Tabelã		Rua João de Abreu, 157 - Setor Oeste - Goiânia - GO - Fone: (062) 3215-8998																															
Nível		Hidráulico		Torque/EPR						-02021606221616094901293 - Consulte em: http://extrajudicial.tjgo.jus.br/cria																																	
RAT/SAT		Ar Emerg.		N1						CONFERE COM O ORIGINAL. DOU FE. *36046D *0024																																	
IAS/MACH		Carin Alt/Dif		N2						Goiânia, 28 de junho de 2016.																																	
Oxigênio		Inversores		Oil Press						Artal Cavalcante de Assunção - Escrevente																																	
Sucção				Oil Temp.						2º Tabelionato de Notas																																	
OBS.:				Fuel Flow		OBS.:				Artal Cavalcante de Assunção - Escrevente																																	
				Gen/Alt						Rua João de Abreu Nº 157 - Setor Oeste																																	
										GOIÂNIA GOIÁS																																	
										Visito:																																	
PARTE II - SITUAÇÃO TÉCNICA DA AERONAVE										APROVAÇÃO DE RETORNO AO SERVIÇO																																	
Tipo da última intervenção de manutenção:					Tipo da última intervenção de manutenção:					Horas disponíveis:																																	
Horas de célula para próxima intervenção de manutenção:																																											
REGISTRO DA TRIPULAÇÃO										APROVAÇÃO DE RETORNO AO SERVIÇO																																	
Data		Sist.		Discrepância		Cód.		Rub.		Data		Ação Corretiva		Cód.		Rubrica																											
/										/																																	
/										/																																	
/										/																																	

4. Ato contínuo, lavrou-se o auto de infração (DOC SEI 0889378), descrevendo-se o fato assim: "O operador permitiu que a tripulação da aeronave PR-OMX excedesse o limite de horas de voo no dia 28 de abril de 2016."

<b>Data da Ocorrência: 28/04/2016 - Nome do tripulante: Phelipe Augusto Costa Souza Fleury - CANAC</b>	
<b>tripulante: 108765 - Hora do início da jornada (UTC): 10:15 - Hora do encerramento da jornada (UTC): 00:11</b>	
<b>Data da Ocorrência: 28/04/2016 - Nome do tripulante: Hernane de Silveira Chaves - CANAC</b>	
<b>tripulante: 144157 - Hora do início da jornada (UTC): 10:15 - Hora do encerramento da jornada (UTC): 00:11</b>	

5. Por oportuno, destaca-se que o presente modelo de análise tem respaldo no art. 50, §2º, da Lei 9.784/1999.

**HISTÓRICO**

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

7. Em Defesa Prévia (DOC SEI 1016818), o interessado alega:

**3- QUESTÕES PRELIMINARES**

### 3.1- Nulidade Do Auto Pela Falta De Competência Do Agente

(...)

...somente as Superintendências possuem competência para autuar e aplicar medidas previstas na Lei nº 7.656/86 e normas complementares.

(...)

### 3.2- Nulidade Do Auto - Ofensa À Lei Nº 9.784/99

A suposta infração ocorreu no dia 28/04/2016. Ocorre que o auto de infração foi lavrado somente no dia 21/07/2017 e entregue à Autuada no dia 10/08/2017, 01 (um) ano e 03 (três) meses após o ocorrido. Destarte, deve ser reconhecida a nulidade do ato administrativo, pois praticado fora do prazo estabelecido na Lei nº 9.784/99 ...

(...)

### 3.3- Nulidade Do Auto De Infração Pela Não Autuação Em Flagrante - Ofensa à Lei Nº 9.784/99 e à Resolução nº25

A boa técnica e o senso de justiça impunham a notificação imediata do piloto no comando da aeronave acusada de violar as normas de tráfego aéreo, logo após a conclusão do voo.

O agente público deveria ter realizado a autuação em flagrante, com o objetivo não só de atestar a veracidade do ocorrido, mas principalmente de possibilitar o pleno exercício do contraditório e da ampla defesa, o que não foi feito.

Em casos como esse a autuação em flagrante constitui direito do administrado, pois além de garantir ao ato administrativo o necessário grau de certeza e segurança, possibilita ao autuado o exercício do contraditório e da ampla defesa desde aquele momento, possibilitando-o provar que não praticou o suposto ato infracional ou apresentar alguma excludente de ilicitude.

(...)

### 3.4- ANULAÇÃO OU REVOGAÇÃO DO ATO ADMINISTRATIVO

(...)

Apontada a ilegalidade a Administração tem o dever de anular seus atos quando estes forem ilegais. Nestes casos não cabe alternativa ao órgão senão anular o referido ato, como é o caso em tela, em sentido formal. A instituição de uma obrigação por instrução normativa ofende o princípio da legalidade e da reserva legal, não sendo aceita no ordenamento jurídico vigente.

(...)

## 4- ANÁLISE DE MÉRITO

### 4.1- INAPLICABILIDADE DA LEI N. 7.183/84 AO CASO-VOO PARTICULAR

O auto de infração em questão versa sobre suposto desrespeito do tempo regulamentar de repouso. A infração foi enquadrada no art. 302, III, "o" do Código Brasileiro de Aeronáutica ("infringir as normas que disciplinam o exercício da profissão de aeronauta ou de aeroviário").

Ocorre que a Autuada não infringiu qualquer norma regulamentadora da profissão de aeronauta, pois os senhores Hemane de Silveira Chaves e Phelipe Augusto Costa Souza Fleury não estavam a serviço da Autuada nos dias citados no auto de infração, ou seja, eles não estavam exercendo a profissão naquela oportunidade.

A Autuada cedeu a aeronave PR-OMX ao senhor Phelipe Augusto Costa Souza Fleury (que, diga-se de passagem, é filho do sócio da Autuada) para realização de viagem particular. Tanto assim que as fls. 0096, 0097 e 0098 do Diário de Bordo nº 002/PR-OMX/2015 (docs. anexos) registram a sigla "PV", indicativa de privada, no campo "Nat", indicativo da natureza da operação da aeronave. Os pilotos empreenderam a viagem nos dias citados no auto de infração, mas não o fizeram a trabalho (exercendo a profissão) e sim em caráter particular, por iniciativa e vontade própria, tanto assim que os respectivos registros não indicam o transporte de qualquer passageiro, como pode ser observado nos campos específicos do Diário de Bordo.

Oportuno esclarecer que para a realização desse voo particular os senhores Phelipe Augusto Costa Souza Fleury e Hemane de Silveira Chaves solicitaram folga e ficaram fora da escala da Autuada entre os dias 28/04/2016 e 04/05/2016, como provam a cópia anexa.

Destarte, tratando-se de voo particular, inaplicável a Lei nº 7.183/84, pois a mesma regulamenta apenas o exercício da profissão de aeronauta, o que não foi o caso, pois os pilotos não estavam prestando serviços à Autuada, ou seja, não estavam exercendo a profissão.

Data máxima vênua, aplicar a Lei nº 7.183/84 ao presente caso (voo particular) equipara-se ao equívoco de regulamentar uma viagem particular realizada em veículo terrestre com os ditames da Lei nº 13.103/2015. Ambas Leis regulamentam o exercício das respectivas profissões e não o ato de pilotar uma aeronave ou dirigir um veículo terrestre.

Por esse motivo, requer seja julgado improcedente o auto de infração fustigado.

### 4.1- ILEGITIMIDADE DA AUTUADA PELA INFRAÇÃO

...a Autuada não poderia ser responsabilizada, pois o fato descrito no auto de infração é de responsabilidade do comandante da aeronave, sendo ilegal a responsabilização da empresa, sob pena de ofensa à literal disposição de Lei Federal, mormente ao disposto no art. 166, §3º, da Lei nº 7.565/86 (CBAer), que imputa expressamente ao comandante da aeronave a responsabilidade pelo cumprimento da regulamentação profissional referente aos limites da jornada de trabalho e intervalos de repouso.

(...)

...a Lei é expressa ao estabelecer que "o comandante é o responsável (...) pelo cumprimento da regulamentação profissional no tocante a (...) intervalos de repouso", sem deixar qualquer margem para interpretação por parte do Administrador Público.

Assim, a Autuada só poderia ser enquadrada no fato típico descrito no art. 302, III, "o", da Lei nº 7.565/86 se fosse cabalmente provado que ela (não os tripulantes) infringiu "as normas que disciplinam o exercício da profissão de aeronauta", ou seja, no caso em comento, para a Autuada ser responsabilizada exige-se a prova cabal que ela coagiu (ou no mínimo ordenou) que os tripulantes se ativassem antes do tempo regulamentar de repouso, o que não foi feito nos presentes autos.

(...)

## 5- PEDIDOS

Face aos fundamentos expostos e ainda confiando nos justos critérios dessa r. Instância Julgadora, requer-se a anulação do auto de infração pela não observância do prazo fixado no art. 24 da Lei nº 9.784/99 e, também, pela não autuação em flagrante, fato que obsteu o exercício da ampla defesa e do contraditório, em ofensa às disposições da Lei nº 9.784/99 e da Resolução nº 25.

Em análise de mérito, requer seja julgado improcedente o auto de infração em razão da inaplicabilidade da Lei nº 7.183/84 ao caso, por tratar-se de voo particular/privado e não no exercício da profissão. Na remota hipótese de entendimento diverso (o que se admite apenas para o esgotamento dos pedidos), requer seja julgado improcedente o auto de infração em razão da ilegitimidade da Autuada, pois o art. 166, §3º da Lei nº 7.565/86 dispõe expressamente que "o comandante é o responsável (...) pelo cumprimento da regulamentação profissional no tocante a (...) intervalos de repouso", caracterizando violação à literal disposição de Lei Federal e até mesmo à Constituição Federal a tentativa de imputar à Autuada a responsabilidade pela infração descrita no auto de infração ora combatido e capitulada no art. 302, II, "i" da Lei nº 7.565/86 ("desobedecer aos regulamentos e normas de tráfego aéreo").

8. Anexou aos autos cópias dos seguintes documentos:

- Página n.º 000096 do Diário de Bordo n.º 002/PR-OMX/2015;
- Escalas Previstas dos tripulantes da Autuada, referentes aos meses de abril e maio de 2016;
- Escalas Realizada dos tripulantes da Autuada, referentes aos meses de abril e maio de 2016;
- Papeletas Individuais de Horário de Serviço Externo dos Srs. PHELIPE AUGUSTO

9. A **Decisão de Primeira Instância (DC1)**, vide DOCs SEI 1451777 e 1454419, após cotejo integral de todos argumentos para com os elementos dos autos entendeu que os da autuado não evidenciaram elementos probatórios capazes de ilidir a aplicação de penalidade e condenou o interessado à sanção de multa no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais), patamar médio, **para cada uma das (2 - duas) infrações**, sem a incidência de circunstâncias atenuantes e agravantes. Especificou ainda:

O Auto de Infração em referência foi capitulado no **artigo 302, inciso III, alínea "o" do Código Brasileiro de Aeronáutica – CBAer**, nestes termos:

*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;*

E ainda, com infração ao disposto na **alínea "a", do artigo 29, da Lei n.º 7.183/1.984:**

*Art. 29 - Os limites de voo e pousos permitidos para uma jornada jornada serão os seguintes:*

*a) - 9 (nove) horas e 30 (trinta) minutos de voo e 5 (cinco) pousos, na hipótese de integrante de tripulação mínima ou simples;*

A Autuada, em sua defesa, alegou inicialmente a incompetência do Autuador, vez que apenas o Superintendente teria competência para a autuação em tela, e tal competência é irrenunciável. Por essa razão o Auto de Infração em referência seria nulo.

Não se verifica até aqui, a aplicação de qualquer penalidade, ou sanção, que seja, por parte do Autuador. O que se apresenta por hora, é a apreciação por este servidor, dos documentos constantes dos autos, para apuração da infração noticiada no presente Auto de Infração.

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

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

(...)

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

(...)

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

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

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

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

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

(...)

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

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

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

Ressalta-se ainda que o Agente Público, Sr. FABIO FAGUNDES DOS SANTOS, matrícula 1510670, estava devidamente capacitado, conforme Portaria n.º 1.183, de 09/07/2015, publicada no Boletim Pessoal de Serviço V. 10, n.º 28, de 10/07/2015, assinada pelo Superintendente de Padrões Operacionais - SPO, disponível para consulta no seguinte endereço eletrônico: <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/boletim-de-pessoal/2015/28/bps-v-10-n-28-10-07-2015>.

Cumprido ressaltar que o Sr. FABIO FAGUNDES DOS SANTOS possui o cargo de Especialista em Regulação de Aviação Civil, conforme registros no endereço eletrônico <http://transparencia.gov.br/servidores/Servidor-DetalhaServidor.asp?IdServidor=1079905>.

O inciso V, do artigo 8º, da Resolução n.º 25/2008 que dispõe sobre Processos Administrativos para a apuração de infrações e aplicação de penalidades, no âmbito da competência da ANAC, versa somente a assinatura e indicação do cargo e função, fato este comprovado no Auto de Infração em referência. A assinatura e o nome do Autuador estão apostas no Auto de Infração, como também a indicação "1510670", identificando o fiscal.

Vê-se, portanto, que à Autuada não favorece a razão.

Outra alegação utilizado pela Autuada é a de que o ato administrativo é nulo porque foi praticado fora do prazo, já que o Auto de Infração em referência foi lavrado em 04/08/2017 e entregue à Autuada em 07/08/2017. Segundo a Autuada, o Auto de Infração deveria ser lavrado no máximo 5 (cinco) dias após o ato infracional, de acordo com o artigo 24 da Lei n.º 9.784/1.999.

Com relação à tais arguições, o Parecer PROC/ANAC n.º 056/2009, aprovado em 12/02/2009 pelo Sr. Procurador-Geral, assim entende sobre os prazos para aplicação e cobrança de multas, no âmbito da Procuradoria Federal junto à Agência Nacional de Aviação Civil – PF/ANAC, que:

*"(...) a ANAC tem cinco anos (art. 1º da Lei 9.783/99) para aplicar a multa e cinco anos (art. 1º do Decreto nº 20.910/32) para cobrá-la. Nos cinco anos destinados à aplicação da multa, a Agência não pode deixar o processo sem movimentação injustificada por mais de três anos, sob pena de ocorrer a prescrição intercorrente de que trata o § 1º, art 1º, da Lei nº 9.873/99. Tais prazos para apurar infrações são interrompidos (recomeçam totalmente) pela citação do indiciado ou acusado, inclusive por meio de edital; por qualquer ato inequívoco, que importe apuração do fato; pela decisão condenatória recorrível (incisos I, II e III do art. 2º, da Lei nº 9.873/94." (g. n.)*

O artigo 24 da Lei n.º 9.784/1.999 só pode ser aplicado ao trâmite entre órgãos ou de encaminhamento de autos, atendimento a despachos ou recebimento e juntada de documentos, o que não foi o caso. Novamente, aqui não merecem prosperar as alegações da Autuada, tendo em vista que os prazos estão rigorosamente cumpridos para o presente Auto de Infração.

A Autuada alegou que não foi identificado o Piloto em Comando no presente Auto de Infração. Ora, ao contrário do alegado, os nomes dos tripulantes que extrapolaram as jornadas foram devidamente identificados no Auto de Infração em referência.

A seguir, a Autuada afirmou que a abordagem pela fiscalização deveria ter sido feita logo após o voo, ou seja, em flagrante, pois ao não obedecer tal fato, a fiscalização agiu de forma arbitrária, e, com isso, não garantiu à Autuada o pleno exercício da Ampla Defesa e do Contraditório, citando para tal o artigo 7º da Resolução ANAC n.º 25/2008:

*Art. 7º Na impossibilidade de entrega da segunda via do AI, no momento da lavratura ou no*

caso de recusa do atuado em recebê-la, o agente da autoridade de aviação civil deverá encaminhá-la por via postal, com aviso de recebimento, ou por outro meio que comprove a certeza de sua ciência.

*Parágrafo único. No AI deve ser consignada a recusa do atuado em receber a via que lhe é destinada. (g. n.)*

Essa alegação não merece prosperar, tendo em vista que não há lei que restrinja o poder de polícia da ANAC, restringindo-a apenas aos casos de flagrante delito. Necessário informar que, no caso concreto, a possibilidade de uma autuação em flagrante era totalmente remota. Nas datas das infrações, conforme se verá adiante, a aeronave PR-OMX foi operada até a China.

A infração foi constatada apenas após a análise documental, gerada por meio de denúncia (0889404), quando a Atuada, em resposta ao Ofício n.º 280/2016/GTPO-DF/GOAG/SPO, encaminhou a esta Agência, em 29/06/2016, cópias de diversos documentos, dentre os quais a cópia da página n.º 000096 do Diário de Bordo n.º 002/PR-OMX/2015, referentes às infrações (0889407).

Assim, como o Auto de Infração em referência foi lavrado após análise de documentos feita nas dependências desta Agência, não era possível outra notificação à Atuada do que a feita via postal. Destaca-se, desta feita, que foram atendidas as diretrizes dos Princípios do Contraditório e da Ampla Defesa, com fulcro no artigo 5º, inciso LV da Constituição da República. Verifica-se que o Auto de Infração em referência fora lavrado em consonância com os preceitos legais que regem a matéria, não possuindo vício capaz de torná-lo inválido.

Tal como previsto na Carta Magna, qual seja em seu artigo 5º, inciso LV, assegura-se aos interessados o direito ao contraditório e à ampla defesa, não só aos litigantes em processo judicial, mas também no âmbito administrativo. Referido direito também se reproduziu na Lei n.º 9.784/1.999, que regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal:

*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. (g. n.)*

Sobre o mérito em si, a Atuada alegou que não se aplicam os preceitos da Lei n.º 7.183/1.984 ao presente caso, uma vez que os tripulantes estavam de folga e utilizaram a aeronave emprestada pela Atuada para um voo particular, de natureza privada, ao passo que a Lei n.º 7.183/1.984 regula a profissão do aeronauta, ou seja, como não estavam prestando serviço para a empresa, não incorreram em infrações. Ainda alegou que o Sr. PHELPE AUGUSTO COSTA SOUSA FLEURY seria filho do sócio da Atuada

Segundo o Relatório de Fiscalização n.º 004362/2017 (0889403), verificou-se que os Srs. PHELPE AUGUSTO COSTA SOUSA FLEURY e HERNANE DE SILVEIRA CHAVES operaram a aeronave PR-OMX durante todos estes voos, conforme a Tabela abaixo:

DATA	DE	PARA
28/04/2016	SWNV (Goiânia, Brasil)	SBSP (São Paulo, Brasil)
28/04/2016	SBSP (São Paulo, Brasil)	SBFZ (Fortaleza, Brasil)
28/04/2016	SBFZ (Fortaleza, Brasil)	GVAC (Ilha do Sal, Cabo Verde)
28/04/2016	GVAC (Ilha do Sal, Cabo Verde)	LEMG (Málaga, Espanha)
29/04/2016	LEMG (Málaga, Espanha)	EPWA (Varsóvia, Polônia)
29/04/2016	EPWA (Varsóvia, Polônia)	UACC (Astana, Cazaquistão)
29/04/2016	UACC (Astana, Cazaquistão)	ZWWW (Ürümqi, China)
30/04/2016	ZWWW (Ürümqi, China)	ZBYN (Taiyuan, China)
30/04/2016	ZBYN (Taiyuan, China)	ZSWZ (Wenzhou, China)
01/05/2016	ZSWZ (Wenzhou, China)	ZYHB (Harbin, China)
01/05/2016	ZYHB (Harbin, China)	UHPP (Petropavlovsk-Kamchatsky, Rússia)
02/05/2016	UHPP (Petropavlovsk-Kamchatsky, Rússia)	PANC (Anchorage, Estados Unidos)
02/05/2016	PANC (Anchorage, Estados Unidos)	KBFI (Seattle, Estados Unidos)
03/05/2016	KBFI (Seattle, Estados Unidos)	KSLN (Salina, Estados Unidos)
03/05/2016	KSLN (Salina, Estados Unidos)	KFXE (Fort Lauderdale, Estados Unidos)

04/05/2016	KFXE (Fort Lauderdale, Estados Unidos)	SBBV (Boa Vista, Brasil)
04/05/2016	SBBV (Boa Vista, Brasil)	SBGO (Goiânia, Brasil)

Ainda de acordo com o referido Relatório de Fiscalização, o Sr. PHELIPE AUGUSTO COSTA SOUSA FLEURY é o Piloto Chefe da Autuada, informação confirmada na atual revisão das Especificações Operativas da citada empresa (1322812), que não comprovou o parentesco do mesmo com um dos seus sócios. Em consulta à Receita Federal (1452314), verificou-se que o referido tripulante não é sócio da Autuada. Segundo a Certidão de Propriedade e Ônus Reais da aeronave PR-OMX (1452307), verificou-se que a referida aeronave é fruto de uma alienação fiduciária, celebrada entre o BANCO DO BRASIL S.A. e a Autuada, num valor de R\$ 2.465.000,00 (Dois milhões e quatrocentos e sessenta e cinco mil reais).

Com base em todas as informações citadas no parágrafo anterior, não parece verossímil que uma empresa emprestaria uma aeronave cara para um simples empregado, para realizar diversos voos em curto espaço de tempo e ainda atravessando continentes como a Europa, Ásia e as Américas do Norte, Central e do Sul, com todos os custos inerentes à tal empreitada. Não ficou comprovado que a Autuada teria emprestado a aeronave PR-OMX para o Sr. PHELIPE AUGUSTO COSTA SOUSA FLEURY, na data da ocorrência. A Autuada não apresentou nenhuma justificativa para que a referida aeronave fosse emprestada para o Sr. HERNANE DE SILVEIRA CHAVES.

Outra arguição tecida pela Autuada é a de que a responsabilidade pela infração da Lei n.º 7.183/1.984 é exclusivamente do Comandante da aeronave, nos termos do parágrafo terceiro, do artigo 166, do CBAer. Tal alegação não prospera, uma vez que a Lei n.º 7.183/1.984 busca proteger a saúde do trabalhador, além de regular o exercício da profissão de aeronauta, sempre também em prol da segurança de voo, conforme se verá mais abaixo.

Veja-se, primeiramente, e a título de ilustração, o que preconizam os artigos 2º e 4º do supracitado diploma legal sobre as definições dos termos "aeronauta" e "tripulante", respectivamente:

*Art. 2º - Aeronauta é o profissional habilitado pelo Ministério da Aeronáutica, que exerce atividade a bordo de aeronave civil nacional, mediante contrato de trabalho.*

(...)

*Art. 4º - O aeronauta no exercício de função específica a bordo de aeronave, de acordo com as prerrogativas da licença de que é titular, tem a designação de tripulante. (g. n.)*

Além disso, o próprio CBAer traz em seu artigo 297, o conceito de responsabilidade solidária entre operadores e seus prepostos, nos seguintes termos:

*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.*

Ora, cristalina a condição de que um tripulante, ainda que no gozo de sua folga (o que é na realidade outro agravante), quando tripulante de uma aeronave da empresa para a qual trabalha, deve igualmente respeitar a legislação pertinente, e, caso não o faça, dever-se-á aplicar os preceitos do artigo 297 do CBAer.

Ainda que ficasse comprovado o singelo empréstimo da aeronave PR-OMX por parte da Autuada para os tripulantes, o que não foi o caso, essa linha de raciocínio utilizada pela Autuada definitivamente não prospera, tendo em vista que a limitação na carga horária de trabalho dos tripulantes encontra sua razão de ser na manutenção da segurança de voo. O limite existe em função de se garantir a integridade física e mental dos aviadores para que eles estejam alertas durante suas atividades de voo, cujas quais, como é cediço, causam impactos significativos no organismo dos seres humanos, daí a elaboração de todo um conjunto regulatório a fim de se proteger aos aviadores, como também, a segurança de voo.

O fato do piloto estar de folga regulamentar e mesmo assim ter operado a mesma aeronave da empresa, ainda que seja por razões particulares, não o exime, nem à empresa, de cumprirem com a legislação. Afinal, qual a diferença de se operar uma aeronave de forma desregulamentada entre voo caracterizado como fretado ou privado? De acordo com as pesquisas científicas realizadas sobre a questão da fadiga humana, a resposta parece clara: nenhuma!

É sobremodo importante que a comunidade aeronáutica leia e estude um trabalho científico recentemente apresentado no *"The Journal of Biological and Medical Research"*. Relevante estudo, batizado de *"Musculoskeletal pain and insomnia among workers with different occupations and working hours"*, compara os efeitos de jornadas de trabalho irregulares sobre trabalhadores de diversos setores, incluindo os pilotos de avião. O trabalho contou com dados coletados a partir de uma iniciativa da Associação Brasileira de Pilotos da Aviação Civil - ABRAPAC, executado com rigor científico e com a ajuda de 1250 pilotos. Pode-se ter acesso ao material completo [neste endereço](#).

### 2.3. Conclusão

De acordo com a cópia da página n.º 000096 do Diário de Bordo n.º 002/PR-OMX/2015 (0889407), pode-se calcular o total de horas de voo que os Srs. PHELIPE AUGUSTO COSTA SOUSA FLEURY e HERNANE DE SILVEIRA CHAVES cumpriram entre as etapas voadas em 28/04/2016.

Constata-se, pela análise do documento acostado (0889407), as horas de voo efetuadas pelos tripulantes, conforme demonstrado pela Tabela abaixo:

Dia 28/04/2016:

ETAPAS VOADAS	ACIONAMENTO	CORTE	HORAS DE VOO
SWNV-SBSP	10:45	11:58	01:13
SBSP-SBFZ	12:38	16:07	03:29
SBFZ-GVAC	16:31	20:07	03:36
GVAC-LEMG	20:20	23:41	03:21
HORAS DE VOO TOTAIS			<b>11:39</b>

Observa-se, portanto, que os citados tripulantes voaram um total de 11 (onze) horas e 39 (trinta e nove) minutos em 28/04/2016, entre as etapas cumpridas, isso significa uma extrapolação de **2 (duas) horas e 09 (nove) minutos** além do limite de horas de voo de 9 (nove) horas e 30 (trinta) minutos que a legislação estatui, conforme a alínea "a", do artigo 29, da Lei n.º 7.183/1.984.

O artigo 28 da Lei n.º 7.183/1.984 assim dispõe sobre os limites de voo e de pouso:

*Art. 28 - Denomina-se "hora de voo" ou "tempo de voo" o período compreendido entre o início do deslocamento, quando se tratar de aeronave de asa fixa, ou entre a "partida" dos motores, quando se tratar de aeronave de asa rotativa, em ambos os casos para fins de decolagem até o momento em que respectivamente, se mobiliza ou se efetua o "corte" dos motores, ao término do voo (calço a calço).*

Ficou comprovado que os Srs. PHELIPE AUGUSTO COSTA SOUSA FLEURY e HERNANE DE SILVEIRA CHAVES, tripulantes da Autuada, extrapolaram o limite de horas de voo na jornada realizada em 28/04/2016. Cada extrapolação do limite de horas de voo permitido pela Autuada a cada tripulante citado no presente Auto de Infração é uma infração autônoma.

O Auto de Infração n.º 001718/2017 foi lavrado em 21/07/2017. A autuação foi em conformidade com o artigo 10 da Resolução n.º 25/2008, da ANAC, em redação dada pela Resolução n.º 306/2014, da ANAC, que entrou em vigor em 30/03/2014:

*Art. 10. Constatada, pelo agente da autoridade de aviação civil, a existência de indícios da prática de infração, será lavrado Auto de Infração e instaurado processo administrativo.*

*§ 1º Havendo indícios da prática de uma única infração referente ao transporte aéreo público regular, da qual resulte a apresentação de reclamação por mais de um passageiro com reserva*

confirmada para o voo, será lavrado o Auto de Infração e instaurado o respectivo processo administrativo, sendo este instruído com todas as reclamações apresentadas.

§ 2º Havendo indícios da prática de duas ou mais infrações relacionadas a um mesmo contexto probatório ou cuja prova de uma possa influir na prova de outra(s), será lavrado um único Auto de Infração, para a apuração conjunta dos fatos conexos, mediante a individualização objetiva de todas as condutas a serem perquiridas e das normas infringidas.

§ 3º Na hipótese do parágrafo anterior, a apuração conjunta dos fatos não implicará a utilização de critério de dosimetria distinto do estabelecido no Título III para a imposição de penalidades, devendo os atos decisórios que cominar em sanções, aplicá-las, de forma individualizada, pela prática de cada uma das infrações cometidas. (g. n.)

Desta forma, restou configurada a prática de duas infrações à legislação vigente, em especial ao previsto no artigo 302, inciso III, alínea "o" do Código Brasileiro de Aeronáutica.

10. O interessado foi devidamente notificado da decisão condenatória, interpondo **RECURSO ADMINISTRATIVO** (DOC SEI 1509579) em que alega:

- I - falta de competência do agente responsável pela autuação;
- II - operação de natureza privada;
- III - ilegitimidade de atuar como parte, pois não haveria relação empregatícia nas operações em exame; e
- IV - ilegalidade da decisão recorrida - ofensa ao art. 9 da lei n 13.475/2017 - segunda infração imputada à recorrente de forma inovadora na decisão recorrida - extrapolação dos limites do auto de infração- ofensa aos princípios da ampla defesa e contraditório, pois haveria apenas uma infração, independentemente do número de componentes da tripulação - afirmando, inclusive, que deveria ser considerada infração continuada.

11. Ao cabo, requer o arquivamento do processo.

12. **É o relato.**

#### **PRELIMINARES**

13. Primeiramente, salienta-se que não se encontram no presente processo vícios insanáveis. Ao interessado garantiu-se o direito de manifestação nos autos, podendo, inclusive, produzir provas. Observa-se que assim o fez, uma vez que apresentou diversas peças em sua defesa, sendo-lhe facultado apresentar provas à qualquer momento.

14. Assim, tem-se que em momento algum houve prejuízo ao exercício de defesa do Interessado ou à Administração. O AI, lavrado em 04/08/2017, traz expressamente que: "O operador permitiu que a tripulação da aeronave PR-OMX excedesse o limite de horas de voo no dia 28 de abril de 2016". Individualizaram-se, inclusive, no AI, as infrações:

**Data da Ocorrência: 28/04/2016 - Nome do tripulante: Phelipe Augusto Costa Souza Fleury - CANAC tripulante: 108765 - Hora do início da jornada (UTC): 10:15 - Hora do encerramento da jornada (UTC): 00:11**

**Data da Ocorrência: 28/04/2016 - Nome do tripulante: Hernane de Silveira Chaves - CANAC tripulante: 144157 - Hora do início da jornada (UTC): 10:15 - Hora do encerramento da jornada (UTC): 00:11**

15. Desse modo, estão claras as transgressões.

16. Note-se que o Auto de Infração é o ato que dá início ao processo administrativo sancionador, conforme prescreve a Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986, que dispõe o sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBAer): "Art. 291. Toda vez que se verificar a ocorrência de infração prevista neste Código ou na legislação complementar, a autoridade aeronáutica lavrará o respectivo auto, remetendo-o à autoridade ou ao órgão competente para a apuração, julgamento ou providências administrativas cabíveis."

17. Com base, nesse dispositivo, resta claro que verificada a infração, deve-se lavrar o respectivo AI, exatamente como verifica-se no presente caso.

18. Por sua vez, a Resolução ANAC nº 25 de 25 de Abril de 2008, complementa: "Art. 4º O processo administrativo terá início com a lavratura do Auto de Infração – AI."

19. O auto de infração como principal documento de um processo administrativo traz embutido em si dois dispositivos primordiais para sua validade, que são a descrição do fato e seu enquadramento legal. Eles são os elementos necessários para que se informe, precisamente, o tipo infracional, permitindo, dessa forma, o exercício da ampla defesa e do contraditório.

20. A descrição objetiva do fato, conforme ocorreu, é suficiente para a construção da defesa, conforme jurisprudência dos tribunais superiores pátrios do STF e STJ:

- STF: RMS 24.129/DF, 2ª Turma, DJe 30/04/2012: "Exercício do direito de defesa. A descrição dos fatos realizada quando do indiciamento foi suficiente para o devido exercício do direito de defesa. Precedentes: MS 21.721; MS 23.490. (grifamos)

(...)

- Excerto de julgado do STJ: "O indiciado se defende dos fatos que lhe são imputados e não de sua classificação legal, de sorte que a posterior alteração da capitulação legal da conduta não tem o condão de inquirir de nulidade o processo. Precedentes: (MS 14.045/DF, Rel. Min. Napoleão Nunes Maia Filho, Terceira Seção, DJe 29.4.2010; MS 10.128/DF, Rel. Min. Og Fernandes, Terceira Seção, DJe 22.2.2010; MS 12.386/DF, Rel. Min. Felix Fischer, Terceira Seção, DJ 24.9.2007, p. 244" (STJ, MS 12.677/DF, 1ª Turma, DJe 20/04/2012). (grifamos)

21. No presente caso, os fatos estão corretos e precisamente descritos, com todos os elementos necessários para a perfeita tipificação da infração. Ainda, a norma transgredida também se encontra claramente indicada, não havendo que se falar em embaraços ao exercício da ampla defesa e do contraditório. Desse modo encontra-se perfeitamente configurada a motivação do ato, uma vez que como afirma Hely Lopes Meirelles (MEIRELLES, Hely Lopes. **Direito Administrativo Brasileiro**, 29ª ed. São Paulo: Malheiros, 2004, p. 152.): "denomina-se motivação a exposição ou a indicação por escrito dos fatos e dos fundamentos jurídicos do ato".

22. Destaque-se que a Lei nº 9.874/99 tem aplicação subsidiária no presente caso: Art. 69. Os processos administrativos específicos continuarão a reger-se por lei própria, aplicando-se-lhes apenas subsidiariamente os preceitos desta Lei.

23. O regimento interno da ANAC repercutiu tal disposição ao prescrever: Art. 30. À Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância compete: I - julgar, em segunda instância administrativa, os recursos às penalidades interpostas por inobservância ou descumprimento dos dispositivos legais disciplinadores da atividade de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, observadas as normas em vigor, bem como, subsidiariamente, a Lei nº. 9.784, de 1999, sem prejuízo dos recursos de competência da Diretoria;

24. A citada INº 008/2008, por seu turno, também estabeleceu: Art. 64. Aplicam-

se **subsidiariamente** ao processo administrativo de que trata a presente Instrução às disposições da Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999.

25. Assim, importa apontar o prazo previsto em lei para exercício da ação punitiva pela administração pública federal, Lei n. 9873/99: Art. 12. *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.* Tal prazo não transcorreu no caso em exame.

26. Desse modo, cumpriram-se, de forma precisa, os procedimentos legais necessários para o ato de notificação de decisão.

27. Saliente-se, novamente, que o interessado teve acesso anteriormente ao auto de infração, contendo de todos os dados necessários para o exercício pleno da ampla defesa e do contraditório. Ademais, foi devidamente notificado do decisão de primeira instância – que, correta e devidamente motivada, determinou a aplicação de sanção - e, desde a notificação do auto de infração, teve a sua disposição os autos do processo, inclusive, para tirar cópias. Mais ainda, vê-se nas suas manifestações, que defendeu-se precisamente dos fatos imputados.

28. Aponta-se aqui, ainda, que o controle do Diário de Bordo da aeronave é de responsabilidade do operador da aeronave (capítulo 10 da IAC 3151), como já esposado na DC1, não sendo justificável a argumentação de que a responsabilidade seria tão somente do piloto em comando, não cabendo à interessada qualquer controle a respeito das operações, o que seria no mínimo inadequado, haja vista a manutenção da aeronave e seus parâmetros serem a partir do preenchimento dos dados do voo e da aeronave, com verificação destes registros por parte da operadora.

29. Cabe também apontar o art. 297 do CBA que prevê a responsabilidade solidária da pessoa jurídica empregadora com seus agentes e empregados.

30. Nessa esteira, aponte-se a Interessada não fez prova alguma de que a operação, mesmo privada, não teria sido realizada sob vínculo empregatício. O simples fato de a operação ter sido privada não importa exclusão da relação laboral. O tripulante, empregado da empresa, pode fazer um traslado da aeronave ou transportar o dono da empresa, por exemplo, todas operações privadas, mas realizadas como funcionário da empresa. Estando a serviço do empregador, trata-se de jornada de trabalho, aplicando-se, obrigatoriamente, os limites previstos na Lei do Aeronauta. A esse respeito, cita-se o disposto na referida lei acerca do aeronauta, conceituando-o, e da jornada de trabalho, art. 2º, *caput* e art. 20, *caput*, respectivamente:

31. Aeronauta é o profissional habilitado pelo Ministério da Aeronáutica, que exerce atividade a bordo de aeronave civil nacional, mediante contrato de trabalho.

Art. 2º "Aeronauta é o profissional habilitado pelo Ministério da Aeronáutica, que exerce atividade a bordo de aeronave civil nacional, mediante contrato de trabalho".

Art. 20 "Jornada é a duração do trabalho do aeronauta, contada entre a hora da apresentação no local de trabalho e a hora em que o mesmo é encerrado".

32. Dessa forma, não importa a natureza do voo, mas, tão somente, se realizado sob a égide de reação empregatícia para que haja sujeição às regras de jornada de trabalho previstas na lei.

33. A Lei n. 13.475/20017, que revogou a antiga Lei do Aeronauta, deixa claro que, mesmo nos serviços aéreos privados, há relação empregatícia entre o proprietário e os tripulantes:

Art. 5º Os tripulantes de voo e de cabine exercem suas funções profissionais nos seguintes serviços aéreos:

(...)

V - serviço aéreo privado, entendido como aquele realizado, sem fins lucrativos, a serviço do operador da aeronave.

34. Como não fez prova de que as operações não foram realizadas como parte do trabalho dos tripulantes - numa relação de subordinação e onerosidade (pagamento de salário) -, não cabe a alegação de ilegitimidade da interessada como parte do processo.

35. Aproveitando-se a conceituação de Aeronauta e de Jornada de trabalho feita, menciona-se aqui o dispositivo infringido, art. 29, alínea, da mesma Lei do Aeronauta:

Art. 29 Os limites de voo e pousos permitidos para uma jornada serão os seguintes:

a) 9 (nove) horas e 30 (trinta) minutos de voo e 5 (cinco) pousos, na hipótese de integrante de tripulação mínima ou simples;

36. Destarte, fica claro que a infração é individual, por aeronauta, portanto, uma vez que o limite de voo incide sobre a jornada, que é a duração do trabalho do aeronauta. Por isso, mesmo, que a alínea "a", especificadora do limite de tempo de voo de tripulação mínima ou simples, refere-se ao integrante dessa tripulação como alvo do limite. Logo, tem-se, no presente caso, a existência duas infrações, porquanto dois aeronautas, integrantes de tripulação mínima ou simples, ultrapassaram o limite de voo permitido para sua jornada - duração do trabalho do aeronauta.

37. Quanto ao argumento de aplicação da [infração continuada], observe-se.

38. Tal instituto, presente no direito criminal, não encontra aplicabilidade nos processos administrativos sancionadores desta agência, uma vez que não se acha previsto nas normas de âmbito deste ente público.

39. A administração pública é regida pelo princípio da legalidade estrita, que prevê sua atuação totalmente adstrita às prescrições legais. Desse modo, a administração só pode agir se houver um comando legal nesse sentido. A obediência ao princípio da legalidade está consagrada no direito pátrio, encontrando-se comando expresso dela no *caput* do art. 37 da Constituição Federal e no *caput* do art. 2º da Lei nº 9.784/99.

40. Já na doutrina, Alexandre Santos de Aragão bem define esse princípio: "O princípio da legalidade administrativa significa, então, nessa acepção, que a Administração Pública, ao contrário do particular, que pode fazer tudo o que a lei não proíba, só pode fazer aquilo que a lei esteie". (ARAGÃO, Alexandre Santos de. Curso de direito administrativo. Rio de Janeiro: Forense, 2013. p. 62)

41. Ainda, Celso Antônio Bandeira de Mello o conceitua de forma similar: "O princípio da legalidade no Brasil significa que a Administração nada pode fazer senão o que lei determina. Ao contrário dos particulares, os quais podem fazer tudo o que a lei não proíbe, a Administração só pode fazer o que a lei antecipadamente autorize". (MELLO, Celso Antônio Bandeira de. Curso de direito administrativo. São Paulo: Malheiro Editores, 2009. p. 105).

42. Quanto à jurisprudência, por sua vez, observe-se o STJ, que já tratou desse princípio várias vezes, ratificando o conceito, *verbi gratia*:

ADMINISTRATIVO. SERVIDORES PÚBLICOS INATIVOS. GRATIFICAÇÃO DE ATIVIDADE TÉCNICO-ADMINISTRATIVA-GATA. DECRETO-LEI Nº 2.200/84. RECEBIMENTO INTEGRAL. AUSÊNCIA DE PREVISÃO LEGAL. ADMINISTRADOR PÚBLICO. OBEEDIÊNCIA AO PRINCÍPIO DA LEGALIDADE ESTRITA. RECURSO CONHECIDO E DESPROVIDO. 1 - O art. 5º do Decreto-lei nº 2.200/84, fixou que "Aos funcionários já aposentados a incorporação da Gratificação de Atividade Técnico-Administrativa, far-se-á na razão da metade do percentual

máximo atribuído à categoria funcional em que ocorreu a aposentadoria." **II - Segundo o princípio da legalidade estrita - art. 37, caput da Constituição Federal - a Administração está, em toda a sua atividade, adstrita aos ditames da lei, não podendo dar interpretação extensiva ou restritiva, se a norma assim não dispuser. A lei funciona como balizamento mínimo e máximo na atuação estatal.** O administrador só pode efetuar o pagamento de vantagem a servidor público se houver expressa previsão legal, o que não ocorreu na hipótese dos autos em relação à percepção integral da Gratificação de Atividade Técnico-Administrativa aos inativos. III - Recurso especial conhecido e desprovido. (STJ - REsp: 907523 RJ 2006/0265251-2, Relator: Ministro GILSON DIPP, Data de Julgamento: 10/05/2007, T5 - QUINTA TURMA, Data de Publicação: DJ 29/06/2007 p. 715) (grifo nosso)

43. Dessa forma, resta clara a inaplicabilidade da infração continuada, já que esta não se encontra legalmente prevista no âmbito desta agência e a administração está limitada ao cumprimento estrito do que estiver previamente determinado ou autorizado por lei.

44. Destaque-se, ainda, que no direito criminal a aplicação do instituto do crime continuado depende de que alguns critérios, estabelecidos e elencados no dispositivo legal que prevê a incidência do instituto, art. 71 do Código Penal, sejam preenchidos. Como inexistente previsão legal para aplicação desse instituto aos processos administrativos sancionadores desta agência, também não existem critérios para sua configuração. Impossível, assim, definir o que seria continuidade infracional no âmbito das normas de aviação civil. Por isso, não é praxe deste órgão decisor de segunda instância aplicar tal instituto. Tome-se como exemplo a decisão deste órgão no Processo de n. 60800.018591/2010-68, AI 1552/2010 (SEI 0882277) em que se negou a aplicação do referido instituto segundo esse entendimento:

Por mais que o interessado entenda que a infração possa ter ocorrido de forma continuada, não há amparo legal no direito administrativo para tal, ou seja, não há até o presente momento normatização que estipule e defina as características de uma infração continuada na esfera administrativa. Dessa forma, vale ressaltar que não foram desrespeitados princípios constitucionais, e até o presente momento as infrações cometidas pela interessada devem ser consideradas como distintas.

45. Diante desse panorama, tem-se que, ao aplicar o indigitado instituto ao presente caso, estar-se-ia afrontando, além do princípio da legalidade, também o da isonomia, pois se daria tratamento distinto aos regulados. Este princípio possui previsão expressa na Constituição Federal de 1988, no caput do art. 5º e também em seu inciso I: "*Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes: I - homens e mulheres são iguais em direitos e obrigações, nos termos desta Constituição*".

46. Tal princípio encontra, dessa forma, aplicação ampla e geral, incidindo, portanto, também no direito administrativo. Constitui-se como o principal instrutor do princípio da impessoalidade, um dos princípios basilares da administração pública. Como bem afirma Antônio Bandeira de Mello, a impessoalidade funda-se no postulado da isonomia e tem desdobramentos explícitos em variados dispositivos constitucionais como o artigo 37, II, que exige concurso público para ingresso em cargo ou emprego público, ou no artigo 37, XXI, que exige que as licitações públicas assegurem igualdade de condições a todos os concorrentes: "*O princípio em causa não é senão o próprio princípio da igualdade ou isonomia. Está consagrado explicitamente no art. 37, caput, da constituição. Além disso, assim como todos são iguais perante a lei (art. 5º, caput), a fortiori teriam de sê-lo perante a Administração*". (MELLO, Celso Antônio Bandeira de. Curso de direito administrativo. São Paulo: Malheiro Editores, 2009. p. 114).

47. Diante disso, e dado o princípio da legalidade que, dentre outros efeitos, impede decisões casuísticas aos regulados garantindo tratamento isonômico a todos jurisdicionados, a exemplo do que ocorreu no caso guereado ora em sede de mandado de segurança, o entendimento aqui apresentado é **reiterado no âmbito de julgamentos administrativos na ANAC:**

#### **00065.139049/2012-49 (em 08/10/2018)**

##### **Da alegação da defesa de aplicabilidade do instituto da infração continuada ao presente caso.**

Quanto à alegação de "conduta continuada", aponto que apesar da independência de princípios e finalidades do direito administrativo sancionador, reconheço a sua tangência com o Direito Penal, à primeira vista por suas feições sancionatórias, exercida pela Administração Pública no exercício de seu poder de polícia. Não obstante, no ramo do Direito Administrativo Sancionador, a atividade punitiva do Estado só poderá ocorrer embasada em lei em sentido formal, conforme, Art. 5º, II, CF/88),

"ninguém será obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão em virtude de lei".

Assim, matéria sancionadora pode sistematizar as condutas e sanções (ambas previstas em lei) de forma a expressar, para cada conduta infracional, a respectiva sanção. Tal procedimento facilita a compreensão dos particulares sobre a relação entre condutas e sanções a que estão sujeitos e, principalmente, atua na sua dosimetria. Em consequência disso, será atingido os princípios da segurança jurídica, da razoabilidade e da proporcionalidade, todas vinculadas ao devido processo legal.

Dessa forma, por falta de previsão legal, é inaplicável, já que esta não se encontra legalmente prevista no âmbito da ANAC. A administração Pública está limitada ao cumprimento estrito do que estiver previamente determinado ou autorizado na norma.

Como não existe previsão legal para aplicação desse instituto aos processos administrativos sancionadores desta agência, também não existem critérios para sua configuração, por não haver amparo legal que defina as características de uma infração continuada na esfera administrativa, é inaplicável tal instituto.

(...)

#### **00065.026931/2013-14 (em 02/10/2018)**

Sobre a alegação de bis in idem e da continuidade delitiva, vez que a empresa (sua empregadora) e o copiloto também foram multados pelo mesmo fato gerador, e que a quantidade de multas a ele aplicadas (o interessado), foram pela mesma razão, e apenas em datas diferentes, explico:

Primeiramente, não há que se falar em culpabilidade exclusiva da empresa e suposta incompetência do interessado para observar a previsão legal. Esclareço que a alínea "p" do inciso II do artigo 302 do CBA é imputável também aos aeronautas (piloto, copiloto, etc.) e esses respondem pelas extrapolações de jornada, independentemente das responsabilidades do empregador, que também respondem em processo apartado, sendo também inadmissível a alegação do non bis in idem, até porque só consta um crédito de multa (atínente a infração em tela), referente ao autuado.

Nesse diapasão, sobre a alegação do interessado quanto à continuidade do delito infracional, cabe dizer que cada operação conduzida pelo autuado, em situação irregular pelo descumprimento de qualquer regulamento, dá ensejo a infrações distintas. Assim, verifica-se que cada irregularidade constatada nos referidos (pelo autuado) autos de infração são todas autônomas passíveis, portanto, de aplicação de penalidades de forma independente, pelo fato de se referirem a operações distintas ocorridas em datas, horários e etapas de voo distintos. 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, afasta-se também, e mais uma vez, a alegação do recorrente quanto à aplicação do princípio non bis in idem, conforme já mencionado, pois verifica-se que as irregularidades descritas nos referidos autos de infração (por ele mencionados e constantes de outros processos apartados do presente

aqui tratado) não representam o mesmo fato gerador (ainda que de mesma natureza), ou seja, verifica-se que ocorreram conduções de operações distintas em situação irregular quanto aos limites de jornada de trabalho. Não se pode admitir que, como defende o autuado, 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 que já extrapolou a jornada de trabalho continuasse a fazê-lo impunemente – afinal, como consequência de tal entendimento, seria penalizado na mesma medida por incorrer nessa ilegalidade uma ou dezenas de vezes. 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 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, não faz qualquer menção sobre tratamento de infrações permanentes ou continuadas.

**60800.204262/2011-19 (decisão colegiada por unanimidade em 03/08/2017)**

Quanto a alegação da defesa acerca de se considerar a hipótese de delito continuado, decorrente de uma mesma espécie de infração constatada em uma única inspeção - entende-se que, não há amparo legal ou normativo para tal, ou seja, não há até o presente momento normatização que estipule e defina as características de uma infração continuada na esfera de competência dessa Agência Reguladora.

Entende este relator que, no caso em apreço, a conduta tipificada como infração guarda em si o objetivo de estabelecer regra básica para a aviação de modo que seja preservada a segurança da operação de uma aeronave, segurança compreendida de modo amplo e abrangendo tanto vidas quanto propriedades, tanto daqueles diretamente envolvidos com a operação quanto de terceiros. Sendo assim, cada operação na qual se verifique a ocorrência fato divergente das regras de segurança estabelecidas para operação de uma aeronave deve ser entendida como uma situação de risco que pode configurar infração administrativa, devendo ser analisada e tratada individualmente.

Importante destacar que, independentemente da quantidade de ações fiscais que os originaram, cada um dos autos de infração lavrados refere-se a um fato gerador único e distinto dos demais, referente a cada uma das vezes em que, constatada uma situação técnica irregular em aeronave, o piloto não utilizou o registro oficial para fazer a devida anotações.

Permitir que a punição deixasse de ser cumulativa no presente caso poderia ocasionar a perda de seu efeito prático; o ilícito poderia resultar em vantagem que compensasse o pagamento da multa assim reduzida, descaracterizando completamente a finalidade da sanção, de reprimir a transgressão do ordenamento vigente e conformar o comportamento do regulado.

A esse respeito, 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.

**60800.246540/2011-13 (decisão colegiada por unanimidade em 9/3/2017)**

Quanto a alegação II da defesa - presença de infração administrativa continuada, decorrente de uma mesma espécie de infração constatada em uma única inspeção - por mais que o interessado alegue a ocorrência de forma continuada, entende-se que, não há amparo legal no direito administrativo para tal, ou seja, não há até o presente momento normatização que estipule e defina as características de uma infração continuada na esfera administrativa.

O julgamento transcrito na peça recursal, embasado em precedentes jurisprudenciais do Superior Tribunal de Justiça, evidencia características que constituem o comportamento de feição continuada e que, conforme se poderá constatar adiante, vão além da unidade de ação fiscal. Entendeu o egrégio Tribunal à época que a tipificação deveria ser demonstrada em um só auto de infração quando se tratasse de infrações sequenciais que violassem o mesmo objeto de tutela jurídica, guardando afinidade pelo mesmo fundamento fático.

Entende este relator que, no caso em apreço, a conduta tipificada como infração guarda em si o objetivo de estabelecer regra básica para a aviação de modo que seja preservada a segurança da operação de uma aeronave, segurança compreendida de modo amplo e abrangendo tanto vidas quanto propriedades, tanto daqueles diretamente envolvidos com a operação quanto de terceiros. Sendo assim, cada operação de uma aeronave em situação irregular no que se refere aos certificados e licenças exigidos de seus tripulantes deve ser entendida como uma situação de risco que pode configurar infração administrativa, devendo ser analisada e tratada individualmente.

Importante destacar que, independentemente da quantidade de ações fiscais que os originaram, cada um dos autos de infração lavrados refere-se a um fato gerador autônomo e distinto dos demais, referente a cada operação constatada como irregular. Permitir que a punição deixasse de ser cumulativa no presente caso poderia ocasionar a perda de seu efeito prático; o ilícito poderia resultar em vantagem que compensasse o pagamento da multa assim reduzida, descaracterizando completamente a finalidade da sanção, de reprimir a transgressão do ordenamento vigente. Há ainda que se considerar que cada voo com o CCF vencido imprime exposição de risco ao sistema de segurança operacional, mais um motivo que chancela a individualização da conduta.

A esse respeito, 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.

Por mais, o Parecer 550/2012/PF-ANAC/PGF/AGU, aprovado pelo então Procurador-Geral em 23/10/2012, orienta:

"6.65 De não se olvidar, contudo, que, eventualmente, detendo uma pessoa o exercício de mais de uma atividade, **responsabilizando-se, assim, pelo atendimento de diversos deveres e obrigações, poderá uma mesma situação fática ensejar a caracterização de plúrimas infrações, sujeitando aquela a diversas sanções administrativas.** Exemplifica a hipótese o caso em que a concessionária de serviços aéreos, sendo também empresa de manutenção e reparação de aeronaves e de seus componentes, proceder à realização de serviço de manutenção deficiente de uma de suas aeronaves. Neste caso, a empresa responderá na qualidade de empresa de manutenção e reparação pela execução de serviço de manutenção deficiente nos termos do artigo 302, inciso IV, alínea "d", da Lei nº. 7.566/86, bem como na condição de prestadora de serviços aéreos e responsável primária pela regularidade do serviço de manutenção (item 91.403 (a) do RBHA 91, item 121.63 do RBAC 121 e item 135.413 do RBAC 135), nos termos do artigo 302, inciso III, alínea "e", do Código Brasileiro de Aeronáutica.

(destacamos)

48. Portanto, resta demonstrada a possibilidade de responsabilização de uma pessoa por diversos deveres/obrigações advindos de uma mesma situação fática caracterizando várias infrações, sujeitando-se, portanto, a diversas sanções administrativas.

49. Nada obsta, então, que ato normativo estipule a acumulação de sanções administrativas ou de sanções administrativas com outras consequências, como sanções penais e compensações civis, por exemplo (VITTA, 2003, p. 115 - VITTA, Heraldo Garcia. **A Sanção no Direito Administrativo**. São Paulo: Malheiros, 2003, p. 115). Vitta (2003, p. 119) reconhece a possibilidade de "ser imposta mais de uma penalidade administrativa ao infrator ou responsável, quando ocorre descumprimento de um mesmo dever, porém, explicitamente, a norma determina a imposição, concomitante, de diferentes penalidades administrativas".

50. Neste sentido, a Resolução ANAC 25/2008 (vigente à época da apuração), em seu art. 10º, §§ 2º 3º, registra expressamente que mesmo diante de duas ou mais infrações num mesmo contexto probatório – e diante da apuração conjunta dos fatos, deverá a Administração considerá-las de forma individualizada, inclusive no tocante aos critérios de imposição de penalidades e dosimetria:

*§ 2º Havendo indícios da prática de duas ou mais infrações relacionadas a um mesmo contexto*

*probatório ou cuja prova de uma possa influir na prova de outra(s), será lavrado um único Auto de Infração, para a apuração conjunta dos fatos conexos, mediante a individualização objetiva de todas as condutas a serem perquiridas e das normas infringidas.*

(...)

*§ 3º Na hipótese do parágrafo anterior, a apuração conjunta dos fatos não implicará a utilização de critério de dosimetria distinto do estabelecido no Título III para a imposição de penalidades, devendo os atos decisórios que cominar em sanções, aplicá-las, de forma individualizada, pela prática de cada uma das infrações cometidas.*

51. Dessa forma, não se vislumbra possibilidade de o argumento da defesa prosperar, uma vez que a norma que dispõe sobre o processo administrativo para a apuração de infrações e aplicação de penalidades, no âmbito da Agência, explicita a necessidade de tratativa individualizada de cada uma das condutas infracionais. Assim, configurada a hipótese, respaldada pela doutrina administrativa, de poder ser imposta mais de uma penalidade administrativa ao infrator ou responsável, quando ocorre **descumprimento de um mesmo dever mais de uma vez, como é o caso**, diante de permissivo normativo que explicitamente determina a imposição, concomitante, de diferentes penalidades administrativas.

52. **Logo, não há que se falar em infração continuada no presente caso, devendo, cada fato infracional, ser penalizado individualmente.**

3.1. O Interessado alega a incompetência do autuante, mencionando o Regimento Interno desta ANAC. Contudo, cabe mencionar a Resolução ANAC nº 25/2008, que dispõe sobre o processo administrativo para a apuração de infrações e aplicação de penalidades, no âmbito da competência da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, apresentando, em seus artigos 2º e 5º, a seguinte redação:

*Resolução ANAC nº 25/2008*

*Art. 2º O agente da autoridade de aviação civil, conforme definido em normatização própria, que tiver ciência de infrações ou de indícios de sua prática é obrigado a promover a 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.*

(...)

*Art. 8º OAI 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.*

53. No que diz respeito à alegação da recorrente quanto à insubsistência e nulidade do auto de infração pela incompetência do autuante, cabe dizer que o Auto de Infração do caso em tela foi lavrado por INSPAC credenciado desta Agência, sendo disposto no documento às fls. 01, a identificação de sua função como Inspetor de aviação civil - INSPAC e sua matrícula.

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

*IN ANAC nº 06/2008*

*CAPÍTULO I - DA FISCALIZAÇÃO*

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

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

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

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

57. **Da Regularidade Processual** - Considerados os marcos apontados no início dessa análise e o exposto acima, acuso regularidade processual no presente feito. Foram preservados todos os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitados os princípios da Administração Pública, em especial contraditório e ampla defesa.

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

58. **Da materialidade infracional** - A peça da DC1, devidamente motivada e fundamentada pelo decisor competente, confirmou, de forma clara e objetiva, a materialidade infracional imputada à interessada pela fiscalização. Restou comprovado, de fato, com base na documentação probatória constante dos autos do processo, a inobservância pelo interessado, ao disposto na alínea "o", inciso III, do art. 302 da Lei nº 7.565, de 19/12/1986 c/c a alínea "a", do art. 29, da Lei 7183 de 05/04/1984 (Lei do Aeronauta).

59. Destarte, com fulcro no § 1º do art. 50 da Lei 9.784/1999, que abre a possibilidade de que a motivação da decisão de recurso administrativo consista em declaração de concordância com fundamentos de anteriores decisões, este relator ora endossa os argumentos trazidos por aquele decisor em sede de primeira instância para a confirmação da prática infracional, bem como fundamentação e a motivação da penalidade aplicada, declarando concordância a fim de que passem a fazer parte integrante do presente voto.

60. **Das razões recursais** - A Recorrente não trouxe em recurso, nenhuma argumentação contrária em matéria de mérito, quanto ao que foi apurado pela Fiscalização.

61. Não havendo argumentação com prova em contrário, deve-se prevalecer aquilo que foi apurado pela Fiscalização. A atuação do Inspetor de Aviação Civil - INSPAC é ato administrativo que possui em seu favor presunção de legitimidade e cabe ao interessado a demonstração dos fatos que alega, nos termos do art. 36 da lei 9.784/99, que regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal:

*Art. 36 Cabe ao interessado a prova dos fatos que tenha alegado, sem prejuízo do dever atribuído ao órgão competente para a instrução e o do disposto do art. 37 desta lei.*

62. A presunção de legitimidade e legalidade dos atos administrativos advém do fato de que todos os atos devem estrito cumprimento em conformidade com a lei e de veracidade, por serem dotados da chamada fé pública. "Trata-se de presunção relativa (*juris tantum*), que, como tal, admite prova em contrário. O efeito prático de tal presunção é o de inverter o ônus da prova". (DI PIETRO, Maria Sylvania Zanella. Direito Administrativo. São Paulo: Atlas, 2001, página 72).

63. Pode-se dizer, portanto, que os atos emanados do Estado, independente de qual seja sua natureza – presumem-se verdadeiros até prova em contrário. A própria Constituição do Brasil estabelece que declarações e informações da Administração gozam de fé pública:

*Art. 19. É vedado à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios:*

*(...)*

*II - recusar fé aos documentos públicos;*

64. Se não se pode recusar a fé dos documentos públicos, é lógica a interpretação de que isso implica que os documentos (e atos) da Administração reputam-se (presumem-se) válidos. E mais, reputam-se válidos porque os atos administrativos se postam vinculados ao princípio da estrita legalidade, cujo efeito óbvio é que a Administração e seus agentes não podem atuar senão dentro dos limites legalmente postos, diferente dos entes privados, que podem atuar livremente contanto que não firam os limites legais.

65. Ademais, o próprio interessado não questiona a ausência de preenchimento dos apontados campos do citado diário de bordo. Mais do que isso, vê-se que ausência de preenchimento importou o erro quanto as horas disponíveis até a manutenção.

66. Acrescente-se que a conduta praticada pelo autuado enquadra-se como erro de fato e de direito, vez que inobservam norma cogente e de aplicação *erga omnes* regularmente expedida pela ANAC.

67. Saliente-se que o cumprimento de norma *erga omnes* vigente é objetivo, sem distinção de elemento volitivo, a não ser que expressamente consignado pela norma regulamentar. Como os normativos em comento não fazem expressamente esta distinção, não há que falar em exigência de voluntariedade para incursão na infração.

68. Este entendimento é corroborado por Hely Lopes Meirelles, que destaca que a multa administrativa, diferente das sanções penais, é de natureza objetiva, isto é, prescinde da caracterização da culpa ou do dolo do infrator para ser devida, uma vez que decorre do exposto descumprimento de conduta desejável imposta pelo Estado, decorrente precipuamente da supremacia do interesse público. (MEIRELLES, Hely Lopes. Direito Administrativo Brasileiro. 23ª ed. São Paulo: Malheiros, 1999.)

69. Desse modo, resta claro que, no presente caso, como estabelecido por norma cogente oponível a todos os abrangidos em seu espectro, de caráter vinculativo, não há margem para exceções quanto ao seu cumprimento no que tange a ausência do elemento volitivo.

70. Ainda, faz-se importante destacar o ensino de Celso Antônio Bandeira de Mello de 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, obrigando o 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).

71. 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.

72. Se houve a constatação da infração, este é o motivo para a aplicação da sanção. Se houve aplicação de sanção, os anexos da Resolução 25/2008 estabelecem os patamares de aplicação que não podem ser extrapolados pela unidade julgadora – e, no caso, efetivamente não houve extrapolação. Pelo contrário, aplicou-se inclusive o valor médio. Pelo fato de isto restar bem configurado nos autos, em especial pelo entendimento supra de a dosimetria (patamares de multa) ter supedâneo normativo (Anexo da Resolução ANAC 25/2008), não prosperam quaisquer alegações quanto à aplicação da sanção de multa e ao seu valor.

73. **Ante o exposto, tem-se que as razões dos recursos não lograram êxito em afastar a prática infracional objeto do presente feito e atribuída à interessada, restando esta configurada nos termos aferidos pela fiscalização.**

#### **DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO**

74. A Instrução Normativa ANAC nº 08/2008 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 28/04/08, observando-se as circunstâncias atenuantes e agravantes existentes

75. Para o reconhecimento da 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.

76. Da mesma forma, entende-se que a Interessada não demonstrou, nos autos, ter adotado voluntariamente qualquer providência eficaz para amenizar as consequências da infração. Repare-se que nenhuma medida que configure um dever pode ser fundamento para a aplicação dessa atenuante, prevista no artigo 22, § 1º, inciso II.

77. Para a análise da circunstância atenuante prevista no artigo 22, § 1º, inciso III ("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 nas datas dispostas no quadro em epígrafe – que são as datas das infrações ora analisadas.

78. Em pesquisa no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC dessa Agência, ficou demonstrado que **há** penalidade (SEI 1821600) anteriormente aplicada ao autuado nessa situação, *verbi gratia* os créditos de multa SIGEC 658010166 e 658011164.

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

80. Dada a ausência de circunstância atenuantes e de circunstâncias agravantes aplicáveis ao caso, sugere-se que as penalidades a serem aplicadas sejam quantificadas em R\$ 7.000,00 (sete mil reais), **para cada conduta**, que é o valor médio previsto, à época do fato, para a hipótese em tela - COD. INI, letra "o", da Tabela de Infrações III - Infrações imputáveis à concessionária ou permissionária de serviços aéreos - P. Jurídica - do Anexo II, da Resolução nº. 25/2008, e alterações posteriores.

81. **Da sanção a ser aplicada em definitivo** - Quanto aos valores das multas aplicadas pela decisão de primeira instância administrativa, diante do esposado neste arrazoado, entendo que cabe a sua **MANUTENÇÃO**, no patamar médio, R\$ 7.000,00 (sete mil reais) para cada infração.

#### CONCLUSÃO

82. Pelo exposto, sugiro **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO** as multas aplicadas pela autoridade competente da primeira instância administrativa em desfavor de BRASIL VIDA TAXI AEREO LTDA., conforme individualizações no quadro abaixo:

MARCOS PROCESSUAIS								
NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Data da Infração	Tripulante		Infração	Enquadramento	SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO
00058.523520/2017-87	662818184	001718/2017	28/04/2016	Phelipe Augusto Costa Souza Fleury	CANAC: 108765	Escalar ou permitir operação em extrapolação aos limites de horas de voo de aeronauta em tripulação simples ou mínima, fora dos casos previstos em lei.	Artigo 302, inciso III, alínea "o" da Lei n.º 7.565/1.986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBAer) c/c a alínea "a", do art. 29, da Lei 7183 de 05/04/1984 (Lei do Aeronauta).	R\$ 7.000,00
			28/04/2016	Hernane de Silveira Chaves	CANAC: 144157			R\$ 7.000,00

83. **É o Parecer e Proposta de Decisão.**

84. **Submete-se ao crivo do decisor.**



Documento assinado eletronicamente por **Rodrigo Camargo Cassimiro, Técnico(a) em Regulação de Aviação Civil**, em 02/04/2019, às 20:03, 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 **2849784** e o código CRC **78035A1B**.

Referência: Processo nº 00058.523520/2017-87

SEI nº 2849784



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL  
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

**DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 500/2019**

PROCESSO Nº 00058.523520/2017-87

INTERESSADO: BRASIL VIDA TAXI AEREO LTDA

1. Recurso conhecido e recebido em seu efeitos suspensivo, vez que apresentado na vigência do art. 16 da Res. ANAC 25/2008.

2. Analisados todos os elementos constantes dos autos, em especial manifestações do interessado. Foi dada ampla oportunidade de manifestação no feito, respeitados prazos e dialética processual, de modo que preservados ampla defesa e contraditório inerentes ao certame.

3. De acordo com a proposta de decisão (2849784) Ratifico na integralidade os entendimentos da análise referenciada, adotando-os como meus e tornando-os parte integrante desta decisão, com respaldo nos termos do artigo 50, §1º da Lei nº 9.784/1999.

4. Dosimetria adequada para o caso. À luz do art. 36, §6º, da Resolução 472/2018, que entrou em vigor a partir de 04/12/2018, "*para fins de aferição da dosimetria deve-se considerar o contexto fático existente quando do arbitramento da sanção em primeira instância*".

5. 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 com lastro no art 42, inciso I da Resolução ANAC nº 472, de 2018, e competências ditadas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381/2016, **DECIDO:**

- **NEGAR PROVIMENTO** ao Recurso, **mantendo a decisão aplicada pelo setor de primeira instância administrativa** em desfavor da empresa Brasil Vida Taxi Aéreo, nos seguintes termos:

MARCOS PROCESSUAIS								
NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Data da Infração	Tripulante		Infração	Enquadramento	SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO
00058.523520/2017-87	662818184	001718/2017	28/04/2016	Phelipe Augusto Costa Souza Fleury	CANAC: 108765	Escalar ou permitir operação em extrapolação aos limites de horas de voo de aeronauta em tripulação simples ou mínima, fora dos casos previstos em lei.	Artigo 302, inciso III, alínea "o" da Lei n.º 7.565/1.986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBAer) c/c a alínea "a", do art. 29, da Lei 7183 de 05/04/1984 (Lei do Aeronauta).	R\$ 7.000,00
			28/04/2016	Hernane de Silveira Chaves	CANAC: 144157			R\$ 7.000,00

6. À Secretaria.

7. Notifique-se.

8. 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 03/04/2019, às 17:18, 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 **2850875** e o código CRC **58EE847C**.

Referência: Processo nº 00058.523520/2017-87

SEI nº 2850875