PARECER Nº **914/2019/JULG ASJIN/ASJIN**
PROCESSO Nº 00066.038860/2016-27
INTERESSADO: TWO TÁXI AÉREO 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**	**Notificação do AI**	**Decisão de Primeira Instância (DC1)**	**Notificação da DC1**	**Multa aplicada em Primeira Instância**	**Protocolo do Recurso**	**Aferição Tempestividade**
00066.038860/2016-27	661948177	004646/2016	08/07/2014	111249	11/08/2016	16/08/2016	21/11/2017	15/12/2017	R$ 7.000,00	22/12/2017	26/01/2018
			08/07/2014	114617					R$ 7.000,00		
			08/07/2014	111390					R$ 7.000,00		
			19/04/2016	111787					R$ 7.000,00		
			18/03/2016	114617					R$ 7.000,00		
			12/11/2015	554105					R$ 7.000,00		
			05/11/2015	125473					R$ 7.000,00		
			21/01/2016	114617					R$ 7.000,00		
			07/05/2015	114617					R$ 7.000,00		
			31/08/2015	117031					R$ 7.000,00		
									Soma dos valores: R$ 70.000,00		

Enquadramento: Art. 302, inciso III, alínea "o", da Lei nº 7.565, de 19/12/1986 c/c a alínea "a", do artigo 21, da Lei n.º 7.183/1.984.

Infração: Escalar ou permitir com extrapolação aos limites de jornada de trabalho de 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 GTPO-SP/GOAG/SPO/12/2016 (SEI 0312439 - fls. 02/14)** - que:

> Em verificação documental, constatou-se que as extrapolações de jornadas comunicadas pela empresa TWO Táxi Aéreo abaixo elencadas não ocorreram pelas razões previstas no Art. 22. alíneas a e b, da Lei 71 83/84. Ato contínuo, não se verificaram presentes elementos que justificassem imperiosa necessidade (Art. 22 alínea c), haja vista as operações terem ocorridas em rotas que, dada distância e desempenho das aeronaves Cessna C208 que compõe sua frota, permitiriam à TWO constatar, previamente à última operação, que ocorreria extrapolação.de jornada. Tais extrapolações teriam ocorrido mesmo sem levar em consideração as contingências que a empresa alega ter encontrado e que supostamente teriam motivado a extensão das jornadas. Nota-se que não foram contabilizadas as limitações devido a trabalho noturno. que teriam efeito de aumentar o tempo extrapolado em jornadas mistas e noturnas.

3. Anexaram-se os documentos enviados pela interessada, que trouxeram as informações acerca das extrapolações de jornada, resumidos pela fiscalização, no RF citado acima, na tabela a seguir:

Documento	Marcas da aeronave	Data da apresentação da tripulação	Horário de apresentação	Acréscimo por jornada interrompida	Horário limite para corte do motor	Início do último voo	Jornada disponível a partir do início do último voo	Hora de corte do último voo	Duração do último voo
00066.034706/2014-14	PTMEX	08JUL14	12:52	04:00	03:22	03:52	Já extrapolado	04:54	1:02
00066.034714/2014-61	PTMEA	08JUL14	13:26	04:00	03:56	02:16	01:40	05:30	3:14
00066.034701/2014-01	PTMED	08JUL14	13:27	03:52	03:49	03:25	00:24	05:37	2:12
00066.019412/2016-24	PTOGP PTMEM	19ABR16	09:25	00:00	19:55	17:25	02:30	20:54	3:29
00066.013023/2016-95	PTMEM	18MAR16	07:15	00:00	17:45	16:20	01:25	18:13	1:53
00066.052109/2015-52	PTOZA	12NOV15	07:55	00:00	18:25	17:15	01:10	18:45	1:30
00066.052105/2015-86	PTMHC	05NOV15	09:37	00:00	20:07	19:35	00:32	20:59	1:24
00066.004994/2016-41	PRIHP	21JAN16	11:03	00:00	21:33	21:20	00:13	21:57	0:37
00066.019740/2015-40	PTMEO	07MAI15	09:28	00:00	19:58	19:50	00:08	20:14	0:24
00066.041798/2015-70	PTMHC PTMEB	31AGO15	08:50	00:00	19:20	18:53	00:27	19:49	0:56

4. Ato contínuo, lavrou-se o **AUTO DE INFRAÇÃO (SEI 0312439 - fls. 01)**, descrevendo-se o fato assim: "*Em verificação documental, constatou-se que as extrapolações de jornadas comunicadas pela empresa TWO Táxi Aéreo, nos voos abaixo elencados, não ocorreram pelas razões previstas no Art. 22, alíneas a e b, da Lei 7183/84. Ato contínuo, não se verificaram presentes elementos que justificassem imperiosa necessidade (Art. 22, alínea c), haja vista as operações terem ocorridas em rotas que dada distância e desempenho das aeronaves Cessna C208 que compõe sua frota, permitiriam à TWO constatar, previamente à última operação, que ocorreria extrapolação de jornada. Tais extrapolações teriam ocorrido mesmo sem levar em consideração as contingências que a empresa alega ter encontrado e que supostamente teriam motivado a extensão das jornadas. Nota-se que não foram contabilizadas as limitações devido a trabalho noturno, que teriam efeito de aumentar o tempo extrapolado em jornadas mistas e noturnas*".

5. Listaram-se, ainda, no referido AI, as informações detalhadas de cada infração:

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

HISTÓRICO

7. Respaldado 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.

8. Devidamente notificada, a interessada apresentou **DEFESA PRÉVIA (SEI 0312439 - fls. 17/25),** em que alega:

> *"(...)*
>
> ***Da Incompetência do Autuante***
>
> *Determina o art. 38, II, da Resolução n.º 110 de 15 de setembro de 2009 da ANAC, com redação dada pela Resolução n.º 245 de 4/9/2012, que dispõe sobre o Regimento Interno da Anac, que:*
>
> *'Art. 38. Compete às Superintendências planejar, organizar, executar, controlar, coordenar e avaliar os processos organizacionais e operacionais da ANAC no âmbito de suas respectivas competências, e, especialmente:*
>
> *O art. 99, III, do Regimento Interno, com redação dada pela Resolução n.º 114 de 29/09/2009, discorre que:*
>
> *'art. 99. Os Superintendentes e os Gerentes-Gerais vinculados diretamente à Diretoria têm as seguintes atribuições comuns:*
>
> *...*
>
> *III- avaliar os processos administrativos vinculados às atividades de sua competência, aplicar as penalidades de multa e advertência, em caso de descumprimento de cláusulas contratuais e da legislação aplicável, bem como propor as demais penalidades à Diretoria' (grifos nossos).*
>
> *Nota-se, portanto, que somente a Diretoria, Superintendências e Gerências-Gerais, têm competência legal para aplicar penalidades resultantes do descumprimento da legislação aeronáutica.*
>
> *O auto de infração, portanto, é nulo, uma vez que não se sabe se o ato foi praticado por servidor público competente para a sua realização, derivando, tal competência, de ato legal válido delegando tal atribuição.*
>
> *Ressalte-se ainda, que o art. 11 Lei n.º 9.784/99 determina que a competência é irrenunciável e se exerce pelos órgãos administrativos a que foi atribuída como própria, salvo os casos de delegação de competência e avocação legalmente admitidas.*
>
> *E ainda, conforme estabelece o art. 14, da Lei n.º 9.784/99 o ato de delegação e sua revogação deverão ser publicados no meio oficial.*
>
> *'Art. 14 § 1º O ato de delegação especificará as matérias e poderes transferidos, os limites da atuação do delegado, a duração e os objetivos da delegação e o recurso cabível, podendo conter ressalva de exercício da atribuição delegada.'*
>
> *Sendo certo que o art. 13 do mesmo diploma legal estabelece que não podem ser objeto de delegação:*
>
> *I - a edição de atos de caráter normativo;*
>
> *II - a decisão de recursos administrativos;*
>
> *III - as matérias de competência exclusiva do órgão ou autoridade.*
>
> *No presente caso não é possível determinar se quem aplicou o auto de Infração tinha as condições de legalidade e legitimidade para autuar, tendo em vista que o auto de infração não atende ao previsto no Art. 8º da Resolução ANAC nº 25 de 25 de abril de 2008 que determina que o auto de infração deva 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 - Zulu, data e hora.*
>
> *Não há no auto de infração a indicação do cargo ou função do autuante. Note-se que credencial de INSPAC não é e nunca foi cargo ou função pública, portanto, não cumpre o estabelecido na lei. **NÃO HÁ SEQUER O NOME DO AUTUANTE***
>
> *Conforme definição estabelecida peta própria ANAC, INSPAC é a pessoa credenciada pela Autoridade de Aviação Civil, que está, como representante da autoridade, autorizada a realizar as atividades de fiscalização da aviação civil; sendo que pessoa credenciada pode ser pessoa física ou jurídica, autorizada a realizar determinadas atividades de fiscalização estipuladas no ato de credenciamento.*
>
> *Portanto, o credenciamento de INSPAC, por si só, não é capaz de comprovar o cargo ou função pública, já que a atividade de INSPAC pode ser exercida por qualquer pessoa física ou jurídica, bastando para isso o mero credenciamento da autoridade. Além disso, este credenciamento é transitório e com prazo determinado.*
>
> *O art.8 da Resolução nº 25, de 25 de abril de 2008 (ANAC) que determina:*
>
> *O Auto de Infração deve conter os seguintes requisitos essenciais de validade:*
>
> *(...) **V - assinatura do autuante e indicação, de seu cargo ou função.***
>
> *O auto de infração, portanto, é absolutamente nulo, uma vez que não se sabe se o ato foi praticado por servidor público competente para a sua realização, derivando, tal competência, de ato legal válido delegando tal atribuição.*
>
> *E ainda, não há nenhuma publicação em meio oficial, Diário Oficial da União, delegando competência ao servidor em questão para autuar qualquer empresa que seja, já que a delegação deve contemplar as matérias e os poderes transferidos e os limites de autuação do delegado.*
>
> *Repise-se, que o art. 11 Lei n.º 9.784/99 determina que a competência é irrenunciável e se exerce pelos órgãos administrativos a que foi atribuída como própria, salvo os casos de delegação de competência e avocação legalmente admitidas.*
>
> *Portanto, o autuante não possui as condições estabelecidas em lei para a aplicação da autuação. Além disso é impossível depreender da rubrica exarada no AI a função que o autuante exerce no órgão. Ocorre que esta ofensa se dirige ao elemento de validade do ato, o que lhe acarreta a perda de eficácia no plano do fato jurídico.*
>
> *O ato fiscalizar não impõe o ato de autuar que é ato privativo do agente que detém a competência atribuída por lei e delegação específica para autuação, publicada em Diário Oficial.*
>
> *Além disso, a empresa não pode impugnar o ato em relação à hipótese de impedimento ou suspeição estabelecida pelo art. 18 de Lei n.º 9.784/99, já que não é possível determinar se o servidor que assinou o auto é ou não servidor público, já que a credencial de Inspac pode ser obtida por qualquer pessoa, sendo um mero credenciamento. Tal fato impede, também, o direito*

constitucional da empresa a ampla defesa.

No Mérito

No mérito, a empresa alega que não pode desenvolver sua ampla defesa, tendo em vista não saber se o autuante tem competência legal, dentro de sua formação, para praticar tal procedimento e não há como saber sequer quem a autuou.

*Além disso, o auto de infração é absolutamente nulo por faltar-lhe o elemento de validade do ato, o que lhe acarreta a perda de eficácia no plano jurídico, tendo em vista que a Resolução n.º 25 de 25 de abril de 2008 determina que o Auto de Infração deve conter **como requisito essencial de validade** a assinatura do autuante e **indicação de seu cargo e função**.*

E ainda, a Instrução Normativa n.º 8 de 6 de junho de 2008, determina que:

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

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

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

II - inexatidão no nome da empresa ou piloto;

III - erro na digitação do CNPJ ou CPF do autuado

IV - descrição diferente da matrícula da aeronave;

V - erro na digitação do endereço do autuado;

VI - erro de digitação ao descrever o Zulu, data ou hora da ocorrência do fato.

*Verifica-se, portanto, que a indicação de cargo e função, **é requisito essencial de validade jurídica do auto de infração**, não sendo caracterizado como mero vício formal passível de convalidação.*

Além disso, a Lei 7.183/84 possibilita a extensão da jornada do tripulante conforme estabelece o art. 22, in verbis:

Art. 22 - Os limites da jornada de trabalho poderão ser ampliados de 60 (sessenta) minutos, a critério exclusivo do Comandante da aeronave e nos seguintes casos:

a) inexistência, em Zulu de escala regular, de acomodações apropriadas para o repouso da tripulação e dos passageiros;

b) espera demasiadamente longa, em Zulu de espera regular intermediária, ocasionada por condições meteorológicas desfavoráveis ou por trabalho de manutenção; e

c) por imperiosa necessidade.

§ 1º - Qualquer ampliação dos limites das horas de trabalho deverá ser comunicada pelo Comandante ao empregador, 24 (vinte e quatro) horas após a viagem, o qual, no prazo de 15 (quinze) dias, a submeterá à apreciação do Ministério da Aeronáutica. (grifos nossos)

§ 2º - Para as tripulações simples, o trabalho noturno não excederá de 10 (dez) horas.

§ 3º - Para as tripulações simples nos horários mistos, assim entendidos os que abrangem períodos diurnos e noturnos, a hora de trabalho noturno será computada como de 52 (cinqüenta e dois) minutos e 30 (trinta) segundos.

Todas as ocorrências com a empesa foram devidamente comunicadas e justificadas à Anac, por meio de ofício, todos protocolizados, conforme estabelece o § 1º do referido art. 22 da lei do aeronauta. Portanto, não há que se falar em descumprimento da legislação.

Da representação

Cumpre esclarecer que, conforme estabelece o art. 37 da Lei 9.784/99, quando o interessado declarar que fatos e dados estão registrados em documentos existentes na própria Administração responsável pelo processo ou em outro órgão administrativo, o órgão competente para a instrução provera, de oficio, à obtenção dos documentos ou das respectivas cópias. Portanto, informo que o contrato social, comprobatório dos poderes de representação da sociedade, e da assinatura da procuração ao patrono da causa estão devidamente arquivados na Agência Nacional de Aviação Civil.

Dos pedidos

*Demonstrado a nulidade do auto de infração, pela constatação de vícios insanáveis na autuação, consubstanciados no desrespeito aos princípios constitucionais da legalidade, do contraditório e ampla defesa, requer a **TWO TÁXI AÉREO LTDA**, demonstrada a improcedência da sanção imposta, face os vícios materiais e formais apresentados:*

1) A nulidade do auto de infração

2) Seja extinto o presente processo administrativo;

3) Que todas as intimações sejam feitas em nome do procurador da empresa Dr. Rubens Rogério Komiski, OAB-RJ 98.322 com endereço na com endereço na Rua Piragibe Frota Aguiar, 12 – 202 – Copacabana, Rio de Janeiro – RJ – Cep: 22071-090

(...)"

9. A **DECISÃO DE PRIMEIRA INSTÂNCIA (DC1) - (DOC SEI 1164155 e 1235424)** - após cotejo integral de todos argumentos para com os elementos dos autos condenou a interessada à sanção de multa no valor de R$ 7.000,00 (sete mil reais) para cada uma das 10 infrações, perfazendo um valor somado de R$ 70.000,00 (setenta mil reais). Especificou ainda:

2.1. Legislação aplicável

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 interpretação sistemática ao disposto na **alínea "a", do artigo 21, da Lei n.º 7.183/1.984:**

Art. 21 - A duração da jornada de trabalho do aeronauta será de:

a) 11 (onze) horas, se integrante de uma tripulação mínima ou simples;

b) 14 (quatorze) horas, se integrante de uma tripulação composta; e

c) 20 (vinte) horas, se integrante de uma tripulação de revezamento.

§ 1º - Nos voos de empresa de táxi aéreo, de serviços especializados, de transporte aéreo regional ou em voos internacionais regionais de empresas de transporte aéreo regular realizados por tripulação simples, se houver interrupção programada da viagem por mais 4 (quatro) horas consecutivas, e for proporcionado pelo empregador acomodações adequadas para repouso dos tripulantes, a jornada terá duração acrescida da metade do tempo de interrupção, mantendo-se inalterado os limites prescritos na alínea " a " do art. 29 desta Lei. (g. n.)

2.2. Análise da Defesa

A Autuada aduziu a incompetência do Autuador e que não se pode determinar se quem aplicou o Auto de Infração tinhas as condições de legalidade e legitimidade para autuar e questionou a competência do Autuante, amparado no Regimento Interno da ANAC, em seus artigos 38 e 99.

Quanto a isto, de acordo com a Instrução Normativa n.º 101/2016, que entrou em vigor em 17/07/2016, verifica-se 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.

(...)

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.

Vê-se, ainda, de acordo com a Resolução n.º 111/2009, em seu artigo 1º, *in verbis*:

Art. 1º As decisões de primeira instância administrativa relativas aos processos de apuração e aplicação de penalidades no âmbito da ANAC serão, observadas as atribuições dispostas no Regimento Interno, emanadas pelos Superintendentes, de acordo com a respectiva área de competência.

***A competência atribuída aos Superintendentes nos termos deste artigo poderá ser objeto de delegação**. (g. n.)*

A competência dos Superintendentes é para prolatar decisões de primeira instância e ainda por cima delegável. Assim, desde que cumpridos os requisitos da Instrução Normativa n.º 101/2016, qualquer servidor desta Agência pode lavrar Autos de Infração. Portanto, a delegação de competência está perfeitamente assistida pela legislação acima citada, constatando-se que as alegações da Interessada não encontram amparo legal.

Temos ainda o que versa no artigo 197 do CBAer, que a autoridade aeronáutica e/ou autoridade da aviação civil pode delegar competência para a realização de fiscalização, bastando para isso o credenciamento do Agente Público: *"A fiscalização será exercida pelo pessoal que a autoridade aeronáutica credenciar."* Ressalta-se ainda que o Agente Público, Sr. **PARDEEP KAMAL RISHI**, matrícula 1763781, estava devidamente capacitado, conforme Portaria n.º 2.369, de 13/09/2013, publicada no Boletim Pessoal de Serviço V. 8, n.º 37, de 13/09/2013, disponível para consulta no seguinte endereço eletrônico: https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/boletim-de-pessoal/2013/37/bps-v-8-n-37-13-09-2013/view.

Cumpre ressaltar que o Sr. **PARDEEP KAMAL RISHI** possui o cargo de Especialista em

Regulação de Aviação Civil, conforme registros no endereço eletrônico http://transparencia.gov.br/servidores/Servidor-DetalhaServidor.asp?IdServidor=1388699.

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 Autuante estão apostas no Auto de Infração, como também a indicação "1763781", identificando o mesmo.

Quanto ao mérito, o Procurador argumentou que a Autuada não poderia exercer defesa porque não sabia se que o Inspetor que emitiu o Auto de Infração estava legalmente investido na função devida. No entanto, a Administração Pública goza dos princípios da legitimidade e veracidade e a Autuada recebeu o Auto de Infração de correspondência enviada pela própria ANAC atendendo todas as formalidades, com ofício em papel timbrado e outros. Poderia e deveria a Autuada usar seu direito de defesa quanto ao mérito, contudo, o mesmo não apresentou argumentos para desconstituir a infração.

Assim, 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.)

Ainda nesse sentido, a Instrução Normativa da ANAC n.º 08/2008, afigura o direito acima mencionado, nos seguintes termos:

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

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

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

O entendimento aduzido acerca da dilação, de acordo com o artigo 22 da Lei n.º 7.183/1.984, não pode ser acolhido. Ainda que a Autuada tenha encaminhado a esta Agência ofícios para informar a ampliação dos limites da jornada, como se verá adiante, nas três diferentes jornadas realizadas em 08/07/2014 e na jornada realizada em 19/04/2016, a extrapolação foi superior aos sessenta minutos estabelecidos pelo referido artigo.

Com relação às demais jornadas, convém informar o que estabelecem o presente Auto de Infração e o Relatório de Fiscalização n.º 12/2016 (fl. 02):

"Em verificação documental, constatou-se que as extrapolações de jornadas comunicadas pela empresa TWO Táxi Aéreo, nos voos abaixo elencados, não ocorreram pelas razões previstas no Art. 22, alíneas a e b, da Lei 7183/84. Ato contínuo, não se verificaram presentes elementos que justificassem imperiosa necessidade (Art. 22, alínea c), haja vista as operações terem ocorridas em rotas que dada distância e desempenho das aeronaves Cessna C208 que compõe sua frota, permitiriam à TWO constatar, previamente à última operação, que ocorreria extrapolação de jornada. Tais extrapolações teriam ocorrido mesmo sem levar em consideração as contingências que a empresa alega ter encontrado e que supostamente teriam motivado a extensão das jornadas. Nota-se que não foram contabilizadas as limitações devido a trabalho noturno, que teriam efeito de aumentar o tempo extrapolado em jornadas mistas e noturnas."

As alegações apresentadas nos ofícios pela Autuada não possuem força para comprovar a imperiosa necessidade informada.

Portanto, em se tratando de jornada de trabalho, repouso, folgas e demais tópicos abordados e com limites estabelecidos, sob níveis aceitáveis de segurança às operações, não há como considerar horas de extensão de jornadas, período de repouso, folgas, etc., inferiores ao estabelecido na legislação, sem que se comprometa a segurança operacional, por este motivo a profissão é regida por legislação específica, que trata destes assuntos de forma aprofundada.

Importante salientar que a inobservância a estes parâmetros, de folga, repouso e jornada extrapolada, podem gerar a fadiga do aeronauta, consequentemente levando a um incidente/acidente aéreo, que não está previsto em qualquer acordo coletivo. Cabe salientar ainda, que essas operações envolvem vidas humanas, sendo primordial o zelo pelo fiel cumprimento à legislação.

Fez várias alegações, porém, sem apresentar provas robustas referentes às mesmas, apenas alegações nos ofícios enviados, sem mensagens meteorológicas, declarações de operador de aeródromo, fichas de manutenção, diárias de hotel ou mesmo planejamento do voo mostrando que havia tempo suficiente para cumprir tais missões.

Entende-se que a presunção de legitimidade dos atos da fiscalização é iuris tantum, ou seja, admite prova em contrário, contudo, tais provas devem ser robustas, de forma a desconstituírem as observações feitas pela fiscalização. Ademais, a Lei n.º 9.784/1.999 dispõe, em seu artigo 36, que *"cabe ao interessado a prova dos fatos que tenha alegado, sem prejuízo do dever atribuído ao órgão competente para instrução e do disposto no artigo 37 desta Lei."*.

Dessa maneira, todas as suas alegações da Autuada, em sua defesa, não podem servir para excluir a sua responsabilidade administrativa, na medida em que não traz aos autos qualquer prova de que assim ocorreu. Assim sendo, não há nos autos qualquer comprovação que possa excluir a responsabilidade da Autuada quanto ao ato infracional praticado e afastar a aplicação da sanção administrativa.

2.3. Conclusão

Pode-se calcular cada extrapolação de jornada constatada, de acordo com a cópia dos seguintes documentos:

a) Página n.º 040 do Diário de Bordo n.º 029/PT-MEX/14 (fl. 03v);

b) Página n.º 050 do Diário de Bordo n.º 020/PT-MEA/14 (fl. 04v);

c) Página n.º 046 do Diário de Bordo n.º 086/PT-MED/14 (fl. 05v);

d) Página n.º 006 do Diário de Bordo n.º 059/PT-OGP/2016 (fl. 06v);

e) Página n.º 036 do Diário de Bordo n.º 015/PT-MEM/2016 (fl. 07);

f) Página n.º 022 do Diário de Bordo n.º 015/PT-MEM/2016 (fl. 08v);

g) Página n.º 022 do Diário de Bordo n.º 090/PT-OZA/15 (fl. 09v);

h) Página n.º 005 do Diário de Bordo n.º 035/PT-MHC/2015 (fl. 10v);

i) Página n.º 024 do Diário de Bordo n.º 056/PR-IHP/2015 (fl. 11v);

j) Página n.º 036 do Diário de Bordo n.º 030/PT-MEO/2015 (fl. 12v);

k) Página n.º 046 do Diário de Bordo n.º 023/PT-MHC/2015 (fl. 13v);

l) Página n.º 038 do Diário de Bordo n.º 024/PT-MEB/2015 (fl. 14).

Para tais cálculos foram coletadas informações acerca das horas do nascer e pôr do sol para fins de apuração de hora de trabalho noturno, segundo consulta ao endereço eletrônico http://www.aisweb.aer.mil.br/?i=nascer-por-do-sol, do DECEA/COMAER, conforme a Tabela abaixo:

Aeronave	Data	Tripulante (CANAC)	Nascer e Pôr do Sol (SEI)
PT-MEX	08/07/2014	111249	1163466
PT-MEA	08/07/2014	114617	1163466
PT-MED	08/07/2014	111390	1163466
PT-OGP/PT-MEM	19/04/2016	111787	1163517
PT-MEM	18/03/2016	114617	1163522

PT-OZA	12/11/2015	554105	1163544
PT-MHC	05/11/2015	125473	1163993
PR-IHP	21/01/2016	114617	1163996
PT-MEO	07/05/2015	114617	1164003
PT-MHC/PT-MEB	31/08/2015	117031	1164009

Constata-se, pela análise dos documentos acostados (fl. 03/14), a duração de cada jornada realizada por diferentes tripulantes e permitida pela Autuada, conforme as Tabelas abaixo:

1. Dia 08/07/2014 (PT-MEX):

Apresentação (a)	Primeira Partida	Último Corte (b)	Final da Jornada (c) (c) = (b+30min)	Nascer do Sol (hora Zulu)	Por do Sol (hora Zulu)
8/7/14 12:52	**8/7/14 13:22**	**9/7/14 4:54**	**9/7/14 5:24**	**9:49**	**20:36**
Jornada noturna antes nascer do sol (d)	Jornada noturna após pôr do sol (e)	Total da Jornada noturna (f) = (d)+(e)	Acréscimo noturno (g) = [(f)*0,1428]	Jornada Padrão (h)	Período de refeição (i)
00:00	**8:48**	**8:48**	**01:15:26**	**11:00**	**00:00**
Interrupção Programada da Viagem (início) (j)	Interrupção Programada da Viagem (fim) (k)	Total da Interrupção Programada da Viagem (l) = (k)-(j)	Dilatação da Jornada de trabalho (m) = (l)/2 (quando maior que 4h)	**Total da Jornada (n) = (c) - (a) + (g) - (i)**	
8/7/14 16:03	**9/7/14 0:03**	**8:00**	**4:00**	**17:47**	
Limite Legal para Jornada (o) = (h)+(m)	**Extrapolação Efetiva (n)-(o)**	Apresentação para próxima jornada (p)	**Reapresentação (q)**	**Repouso Previsto**	**Repouso Efetivo (q-c)**
15:00	**2:47**	**-**	**-**	**-**	**-**

2. Dia 08/07/2014 (PT-MEA):

Apresentação (a)	Primeira Partida	Último Corte (b)	Final da Jornada (c) (c) = (b+30min)	Nascer do Sol (hora Zulu)	Por do Sol (hora Zulu)
8/7/14 13:26	**8/7/14 13:56**	**9/7/14 5:30**	**9/7/14 6:00**	**9:49**	**20:36**
Jornada noturna antes nascer do sol (d)	Jornada noturna após pôr do sol (e)	Total da Jornada noturna (f) = (d)+(e)	Acréscimo noturno (g) = [(f)*0,1428]	Jornada Padrão (h)	Período de refeição (i)
00:00	**9:24**	**9:24**	**01:20:34**	**11:00**	**00:00**
Interrupção Programada da Viagem (início) (j)	Interrupção Programada da Viagem (fim) (k)	Total da Interrupção Programada da Viagem (l) = (k)-(j)	Dilatação da Jornada de trabalho (m) = (l)/2 (quando maior que 4h)	**Total da Jornada (n) = (c) - (a) + (g) - (i)**	
8/7/14 16:24	**9/7/14 0:24**	**8:00**	**4:00**	**17:54**	
Limite Legal para Jornada (o) = (h)+(m)	**Extrapolação Efetiva (n)-(o)**	Apresentação para próxima jornada (p)	**Reapresentação (q)**	**Repouso Previsto**	**Repouso Efetivo (q-c)**
15:00	**2:54**	**-**	**-**	**-**	**-**

3. Dia 08/07/2014 (PT-MED):

Apresentação (a)	Primeira Partida	Último Corte (b)	Final da Jornada (c) (c) = (b+30min)	Nascer do Sol (hora Zulu)	Por do Sol (hora Zulu)
8/7/14 13:27	**8/7/14 13:57**	**9/7/14 5:37**	**9/7/14 6:07**	**9:49**	**20:36**
Jornada noturna antes nascer do sol (d)	Jornada noturna após pôr do sol (e)	Total da Jornada noturna (f) = (d)+(e)	Acréscimo noturno (g) = [(f)*0,1428]	Jornada Padrão (h)	Período de refeição (i)
00:00	**9:31**	**9:31**	**01:21:34**	**11:00**	**00:00**

Interrupção Programada da Viagem (início) (j)	Interrupção Programada da Viagem (fim) (k)	Total da Interrupção Programada da Viagem (l) = (k)-(j)	Dilatação da Jornada de trabalho (m) = (l)/2 (quando maior que 4h)	**Total da Jornada (n) = (c) - (a) + (g) - (i)**	
8/7/14 16:28	**9/7/14 0:12**	**7:44**	**3:52**	**18:01**	
Limite Legal para Jornada (o) = (h)+(m)	**Extrapolação Efetiva (n)-(o)**	Apresentação para próxima jornada (p)	**Reapresentação (q)**	**Repouso Previsto**	**Repouso Efetivo (q-c)**
14:52	**3:09**	**-**	**-**	**-**	**-**

4. Dia 19/04/2016:

Apresentação (a)	Primeira Partida	Último Corte (b)	Final da Jornada (c) (c) = (b+30min)	Nascer do Sol (hora Zulu)	Por do Sol (hora Zulu)
19/4/16 9:25	**19/4/16 9:56**	**19/4/16 20:54**	**19/4/16 21:24**	**9:23**	**20:50**
Jornada noturna antes nascer do sol (d)	Jornada noturna após pôr do sol (e)	Total da Jornada noturna (f) = (d)+(e)	Acréscimo noturno (g) = [(f)*0,1428]	Jornada Padrão (h)	Período de refeição (i)
00:00	**0:34**	**0:34**	**00:04:51**	**11:00**	**00:00**
Interrupção Programada da Viagem (início) (j)	Interrupção Programada da Viagem (fim) (k)	Total da Interrupção Programada da Viagem (l) = (k)-(j)	Dilatação da Jornada de trabalho (m) = (l)/2 (quando maior que 4h)	**Total da Jornada (n) = (c) - (a) + (g) - (i)**	
-	**-**	**0:00**	**0:00**	**12:03**	
Limite Legal para Jornada (o) = (h)+(m)	**Extrapolação Efetiva (n)-(o)**	Apresentação para próxima jornada (p)	**Reapresentação (q)**	**Repouso Previsto**	**Repouso Efetivo (q-c)**
11:00	**1:03**	**-**	**-**	**-**	**-**

5. Dia 18/03/2016:

Apresentação (a)	Primeira Partida	Último Corte (b)	Final da Jornada (c) (c) = (b+30min)	Nascer do Sol (hora Zulu)	Por do Sol (hora Zulu)
18/3/16 7:15	**18/3/16 7:45**	**18/3/16 18:13**	**18/3/16 18:43**	**9:11**	**21:19**
Jornada noturna antes nascer do sol (d)	Jornada noturna após pôr do sol (e)	Total da Jornada noturna (f) = (d)+(e)	Acréscimo noturno (g) = [(f)*0,1428]	Jornada Padrão (h)	Período de refeição (i)
1:56	**0:00**	**1:56**	**00:16:34**	**11:00**	**00:00**
Interrupção Programada da Viagem (início) (j)	Interrupção Programada da Viagem (fim) (k)	Total da Interrupção Programada da Viagem (l) = (k)-(j)	Dilatação da Jornada de trabalho (m) = (l)/2 (quando maior que 4h)	**Total da Jornada (n) = (c) - (a) + (g) - (i)**	
-	**-**	**0:00**	**0:00**	**11:44**	
Limite Legal para Jornada (o) = (h)+(m)	**Extrapolação Efetiva (n)-(o)**	Apresentação para próxima jornada (p)	**Reapresentação (q)**	**Repouso Previsto**	**Repouso Efetivo (q-c)**
11:00	**0:44**	**-**	**-**	**-**	**-**

6. Dia 12/11/2015:

Apresentação (a)	Primeira Partida	Último Corte (b)	Final da Jornada (c) (c) = (b+30min)	Nascer do Sol (hora Zulu)	Por do Sol (hora Zulu)
12/11/15 7:55	**12/11/15 8:25**	**12/11/15 18:45**	**12/11/15 19:15**	**8:16**	**21:27**

Jornada noturna antes nascer do sol (d)	Jornada noturna após pôr do sol (e)	Total da Jornada noturna (f) = (d)+(e)	Acréscimo noturno (g) = [(f)*0,1428]	Jornada Padrão (h)	Período de refeição (i)
0:21	**0:00**	**0:21**	**00:03:00**	**11:00**	**00:00**
Interrupção Programada da Viagem (início) (j)	Interrupção Programada da Viagem (fim) (k)	Total da Interrupção Programada da Viagem (l) = (k)-(j)	Dilatação da Jornada de trabalho (m) = (l)/2 (quando maior que 4h)	**Total da Jornada (n) = (c) - (a) + (g) - (i)**	
-	**-**	**0:00**	**0:00**	**11:23**	
Limite Legal para Jornada (o) = (h)+(m)	**Extrapolação Efetiva (n)-(o)**	Apresentação para próxima jornada (p)	**Reapresentação (q)**	**Repouso Previsto**	**Repouso Efetivo (q-c)**
11:00	**0:23**	**-**	**-**	**-**	**-**

7. Dia 05/11/2015:

Apresentação (a)	Primeira Partida	Último Corte (b)	Final da Jornada (c) (c) = (b+30min)	Nascer do Sol (hora Zulu)	Por do Sol (hora Zulu)
5/11/15 9:37	**5/11/15 10:07**	**5/11/15 20:59**	**5/11/15 21:29**	**9:36**	**21:50**
Jornada noturna antes nascer do sol (d)	Jornada noturna após pôr do sol (e)	Total da Jornada noturna (f) = (d)+(e)	Acréscimo noturno (g) = [(f)*0,1428]	Jornada Padrão (h)	Período de refeição (i)
0:00	**0:00**	**0:00**	**00:00:00**	**11:00**	**00:00**
Interrupção Programada da Viagem (início) (j)	Interrupção Programada da Viagem (fim) (k)	Total da Interrupção Programada da Viagem (l) = (k)-(j)	Dilatação da Jornada de trabalho (m) = (l)/2 (quando maior que 4h)	**Total da Jornada (n) = (c) - (a) + (g) - (i)**	
-	**-**	**0:00**	**0:00**	**11:52**	
Limite Legal para Jornada (o) = (h)+(m)	**Extrapolação Efetiva (n)-(o)**	Apresentação para próxima jornada (p)	**Reapresentação (q)**	**Repouso Previsto**	**Repouso Efetivo (q-c)**
11:00	**0:52**	**-**	**-**	**-**	**-**

8. Dia 21/01/2016:

Apresentação (a)	Primeira Partida	Último Corte (b)	Final da Jornada (c) (c) = (b+30min)	Nascer do Sol (hora Zulu)	Por do Sol (hora Zulu)
21/1/16 11:03	**21/1/16 11:33**	**21/1/16 21:57**	**21/1/16 22:27**	**8:39**	**21:58**
Jornada noturna antes nascer do sol (d)	Jornada noturna após pôr do sol (e)	Total da Jornada noturna (f) = (d)+(e)	Acréscimo noturno (g) = [(f)*0,1428]	Jornada Padrão (h)	Período de refeição (i)
0:00	**0:29**	**0:29**	**00:04:09**	**11:00**	**00:00**
Interrupção Programada da Viagem (início) (j)	Interrupção Programada da Viagem (fim) (k)	Total da Interrupção Programada da Viagem (l) = (k)-(j)	Dilatação da Jornada de trabalho (m) = (l)/2 (quando maior que 4h)	**Total da Jornada (n) = (c) - (a) + (g) - (i)**	
-	**-**	**0:00**	**0:00**	**11:28**	
Limite Legal para Jornada (o) = (h)+(m)	**Extrapolação Efetiva (n)-(o)**	Apresentação para próxima jornada (p)	**Reapresentação (q)**	**Repouso Previsto**	**Repouso Efetivo (q-c)**
11:00	**0:28**	**-**	**-**	**-**	**-**

9. Dia 07/05/2015:

Apresentação (a)	Primeira Partida	Último Corte (b)	Final da Jornada (c) (c) = (b+30min)	Nascer do Sol (hora Zulu)	Por do Sol (hora Zulu)
7/5/15 9:28	**7/5/15 18:00**	**7/5/15 20:14**	**7/5/15 20:44**	**9:33**	**20:39**
Jornada noturna antes nascer do sol (d)	Jornada noturna após pôr do sol (e)	Total da Jornada noturna (f) = (d)+(e)	Acréscimo noturno (g) = [(f)*0,1428]	Jornada Padrão (h)	Período de refeição (i)
0:00	**0:29**	**0:29**	**00:04:09**	**11:00**	**00:00**
Interrupção Programada da Viagem (início) (j)	Interrupção Programada da Viagem (fim) (k)	Total da Interrupção Programada da Viagem (l) = (k)-(j)	Dilatação da Jornada de trabalho (m) = (l)/2 (quando maior que 4h)	**Total da Jornada (n) = (c) - (a) + (g) - (i)**	
-	**-**	**0:00**	**0:00**	**11:17**	
Limite Legal para Jornada (o) = (h)+(m)	**Extrapolação Efetiva (n)-(o)**	Apresentação para próxima jornada (p)	**Reapresentação (q)**	**Repouso Previsto**	**Repouso Efetivo (q-c)**
11:00	**0:17**	**-**	**-**	**-**	**-**

10. Dia 31/08/2015:

Apresentação (a)	Primeira Partida	Último Corte (b)	Final da Jornada (c) (c) = (b+30min)	Nascer do Sol (hora Zulu)	Por do Sol (hora Zulu)
31/8/15 8:50	**31/8/15 9:20**	**31/8/15 19:49**	**31/8/15 20:19**	**9:58**	**22:02**
Jornada noturna antes nascer do sol (d)	Jornada noturna após pôr do sol (e)	Total da Jornada noturna (f) = (d)+(e)	Acréscimo noturno (g) = [(f)*0,1428]	Jornada Padrão (h)	Período de refeição (i)
1:08	**0:00**	**1:08**	**00:09:43**	**11:00**	**00:00**
Interrupção Programada da Viagem (início) (j)	Interrupção Programada da Viagem (fim) (k)	Total da Interrupção Programada da Viagem (l) = (k)-(j)	Dilatação da Jornada de trabalho (m) = (l)/2 (quando maior que 4h)	**Total da Jornada (n) = (c) - (a) + (g) - (i)**	
-	**-**	**0:00**	**0:00**	**11:38**	
Limite Legal para Jornada (o) = (h)+(m)	**Extrapolação Efetiva (n)-(o)**	Apresentação para próxima jornada (p)	**Reapresentação (q)**	**Repouso Previsto**	**Repouso Efetivo (q-c)**
11:00	**0:38**	**-**	**-**	**-**	**-**

Cada extrapolação de jornada é uma infração autônoma. O Auto de Infração n.º 004646/2016 foi lavrado em 11/08/2016. 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 10 (dez) infrações à legislação vigente, em especial ao previsto no **artigo 302, inciso III, alínea "o" do Código Brasileiro de Aeronáutica**.

3. PROPOSTA DE DECISÃO

Face ao exposto, s**ugere-se a aplicação de multa no patamar médio, no valor de R$ 7.000,00 (Sete mil reais)**, com espeque no Anexo II, da Resolução n.º 25 da ANAC, de 25 de abril de 2008, **para cada extrapolação de jornada descrita no Auto de Infração n.º 004646/2016**, em conformidade com os parágrafos segundo e terceiro, do artigo 10, da referida Resolução, haja vista a ausência de circunstâncias agravantes previstas no parágrafo segundo, e a existência de circunstância atenuante prevista no parágrafo primeiro, inciso III, conforme consulta ao SIGEC, considerado o rol taxativo fincado no art. 22 da referida Resolução.

Desta forma, sugere-se a aplicação de multa no valor total de R$ 70.000,00 (Setenta mil reais).

10. Ato contínuo, por meio de interposição de **RECURSO ADMINISTRATIVO (DOC SEI 1317687)**, insurgiu-se a empresa da decisão condenatória, alegando "*que se deveria ter aplicado a circunstância atenuante prevista no § 1º, inciso III, do art. 22 da Resolução n.º 25 da ANAC, de 25 de abril de 2008 - ausência de penalidades no último ano*".

11. Ao cabo, pugna pela declaração de nulidade do AI com a extinção 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 traz expressamente que:

> *"Em verificação documental, constatou-se que as extrapolações de jornadas comunicadas pela empresa TWO Táxi Aéreo, nos voos abaixo elencados, não ocorreram pelas razões previstas no Art. 22, alíneas a e b, da Lei 7183/84. Ato contínuo, não se verificaram presentes elementos que justificassem imperiosa necessidade (Art. 22, alínea c), haja vista as operações terem ocorridas em rotas que dada distância e desempenho das aeronaves Cessna C208 que compõe sua frota, permitiriam à TWO constatar, previamente à última operação, que ocorreria extrapolação de jornada. Tais extrapolações teriam ocorrido mesmo sem levar em consideração as contingências que a empresa alega ter encontrado e que supostamente teriam motivado a extensão das jornadas. Nota-se que não foram contabilizadas as limitações devido a trabalho noturno, que teriam efeito de aumentar o tempo extrapolado em jornadas mistas e noturnas".*

15. Note-se que o Auto de Infração é o ato que dá inicio 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 verifique a ocorrência de infração prevista neste Código ou na legislação complementar, a autoridade aeronáutica lavrará o respectivo auto, remetendo-o à autoridade ou ao órgão competente para a apuração, julgamento ou providências administrativas cabível."*

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

17. 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."*

18. 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.

19. 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 inquinar 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)***

20. No presente caso, os fatos estão correta 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"*.

21. Desse modo, não há que se falar em nulidade do auto de infração, já que todos os requisitos legais para sua exaração foram estritamente observados.

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

FUNDAMENTAÇÃO - MÉRITO E ANÁLISE DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO

23. **Da materialidade infracional -** A peça da DC1, devidamente motivada e fundamentada pelo decisor competente, confirmou, de forma clara e objetiva, as materialidades infracionais 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 no Art. 302, inciso III, alínea "o", da Lei nº 7.565, de 19/12/1986 c/c a alínea "a", do artigo 21, da Lei n.º 7.183/1.984.

24. 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.

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

26. Não havendo argumentação com prova em contrário, deve-se prevalecer aquilo que foi apurado pela Fiscalização. A autuação 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.*

27. 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 Sylvia Zanella. Direito Administrativo. São Paulo: Atlas, 2001, página 72).

28. 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;*

29. 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.

30. Como não houve apresentação de prova apta a desconstituir a materialidade infracional, demonstrando, de forma cabal, a sua inexistência, não há que se falar em arquivamento do processo.

31. 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.

32. 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.

33. 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 expresso 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.)

34. 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.

35. 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).

36. 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.

37. 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 mínimo. 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.

38. Assim, não prospera a alegação de irrazoabilidade.

39. **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

40. 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 n° 25, em vigor desde 28/04/08, observando-se as circunstâncias atenuantes e agravantes existentes

41. Para o reconhecimento da circunstância atenuante prevista no artigo 22, § 1°, 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.

42. 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, § 1°, inciso II.

43. **Para a análise da circunstância atenuante prevista no artigo 22, § 1°, 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.

44. Em pesquisa no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – **SIGEC (SEI 1160844)** dessa Agência, ficou demonstrado, como se observa nos créditos de multa 652826160, 652827169, 652828167 e 657590160, que **HÁ PENALIDADE anteriormente aplicada ao autuado nessa situação**, especificando-se no quadro abaixo, pormenorizadamente, cada uma das infrações:

Dados do processo sob análise		Dados do SIGEC			Processo sob análise	SIGEC (SEI 1160844)
Data da Infração	Tripulante	Créditos de Multa	Data da Infração	Data de Pagamento	Decisão de Primeira Instância (DC1)	
08/07/2014	111249	652826160	25/04/2013	21/12/2016	21/11/2017	
08/07/2014	114617	652827169	25/04/2013	21/12/2016		
08/07/2014	111390	652828167	25/04/2013	21/12/2016		
19/04/2016	111787	657590160	22/08/2015	11/11/2016		
18/03/2016	114617	657590160	22/08/2015	11/11/2016		
12/11/2015	554105	657590160	22/08/2015	11/11/2016		
05/11/2015	125473	657590160	22/08/2015	11/11/2016		
21/01/2016	114617	657590160	22/08/2015	11/11/2016		
07/05/2015	114617	657590160	22/08/2015	11/11/2016		
31/08/2015	117031	657590160	22/08/2015	11/11/2016		

ANAC

Superintendência de Administração e Finanças - SAF
Gerência Planejamento, Orçamento, Finanças e Contabilidade - GPOF

Impresso por: ANAC\leonardo.japiassu **Data/Hora:** 06-09-2017 17:09:49

Dados da consulta | Consulta

Extrato de Lançamentos

Nome da Entidade: TWO TAXI AEREO LTDA **Nº ANAC:** 30000017868
CNPJ/CPF: 04263318000116 **CADIN:** Não
Div. Ativa: Não **Tipo Usuário:** Integral **UF:** SP

Receita	NºProcesso	Processo SIGAD	Data Vencimento	Data Infração	Valor Original	Data do Pagamento	Valor Pago	Valor Utilizado	Chave	Situação	Valor Débito (R$)
2081	652826160	00065078393201335	25/03/2016	25/04/2013	R$ 3.500,00	21/12/2016	11.015,64	0,00		PG	0,00
2081	652827169	00065078383201308	25/03/2016	25/04/2013	R$ 3.500,00	21/12/2016	11.015,64	0,00		PG	0,00
2081	652828167	00065078375201353	25/03/2016	25/04/2013	R$ 3.500,00	21/12/2016	11.015,64	0,00		PG	0,00
2081	657590160	00066050226201581	11/11/2016	22/08/2015	R$ 3.500,00	11/11/2016	3.500,00	3.500,00		PG0	0,00

45. Não incide, desse modo, tal atenuante ao presente caso.

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

47. 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 infração, que é o valor médio previsto, à época dos fatos, para a hipótese da letra O - COD. INI - da Tabela (III –INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS À CONCESSIONÁRIA OU PERMISSIONÁRIA DE SERVIÇOS AÉREOS - P. JURÍDICA) do Anexo II da Resolução ANAC nº 25/2008, e alterações posteriores, perfazendo um valor somado de R$ 70.000,00 (setenta mil reais).

48. **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 sua **MANUTENÇÃO**.

CONCLUSÃO

49. Pelo exposto, sugiro **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO** as multas aplicadas pela autoridade competente da primeira instância administrativa em desfavor de TWO TÁXI AÉREO LTDA, conforme individualização no quadro abaixo:

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Data da Infração	Tripulante	Infração	Enquadramento	SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINTIVO
			08/07/2014	111249	Escalar ou permitir com extrapolação	Art. 302, inciso	R$ 7.000,00
			08/07/2014	114617			R$ 7.000,00
			08/07/2014	111390			R$ 7.000,00

00066.038860/2016-27	661948177	004646/2016	19/04/2016	111787	aos limites de jornada de trabalho de tripulação simples ou mínima, fora dos casos previstos em lei.	III, alínea "o", da Lei nº 7.565, de 19/12/1986 c/c a alínea "a", do artigo 21, da Lei n.º 7.183/1.984.	R$ 7.000,00
			18/03/2016	114617			R$ 7.000,00
			12/11/2015	554105			R$ 7.000,00
			05/11/2015	125473			R$ 7.000,00
			21/01/2016	114617			R$ 7.000,00
			07/05/2015	114617			R$ 7.000,00
			31/08/2015	117031			R$ 7.000,00
[redacted]							**Soma dos valores: R$ 70.000,00 (setenta mil reais)**

50. **É o Parecer.**

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

RODRIGO CAMARGO CASSIMIRO
Técnico em Regulação de Aviação Civil
SIAPE 1624880

Documento assinado eletronicamente por **Rodrigo Camargo Cassimiro**, **Técnico(a) em Regulação de Aviação Civil**, em 31/07/2019, às 18:09, 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 **3237303** e o código CRC **E5D29749**.

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 1051/2019
PROCESSO Nº 00066.038860/2016-27
INTERESSADO: TWO TÁXI AÉREO 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 (3237303) 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 n° 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 n 381/2016, **DECIDO:**

- **NEGAR PROVIMENTO** ao Recurso, **MANTENDO** as multas aplicadas pela autoridade competente da primeira instância administrativa em desfavor de TWO TÁXI AÉREO LTDA, conforme individualizações no quadro abaixo:

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Data da Infração	Tripulante	Infração	Enquadramento	SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINTIVO
00066.038860/2016-27	661948177	004646/2016	08/07/2014	111249	Escalar ou permitir com extrapolação aos limites de jornada de trabalho de tripulação simples ou mínima, fora dos casos previstos em lei.	Art. 302, inciso III, alínea “o”, da Lei nº 7.565, de 19/12/1986 c/c a alínea “a”, do artigo 21, da Lei n.º 7.183/1.984.	R$ 7.000,00
			08/07/2014	114617			R$ 7.000,00
			08/07/2014	111390			R$ 7.000,00
			19/04/2016	111787			R$ 7.000,00
			18/03/2016	114617			R$ 7.000,00
			12/11/2015	554105			R$ 7.000,00
			05/11/2015	125473			R$ 7.000,00
							R$

			21/01/2016	114617			R$ 7.000,00
			07/05/2015	114617			R$ 7.000,00
			31/08/2015	117031			R$ 7.000,00
[redacted]							**Soma dos valores: R$ 70.000,00 (setenta mil reais**

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 02/08/2019, às 16:32, 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 **3238790** e o código CRC **49ABBC44**.

Referência: Processo nº 00066.038860/2016-27 SEI nº 3238790