



PARECER N° 651/2020/JULG ASJIN/ASJIN
PROCESSO N° 00065.078228/2013-83
INTERESSADO: OPTA TAXI AEREO LTDA

PROPOSTA DE DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA – ASJIN

Auto de Infração: 5731/2013/SSO **Lavratura do Auto de Infração:** 12/04/2013

Crédito de Multa (SIGEC): 655.933/16-6

Infração: extrapolação de jornada regulamentar de aeronauta

Enquadramento: alínea 'o' do inciso III do art. 302 do CBA c/c art. 21 da Lei do Aeronauta (Lei n° 7.183, de 05 de abril de 1984)

Data da infração: 11/11/2011 **Hora:** 23:55 **Local:** SBRF **Aeronave:** PR-MLR

Proponente: Renata de Albuquerque de Azevedo – SIAPE 1766164

1. **RELATÓRIO**

1.1. **Introdução**

Trata-se de recurso interposto por OPTA TÁXI AÉREO LTDA (anteriormente denominada OCEANAIR TÁXI AÉREO LTDA) em face da decisão proferida no curso do Processo Administrativo n° 00065.078228/2013-83, conforme registrado no Sistema Eletrônico de Informações desta Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, da qual restou aplicada pena de multa, consubstanciada essa no crédito registrado no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC sob o número 655.933/16-6.

O Auto de Infração n° 5731/2013/SSO, que deu origem ao presente processo, foi lavrado em 12/04/2013, capitulando a conduta do Interessado na alínea 'o' do inciso III do art. 302 do CBA – Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei n° 7.565, de 19/12/1986) c/c art. 21 da Lei do Aeronauta (Lei n° 7.183, de 05 de abril de 1984), descrevendo-se o seguinte (fl. 01):

Data: 11/11/2011 Hora: 23:55 Local: SBRF

Código da ementa: INI

Descrição da ocorrência: Extrapolação de jornada regulamentar de aeronauta.

HISTÓRICO: Em vistoria realizada no dia 13 de janeiro de 2012, verificou-se que o tripulante Neidir Peres Figueroa (CANAC 509745) operando a aeronave PR-MLR, no dia 11 de novembro de 2011, executou jornada de trabalho superior à descrita na Lei n° 7.183, de 05 de abril de 1984 artigo 21. Face ao exposto, a Oceanair Táxi aéreo Ltda, cometeu infração capitulada no art. 302, inciso III, alínea "o" do Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei n° 7.565, de 19 de dezembro de 1986) combinado com o art. 21 da Lei do Aeronauta (Lei n° 7.183, de 05 de abril de 1984).

No 'Relatório de Fiscalização' n° 69/2013/GVAGSP/SSO/UR/SP, de 12/04/2013 (fls. 02/02v), o

INSPAC reporta que, durante a auditoria entre os dias 11 e 13 de janeiro de 2012 na empresa Oceanair Táxi Aéreo, foram constatadas algumas irregularidades que caracterizam infração ao Código Brasileiro de Aeronáutica. Quanto ao presente fato, a fiscalização apresenta a seguinte informação:

Extrapolação da jornada de trabalho regulamentar de aeronauta, caracterizando infração capitulada no art. 302, inciso III, alínea "o" do Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986) combinado com o art. 21 da Lei do Aeronauta (Lei nº 7.183, de 05 de abril de 1984), por parte da empresa; e infração capitulada no art. 302, inciso II, alínea "j" do Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986) combinado com o art. 21 da Lei, do Aeronauta (Lei nº 7,183, de 05 de abril de 1984), por parte dos tripulantes das aeronaves.

Às fls. 03/04 constam as cópias das páginas nº 474 e 475 do Diário de Bordo da aeronave PR-MLR, de 10 e 11/11/2011.

1.2. *Defesa do Interessado*

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

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

O Autuado postou/protocolou defesa em 08/07/2013 (fls. 17/24).

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

O Autuado alega ilegitimidade passiva da defendente, afirmando que é de responsabilidade do comandante durante a viagem o cumprimento da regulamentação profissional dos tripulantes no que se refere aos limites da jornada de trabalho. Menciona o art. 12 da Portaria Interministerial 3.016, de 05/02/1988.

No mérito, alega insubsistência do auto de infração e declara que não houve extrapolção da jornada de trabalho, apresentando a seguinte justificativa:

No caso em análise a apresentação do tripulante ocorreu à 01h40min, com intervalo programado das 06h25min até 12h30min, o que equivale a 6h05min de intervalo.

Assim, nos termos do disposto no Art. 21, §1º, será acrescentada a jornada de trabalho do tripulante a metade do período de intervalo, ou seja, 03 (três) horas.

Considerando-se a duração da hora noturna bem como, o encerramento da jornada após 30min do corte, a jornada do tripulante se encerraria às 12h15min.

Com o acréscimo das horas equivalentes a metade do período de repouso, a jornada deveria se encerrar até às 15h15min.

O registro do diário de bordo anexado ao Auto de Infração demonstra que o último corte ocorreu às 14h05min, ou seja, dentro do limite estabelecido pela legislação.

Desta forma, não houve infração ao disposto na legislação vigente quanto à jornada de trabalho do aeronauta.

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

1.3. *Decisão de Primeira Instância*

Em 05/04/2016, a autoridade competente, após apontar a presença de defesa, decidiu pela aplicação, com atenuante baseada no inciso III do §1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008 ("inexistência de aplicação de penalidades no último ano") e sem agravante, de multa no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais) – fls. 43/46.

Consta nos autos a Notificação de Decisão, de 22/06/2016 (fl. 53), informando o Interessado acerca da aplicação de penalidade de multa, abrindo prazo para interposição de recurso.

Emitido o Despacho pela Secretaria desta ASJIN em 16/03/2018, restituindo o processo à origem para nova tentativa de notificação.

Consta nos autos a Notificação de Decisão nº 805/2018/CCPI/SPO-ANAC, assinada eletronicamente em 16/03/2018 (SEI nº 1623230), informando o Interessado acerca da aplicação de penalidade de multa, abrindo prazo para interposição de recurso.

1.4. ***Recurso do Interessado***

Tendo tomado conhecimento da decisão em 21/03/2018 (SEI nº 1778765), o Interessado solicitou vistas aos autos em 02/04/2018 (SEI nº 1672422).

O Interessado postou/protocolou recurso em 02/04/2018 (processo anexado nº 00065.017380/2018-02, SEI nº 1689083).

Em suas razões, requer reforma da decisão proferida, reiterando que o comandante é o responsável pelo cumprimento da legislação e normas aplicáveis ao transporte aéreo, incluindo o cumprimento da regulamentação profissional dos tripulantes.

Apresenta argumentação de solidariedade. Afirma que o reconhecimento da solidariedade entre o Recorrente e o aeronauta deve culminar na nulidade do Auto de Infração em análise e cancelamento da penalidade aplicada. Declara que o tripulante Neidir Peres Figueroa (CANAC 509745), mencionado no histórico do Auto de Infração que inaugura o processo em tela, recebeu o Auto de Infração nº 5733/2013/SSO, imputando-lhe a titularidade da mesma infração descrita no Auto de Infração em análise, sendo instaurado procedimento administrativo distinto deste.

Ao final, requer seja conhecido e provido o recurso, reformando-se a decisão proferida para cancelar a penalidade aplicada, determinando-se o arquivamento do processo administrativo.

Tempestividade do recurso certificada em 12/12/2018 – SEI nº 2512039.

1.5. ***Gravame à Situação do Recorrente***

Em 12/12/2018, foi identificada a possibilidade de decorrer gravame à situação do Recorrente diante o afastamento da circunstância atenuante com base no inciso III do §1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008 ("inexistência de aplicação de penalidades no último ano") aplicada em decisão de primeira instância, podendo a multa ser agravada para o valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais) – SEI nº 2499201 e 2499204.

Em 17/01/2019, emitida a Ofício nº 267/2019/ASJIN-ANAC quanto à possibilidade de decorrer gravame à situação do Recorrente (SEI nº 2611083).

Tendo sido cientificado em 28/01/2019 (SEI nº 2673652), o Interessado protocolou recurso em 11/02/2019 nesta Agência (SEI nº 2696828).

No documento, aduz que “*a inexistência de aplicação definitiva de sanções nos 12 (doze) meses anteriores à data do cometimento da infração em julgamento, é circunstância de atenuante que deve ser considerada na dosimetria da aplicação da sanção*”, conforme disposto no art. 36 , §1º, inciso III, da Resolução nº 472, de 06/06/2018.

Alega que os processos administrativos citados no Parecer nº 333/2018/JULG ASJIN/ASJIN não devem ser considerados para afastar a atenuante, justificando que as decisões definitivas nesses processos

ocorreram após o cometimento da infração em análise.

Declara que a decisão desta ASJIN, que se pretende afastar a circunstância atenuante está em desconformidade com o entendimento desta ASJIN consignado na Ata de Reunião de Colegiado 05/2017 e na Resolução vigente.

Ao final, requer que seja desconsiderada a possibilidade de agravamento da sanção aplicada, tendo em vista a fundamentação ora exposta, reiterando todos os termos do recurso interposto, para reforma da decisão proferida em primeira instância, com conseqüente cancelamento da penalidade aplicada e arquivamento do processo administrativo.

1.6. ***Outros Atos Processuais e Documentos***

Termo de Encerramento de Trâmite Físico assinado eletronicamente em 06/03/2018 (SEI nº 1571072).

Certidão de Propriedade e Ônus Reais – fls. 48/51.

Emitidos o Despacho de Irregularidade de representação em 02/05/2018 (SEI nº 1774525) e o Ofício nº 109/2018/ASJIN-ANAC em 02/05/2018 (SEI nº 1774553).

Consta nos autos AR referente ao Ofício nº 109/2018/ASJIN-ANAC, sendo o mesmo recebido pelo Interessado em 07/05/2018 (SEI nº 1828214).

Anexado aos autos o Recibo Eletrônico de Protocolo (SEI nº 1802913), referentes aos documentos: Requerimento Petição de Juntada (SEI nº 1802910), Ato Constitutivo da Empresa OPTA TÁXI AÉREO LTDA (SEI nº 1802911) e Procuração OPTA TÁXI AÉREO LTDA (SEI nº 1802912).

Consta nos autos Despacho de Aferição de tempestividade emitido em 12/07/2018 – SEI nº 2013779.

O presente expediente foi atribuído à Relatoria no sistema SEI para análise e parecer em 05/10/2018.

Consta aos autos o Despacho de Retificação de Aferição de tempestividade, documento assinado eletronicamente em 12/12/2018 (SEI nº 2512039), tomando se efeito o Despacho SEI nº 2013779 e o encaminhando o expediente para análise e deliberação.

Anexados aos autos os Extratos de Lançamento do Sistema SIGEC (SEI nº 2499200 e 4683750).

Comprovante de Inscrição e de Situação Cadastral emitido pela Receita Federal (fl. 47, SEI nº 1623204)

Despacho emitido pela Secretaria da ASJIN e assinado em 12/02/2019 (SEI nº 2697331), retornando o processo à relatoria para análise da manifestação juntada.

É o relatório.

2. **PRELIMINARES**

2.1. ***Da Regularidade Processual***

De acordo com o exposto no Relatório do presente Parecer, atentando-se para as datas dos trâmites e documentos, aponto a regularidade processual nos presentes autos visto que foram preservados os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitados os princípios da Administração Pública, em especial, o contraditório e a ampla defesa, estando, assim, pronto para, agora, receber uma decisão de segunda instância administrativa por parte desta Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância (ASJIN).

3. FUNDAMENTAÇÃO - MÉRITO E ANÁLISE DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO

3.1. *Da materialidade infracional*

Quanto ao presente processo, de acordo com os documentos juntados ao processo, no dia 11/11/2011, a empresa permitiu que Neidir Peres Figueroa (CANAC 509745), aeronauta da empresa OPTA TÁXI AÉREO LTDA, extrapolasse o limite de jornada de trabalho, contrariando o art. 21, alínea “a”, da Lei nº 7.183, 05 de abril de 1984.

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

CBA

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

(...)

III - infrações imputáveis à concessionária ou permissionária de serviços aéreos:

(...)

o) infringir as normas que disciplinam o exercício da profissão de aeronauta ou de aeroviário;

Observa-se que a Lei nº 7.183, de 05/04/1984, a qual regula o exercício da profissão de aeronauta, dispõe sobre a jornada de trabalho, apresentando, em seu art. 20, a seguinte redação:

Lei nº 7.183/1984

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

§ 1º - A jornada na base domiciliar será contada a partir da hora de apresentação do aeronauta no local de trabalho.

§ 2º - Fora da base domiciliar, a jornada será contada a partir da hora de apresentação do aeronauta no local estabelecido pelo empregador.

§ 3º - Nas hipóteses previstas nos parágrafos anteriores, a apresentação no aeroporto não deverá ser inferior a 30 (trinta) minutos da hora prevista para o início do voo.

§ 4º - A jornada será considerada encerrada 30 (trinta) minutos após a parada final dos motores.

(grifo nosso)

Quanto à duração da jornada de integrante de uma tripulação mínima ou simples, o art. 21, letra ‘a’, da mesma Lei, apresenta o disposto ‘*in verbis*’:

Lei nº 7.183/1984

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

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

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

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

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

§ 2º Nas operações com helicópteros a jornada poderá ter a duração acrescida de até 1 (uma) hora para atender exclusivamente a trabalhos de manutenção.

(grifo nosso)

Em adição, o art. 22 da Lei nº 7.183/1984 traz outras deposições em relação à jornada de trabalho, conforme redação a seguir:

Lei nº 7.183/1984

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

- a) - inexistência, em local de escala regular, de acomodações apropriadas para o repouso da tripulação e dos passageiros;
- b) - espera demasiadamente longa, em local de espera regular intermediária, ocasionada por condições meteorológicas desfavoráveis ou por trabalho de manutenção; e
- c) - por imperiosa necessidade.

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

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

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

Dessa forma, a norma é clara quanto ao limite de horas a ser observado na jornada de trabalho do aeronauta de uma tripulação mínima ou simples.

3.2. *Das Alegações do Interessado*

Quanto às alegações do interessado em defesa, tendo em vista as conclusivas informações trazidas na proposta de decisão pela Superintendência de Padrões Operacionais – SPO, apostas às fls. 43/46, reporto-me ao disposto pelo §1º do artigo 50 da Lei nº. 9.784/99, o qual dispõe que a motivação do ato administrativo, que venha a decidir recursos administrativos (inciso V deste mesmo artigo), pode “*consistir em declaração de concordância com fundamentos de anteriores pareceres, informações ou propostas, que neste caso, serão parte integrante do ato*”.

Assim, declaro, expressamente, concordar integralmente com as contra-argumentações exaradas em decisão de primeira instância pela Superintendência de Padrões Operacionais – SPO, com exceção da forma como a decisão afastou a alegação de que é da responsabilidade do Comandante o cumprimento da regulamentação profissional dos tripulantes, as quais, neste ato, passam a fazer parte das razões desta proposta.

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

Inicialmente, a autuada alega a nulidade do auto de infração por erro na capitulação, visto que a empresa teria sido tipificada como sendo autorizatária e não concessionária ou permissionária do serviço público, à luz dos art. 180 e 182, do CBA e que, por outro lado, a empresa foi penalizada pela prática de infrações imputáveis à concessionária ou permissionária de serviços públicos (alínea “o” do inciso III do Art. 302 do CBA).

No que tange aos sujeitos previstos no inciso III do artigo 302 do CBA, ou seja, “concessionária ou permissionária de serviços aéreos”, vale destacar o entendimento desta ASJIN de que o termo “permissionária” utilizado no citado texto legal, não é o mais apropriado, na medida em que a outorga de serviços aéreos se dá por meio de concessão ou autorização, podendo os outorgados, portanto, figurarem tão-somente como concessionários ou autorizatários de serviços aéreos. (vide artigos 175, §1º, 178 e 180 do CBA).

Por seu turno, o inciso III do art. 302 do mesmo diploma legal correlaciona o possível autor das condutas previstas em suas alíneas à infração própria, que só pode ser praticada por certas pessoas. Desta forma,

utiliza-se o inciso III do Art. 302 quando é possível identificar aquela pessoa a qual se refere o dispositivo infracionado.

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

Por fim, cumpre mencionar que esse entendimento está alinhado ao disposto nos itens 2.30 e 2.31 do Parecer nº 550/2012/PF-ANAC/PGF/AGU, emitido pela Procuradoria Federal junto à ANAC em 18 de outubro de 2012.

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

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

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

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

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

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

CBA

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

(...)

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

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

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

Ainda, para que a solidariedade prevista no art. 297 do CBA seja configurada, o Auto de infração que descreve a irregularidade cometida pelo preposto deveria apresentar ambos os Interessados, ou seja, aeronauta que cometeu a ação irregular e a empresa empregadora, devendo, assim, ambos participarem do

processo desde a lavratura do Auto de Infração, de forma a oportunizar seus direitos de contraditório e defesa.

Quanto à declaração do recorrente, afirmando que o tripulante Neidir Peres Figueroa (CANAC 509745) recebeu o Auto de Infração nº 5733/2013/SSO, imputando-lhe a titularidade da mesma infração descrita no Auto de Infração em análise, sendo instaurado procedimento administrativo distinto deste.

Importante reiterar que o ato infracional ora analisado visa apurar a responsabilidade da conduta infracional cometida pela empresa empregadora e prevista claramente na alínea 'o' do inciso III do art. 302 do CBA. Conforme já mencionado, o ato infracional praticado pelo aeronauta é previsto em outro dispositivo (alínea “p” do Inciso II do art. 302 do CBA), ou seja, trata-se de dois atos infracionais distintos. Portanto, entende-se que não estamos diante de possível *bis in idem*.

Assim, no presente caso, entende-se que não pode ser reconhecida a solidariedade e também não há que se falar em *non bis in idem* ou dupla penalização pelo mesmo fato, não cabendo, então, o acolhimento do pedido de cancelamento da multa aplicada e arquivamento do presente processo.

Quanto ao mérito, a empresa aérea alega insubsistência do auto de infração e declara que não houve extrapolação da jornada de trabalho, apresentando sua justificativa que houve interrupção da jornada (“*intervalo programado*”). Entretanto, conforme já exposto em decisão de primeira instância, mesmo considerando a interrupção da jornada, restou comprovada a execução da jornada de trabalho pelo tripulante Sr. Neidir Peres Figueroa no dia 11/11/2011 acima dos limites previstos em legislação.

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

Cabe mencionar o disposto no art. 27 da Resolução ANAC nº 472/2018, norma atualmente vigente, que estabelece providências administrativas decorrentes do exercício das atividades de fiscalização sob competência da ANAC:

Resolução ANAC 472/2018

Art. 27. Cabe ao autuado a prova dos fatos que tenha alegado devendo oferecê-la concomitantemente à apresentação de defesa.

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

Lei nº 9.784/99

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

Cabe mencionar que a alegação sobre a aplicação das circunstâncias atenuantes com base nos incisos do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472, de 06 de junho de 2018 (anteriormente art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008) será abordada em dosimetria da pena nesta proposta.

Diante de todo o exposto, conforme evidências e documentação nos autos (fls. 02/03), verifica-se que, de fato, a OPTA TÁXI AÉREO LTDA (anteriormente denominada OCEANAIR TAXI AÉREO LTDA) permitiu que o aeronauta Sr. Neidir Peres Figueroa extrapolasse a jornada de trabalho, restando, portanto, configurado o ato infracional pelo descumprimento do art. 21 da Lei do Aeronauta (Lei nº 7.183, de 05 de abril de 1984), infração capitulada na alínea 'o' do inciso III do art. 302 do CBA.

Isto posto, diante a comprovação do ato infracional pelo descumprimento da legislação vigente à época dos fatos, restou configurada a irregularidade apontada no AI nº 5731/2013/SSO, de 12/04/2013, ficando o Interessado sujeito a aplicação de sanção administrativa.

4. DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

Pelo exposto, houve, de fato, violação à legislação, com a prática de infração fundamentada na alínea 'o' do inciso III do art. 302 do CBA c/c art. 21 da Lei do Aeronauta (Lei nº 7.183, de 05 de abril de 1984), restando analisar a adequação do valor da multa aplicada como sanção administrativa.

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

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

Assim, a Resolução ANAC nº 472/2008 apresenta, em suas Seções VIII e IX, respectivamente, sobre as sanções aplicáveis e sua graduação. Conforme o disposto no art. 34 da Resolução ANAC nº 472/2018, a sanção de multa será expressa em moeda corrente e calculada a partir do valor intermediário constante das tabelas aprovadas em anexo a esta Resolução, salvo existência de previsão em legislação específica.

Quanto à graduação da sanção, a referida Resolução, em seu art. 36, indica que sejam consideradas as circunstâncias agravantes e atenuantes na dosimetria da aplicação de sanções. Ainda, de acordo com o §3º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018, quando inexistentes causas atenuantes ou agravantes ao caso ou quando elas se compensem deve ser aplicada a sanção no patamar médio da tabela anexa à Resolução.

Conforme entendimento sobre a dosimetria da sanção desta ASJIN e da Procuradoria junto à ANAC, a aplicação das sanções deve se dar de acordo com os valores da norma em vigência na data do cometimento do ato infracional, no entanto, os critérios de dosimetria a serem observados são os dispostos na Resolução ANAC nº 472/2018 atualmente em vigor.

No presente caso, é válido observar que os valores de multa previstos para alínea 'o' do inciso III do art. 302 do CBA, no Anexo III, da Resolução ANAC nº 25/2008 (norma em vigor à época dos fatos) são: R\$ 4.000 (grau mínimo), R\$ 7.000 (grau médio) ou R\$ 10.000 (grau máximo).

4.1. *Das Circunstâncias Atenuantes*

Quanto à circunstância atenuante prevista no art. 36, §1º, inciso I da Resolução ANAC nº 472/2018 (“o reconhecimento da prática da infração”), entende-se que o ente regulado deve reconhecer não só a prática do ato, mas também o fato de que essa conduta infringiu norma de competência da Autoridade de Aviação Civil, ou seja, o Autuado deve manifestar expressamente que reconhece o cometimento da conduta infracional.

Segundo entendimento desta ASJIN, a apresentação de argumentos contraditórios ao reconhecimento da prática da infração, em qualquer fase do processo, como, por exemplo, excludente de responsabilidade pelo cometimento do ato infracional, ausência de razão para manutenção da penalidade aplicada, pedido de afastamento de penalidade ou anulação do auto de infração, impossibilita a concessão da atenuante em questão.

Cumprir mencionar a Súmula Administrativa aprovada pela Diretoria desta Agência, conforme Decisão nº 73, de 24 de maio de 2019, e publicada no Diário Oficial da União em 30 de maio de 2019, Seção 1, p. 52, conforme redação que segue:

SÚMULA ADMINISTRATIVA ANAC Nº 001/2019

ENUNCIADO: A apresentação pelo autuado de argumentos contraditórios ao “reconhecimento da prática da infração” é incompatível com a aplicação da atenuante prevista no art. 22, § 1º, inciso I, da Resolução nº 25, de 25 de abril de 2008, e no art. 36, § 1º, inciso I, da Resolução nº 472, de 6 de junho de 2018, a menos que se trate de explanação do contexto fático no qual ocorreu a infração ou de questões preliminares processuais.

Cabe ressaltar que as alegações trazidas pelo Interessado, em defesa e recurso, são incompatíveis com o

“reconhecimento da prática da infração”.

Dessa forma, entende-se que não consta nos autos qualquer evidência que justifique a aplicação da circunstância atenuante de “reconhecimento da prática da infração”, devendo, portanto, ser afastada a sua incidência.

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

Também é requisito para concessão da referida atenuante que as providências tenham sido tomadas antes de proferida a decisão de primeira instância administrativa. Ainda, a aplicação da referida atenuante se faz somente quando há nos autos comprovação de que a adoção tomada pelo Interessado foi voluntária e eficaz para evitar ou amenizar as consequências da infração.

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

Dessa maneira, diante dos documentos acostados aos autos, não é possível aplicar a circunstância atenuante disposta no inciso II do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018.

Cabe mencionar que, em decisão de primeira instância, de 05/04/2016 (fls. 43/46), após apontar a presença de defesa, foi confirmado o ato infracional, aplicando, com atenuante disposta no inciso III do §1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008 (“inexistência de aplicação de penalidades no último ano”) e sem agravante, a multa no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais).

Para a análise da circunstância atenuante prevista no artigo 36, §1º, inciso III, da Resolução ANAC nº 472/2018 (“a inexistência de aplicação definitiva de sanções nos 12 (doze) meses anteriores à data do cometimento da infração em julgamento”), é necessária pesquisa no Sistema Integrado de Gestão de Crédito (SIGEC) para identificar existência de aplicação de penalidade ao ente regulado no período de um ano encerrado em 11/11/2011 – que é a data da infração ora analisada.

No presente caso, conforme consulta ao extrato de lançamento no Sistema Integrado de Gestão de Créditos (SIGEC), em anexo (SEI nº 4683750), verifica-se que existe sanção de multa aplicada em definitivo no último ano contado da data do ato infracional (11/11/2011) à OPTA TÁXI AÉREO LTDA em outros processos administrativos, como, por exemplo, SIGAD nº 60800.237295/2011-15 e 00065.077498/2013-77, respectivamente, com créditos de multa SIGEC nº 643.521/14-1 e 650.275/15-0.

Cabe ressaltar que o Interessado foi regularmente notificado ante a possibilidade de decorrer gravame a sua situação, com o afastamento dessa circunstância, conforme o disposto no parágrafo único do artigo 64 da Lei nº 9.784/99 (SEI nº 2499201 e 2499204).

Em sua manifestação após notificação, o Recorrente aduz que não cabe o afastamento da circunstância atenuante, justificando que os processos referidos no Parecer nº 333/2018/JULG ASJIN/ASJIN (SEI nº 2499201) não podem servir para tal.

Contudo, verifica-se que os atos infracionais que deram origem aos processos SIGAD nº 60800.237295/2011-15 e 00065.077498/2013-77 ocorreram, respectivamente, em 06/09/2011 e 15/10/2011 (ou seja, os fatos se deram no período de doze meses encerrado em 11/11/2011), e data de vencimento dos créditos de multa em 10/10/2014 e 30/10/2015. Assim, quando do julgamento do presente processo, já existiam penalidades definitivamente aplicadas para os dois referidos processos.

Em adição, cumpre mencionar que o Parecer mencionado pelo Recorrente e o presente estão em acordo com o entendimento desta ASJIN consignado na Ata de Reunião de Colegiado 05/2017 e na Resolução vigente.

Portanto, não se verifica a possibilidade de manutenção da circunstância atenuante aplicada pelo setor competente em decisão de primeira instância. Cabe ressaltar que o Interessado foi regularmente notificado

ante a possibilidade de decorrer gravame a sua situação, com o afastamento dessa circunstância, conforme o disposto no parágrafo único do artigo 64 da Lei nº 9.784/99 (SEI nº 2499201 e 2499204).

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

4.2. *Das Circunstâncias Agravantes*

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

4.3. *Da Sanção a Ser Aplicada em Definitivo*

Assim, nos casos em que não há agravantes nem atenuantes, ou quando estas se compensam, deve ser aplicado o valor médio da tabela em anexo à Resolução ANAC nº 25/2008 (norma vigente à época dos fatos).

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

5. CONCLUSÃO

Pelo exposto, sugiro NEGAR PROVIMENTO ao recurso, reformando-se o valor da multa aplicada em primeira instância administrativa, AGRAVANDO-SE a pena para o valor R\$ 7.000,00 (sete mil reais).

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

Rio de Janeiro, 21 de agosto de 2020.

RENATA DE ALBUQUERQUE DE AZEVEDO

Especialista em Regulação de Aviação Civil
SIAPE 1766164



Documento assinado eletronicamente por **Renata de Albuquerque de Azevedo, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 21/08/2020, às 20:04, 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 <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **4680099** e o código CRC **470D3D08**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 620/2020

PROCESSO Nº 00065.078228/2013-83
INTERESSADO: OPTA TAXI AEREO LTDA

Brasília, 21 de agosto de 2020.

Trata-se de Recurso Administrativo interposto por OPTA TÁXI AÉREO LTDA (anteriormente denominada OCEANAIR TÁXI AÉREO LTDA), CNPJ 05.752.384/0001-12, contra Decisão de 1ª Instância da Superintendência de Padrões Operacionais – SPO, proferida em 05/04/2016, que aplicou multa no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais), pelo cometimento da infração identificada no Auto de Infração nº 5731/2013/SSO, pela prática de extrapolação de jornada regulamentar de aeronauta. A infração foi capitulada na alínea 'o' do inciso III do art. 302 do CBA c/c art. 21 da Lei do Aeronauta (Lei nº 7.183, de 05 de abril de 1984).

Em 12/12/2018, foi verificada por esta ASJIN a possibilidade de decorrer gravame à situação do Recorrente, sendo cumprido o disposto no parágrafo único do art. 64 da Lei 9.784/1999.

Considerando que o Recorrente não apresentou nas razões recursais qualquer argumento ou prova capaz de desconstituir a infração imposta na decisão recorrida, por celeridade processual e, com fundamento no artigo 50, §1º, da Lei nº 9.784/1999, ratifico os argumentos trazidos na proposta de decisão [Parecer nº 651/2020/JULG ASJIN/ASJIN – SEI nº 4680099], ressaltando que embora a Resolução nº 472/2018 tenha revogado a Resolução ANAC nº 25/2008 e a IN ANAC nº 8, de 2008, também estabeleceu em seu artigo 82 que suas disposições não prejudicam atos já praticados e a aplicação das normas vigentes à época dos fatos, inclusive no que concerne às sanções aplicáveis.

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

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

- por NEGAR PROVIMENTO ao recurso interposto por OPTA TÁXI AÉREO LTDA, CNPJ 05.752.384/0001-12, ao entendimento de que restou configurada a prática da infração descrita no Auto de Infração nº 5731/2013/SSO, capitulada alínea 'o' do inciso III do art. 302 do CBA c/c art. 21 da Lei do Aeronauta (Lei nº 7.183, de 05 de abril de 1984), e reformando o valor da multa aplicada em primeira instância administrativa, AGRAVANDO a pena para o valor R\$ 7.000,00 (sete mil reais), sem atenuantes e/ou agravantes, referente ao Processo Administrativo Sancionador nº 00065.078228/2013-83 e ao Crédito de Multa nº 655.933/16-6.

Encaminhe-se à Secretaria da ASJIN para as providências de praxe.

Publique-se.

Notifique-se

Cássio Castro Dias da Silva
SIAPE 1467237
Presidente Turma Recursal – RJ



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 25/08/2020, às 15:45, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **4680101** e o código CRC **EFAA034B**.

