



PARECER N° 188/2020/JULG ASJIN/ASJIN
PROCESSO N° 00068.500347/2016-49
INTERESSADO: GOLDEN AIR - AEROTAXI LIMITADA

PROPOSTA DE DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA – ASJIN

Auto de Infração: 004783/2016 **Lavratura do Auto de Infração:** 05/09/2016

Crédito de Multa (SIGEC): 663.302/18-1

Infrações: permitir que tripulante não gozasse período mínimo de repouso regulamentar

Enquadramento: alínea 'o' do inciso III do art. 302 do CBA c/c art. 34, alínea 'a', da Lei nº 7.183/84

Datas das infrações: conforme tabela anexada ao AI

Proponente: Renata de Albuquerque de Azevedo – SIAPE 1766164

1. **RELATÓRIO**

1.1. **Introdução**

Trata-se de recurso interposto por GOLDEN AIR - AEROTAXI LIMITADA em face da decisão proferida no curso do Processo Administrativo nº 00068.500347/2016-49, conforme registrado no Sistema Eletrônico de Informações (SEI) 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 663.302/18-1.

O Auto de Infração nº 004783/2016, que deu origem ao presente processo, foi lavrado em 05/09/2016, capitulando as duas condutas do Interessado na alínea 'o' do inciso III do art. 302 do CBA – Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº 7.565, de 19/12/1986) c/c art. 34, alínea 'a', da Lei nº 7.183/84, descrevendo-se o seguinte (SEI nº 0104745 e 0109050):

CÓDIGO DA EMENTA

00.0007565.0264

DESCRIÇÃO DA EMENTA

Permitir que tripulante deixe de observar período mínimo de repouso.

HISTÓRICO

Foi constatado, após análise das evidências colhidas durante a auditoria especial na Base Principal de Operações da GOLDEN AIR AEROTÁXI LTDA, realizada no seu hangar (SBFL), no dia 02.06.2016, que a referida sociedade empresária permitiu que o Sr. VEIMAR ROMANO FACCHIN, CANAC 322495, não gozasse do repouso antes do iniciar os voos elencados na tabela em anexo, não observando o período legal entre o término de jornada e o início da seguinte, consoante o art. 34, alínea a, da Lei 7.183/84.

Em anexo ao Auto de Infração, é apresentada a Tabela com as informações das irregularidades constatadas, conforme reprodução a seguir:

Nº de irregularidades	Término da jornada anterior		Hora da partida, não observando o repouso	
1	24/05/2014	01:43	24/05/2014	09:00
2	31/05/2014	19:40	01/06/2014	06:41

1.2. **Relatório de Fiscalização**

Consta nos autos o 'Relatório de Fiscalização', no qual são apontadas as irregularidades constatadas – SEI nº 0148695.

Em adição, como documentos probatórios, são apresentadas as cópias das páginas nº 45 e 49 do Diário de Bordo nº 011/PT-LDM/2014 (SEI nº 0148716).

1.3. **Defesa do Interessado**

Notificado da lavratura do Auto de Infração em 16/11/2016 (SEI nº 0241939), o Autuado apresentou defesa em 07/12/2016 (SEI nº 0248493).

No documento, o Autuado apresenta, resumidamente, as seguintes alegações:

- Indica que o auto de infração se refere a multa pela suposta falta de folga do tripulante. Menciona o art. 291 do CBA e art. 4º da Resolução ANAC nº 25/2008.
- Afirma que o tripulante não trabalhou da forma declinada pelo fiscal. Declara que o “Sr. Veimar não é empregado da Empresa Golden Air, sendo certo que não realizou voo comercial (fretamento)”. Afirma que o tripulante realizou atividade particular e não ultrapassou qualquer jornada de trabalho. Aduz que a aplicação da Lei nº 7.183/84 é válida exclusivamente para empregado e justifica que foi punido por realizar voo fretado, e não privado. Alega sobre uma suposta incongruência entre o Auto de Infração, mote desse processo, e outro por ele recebido, e que trata de falta de qualificações mínimas para função como piloto de táxi-aéreo (AI nº 004790/2016, processo administrativo nº 00068.500354/2016-41). Pugna pela improcedência.
- Menciona o Parecer nº 2/2014/SPO/ANAC e Despacho nº 30/2014/SPO/ANAC, sobre o entendimento fincado na SPO que trata de orientações para tratamento de matéria com base na autuação de comissário de voo diante do descumprimento do art. 30 da Lei nº 7.183/84. O Interessado requer a observância de forma subsidiária desse entendimento, que sustentaria, segundo o mesmo, a anulação da infração.
- Aduz que deve ser levado em conta o princípio *non bis in idem*, apresentando seus argumentos de terem sido lavrados autos de infração para a empresa e para o tripulante pelo mesmo motivo. Indica ausência de norma prevendo dupla punição pelo mesmo fato e requer a insubsistência do presente auto.
- O Interessado requer que seja considerada “a inexistência de auto de infração em período de um ano anterior ao presente” e indica que o “requerimento é realizado de forma acessória a presente defesa, caso a mesma não seja aceita”. Menciona o art. 22, §1º, da Resolução ANAC nº 25/2008. Afirma que deve ser levado em conta que a empresa “realizou treinamento com os comandantes de forma a regularizar o suposto fato contido no auto” e declara que “após tal reunião foi implementado novos documentos, justamente para que não houvesse qualquer outra interpretação que pudesse gerar o presente auto.” Caso não seja considerado insubsistente o presente auto, requer que seja considerada a atenuante.

- O Autuado requer que seja provido o recurso, devendo ser declarado prescrito o presente processo. Alternativamente, que sejam canceladas as multas aplicadas pelas razões expostas em sua defesa. Caso não haja a improcedência do processo, o fornecimento do prazo requerido. Ao final, pede deferimento.

1.4. *Decisão de Primeira Instância*

Em 08/03/2018, 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 ("a inexistência de aplicação de penalidades no último ano") e sem agravante, de 2 (duas) penalidades de multa no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais) cada, totalizando o valor de R\$ 8.000,00 (oito mil reais) – SEI nº 0945430 e 0945458.

Consta nos autos a Notificação de Decisão – PAS nº 751/2018/CCPI/SPO-ANAC, documento assinado eletronicamente em 12/03/2018 (SEI nº 1604308), informando o Interessado acerca da aplicação de penalidade de multa, abrindo prazo para interposição de recurso.

1.5. *Recurso do Interessado*

Tendo tomado conhecimento da decisão em 20/03/2018 (SEI nº 1781730), o Interessado postou recurso em 28/03/2018 (processo anexado nº 00065.016011/2018-94, SEI nº 1665442).

Em suas razões, o Recorrente afirma que o auto se refere a multa pela suposta falta de folga de tripulante e reitera suas alegações apresentadas em defesa e acrescenta:

- No mérito, alega que foi apontado que o Sr. Veimar não seria empregado da Empresa. Afirma que não foi acolhida sua alegação em defesa por não ter apresentado a CTPS do tripulante para comprovar este fato. Declara que “a prova para ausência de vínculo de emprego é a testemunhal e não documental, eis que a cópia da CTPS não comprova cabalmente a existência de vínculo de emprego”. Requer a produção de prova oral para tanto. Caso não seja provido, requer a nulidade do presente auto.
- Aduz quanto à suposta incompetência do autuante. Menciona o art. 42 do Regimento Interno da ANAC (Resolução ANAC nº 381/2016), sustentando que somente as Superintendências e os titulares dos órgãos de assistência direta e imediata vinculados diretamente à Diretoria têm competência legal para aplicar penalidades resultantes do descumprimento da legislação aeronáutica. Entende que “a pessoa que apreciou o recurso não tem competência para tanto”, sendo esse motivo para anulação do auto de infração. Alega também que o auto de infração é nulo por não demonstrar que o ato foi praticado por servidor público competente. Aponta que é impossível determinar se quem aplicou o auto de infração tinha as condições de legalidade e legitimidade para tal, tendo em vista que não há nenhuma informação no auto de infração, ou mesmo publicação em Diário Oficial da União, de qualquer ato de delegação de competência para autuante. Apresenta seu entendimento que, caso haja delegação, esta fere o que determina o art. 11 da Lei nº 9.784/99, a qual indica 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. Reclama que não pode exercer seu amplo direito de defesa, justificando que não consta no auto de infração a indicação da autoridade competente, nem mesmo um endereço de correspondência, para a qual deveria apresentar sua defesa.
- Alega que “não se pode aplicar uma multa por infração” e apresenta seu entendimento que a situação não é prevista em norma legal. Menciona os artigos 10 e 20 da Resolução ANAC nº 25/2008 e art. 2º da Lei nº 9.784/99. Afirma que o Anexo I da Resolução ANAC nº 25/2008 “não declina que a multa será por infração, mas sim pelo descumprimento da norma”.
- Cita a Nota Técnica nº 10/2016/ACPI/SPO e pugna pela aplicação do princípio de razoabilidade

nos casos de infrações repetitivas que englobem o mesmo conjunto probatório, sustentando que essas não devem ser individualizadas, e sim tratadas em conjunto.

- Reitera suas alegações quanto ao princípio *non bis in idem* e afirma que “ninguém pode ser sancionado duas vezes pela mesma infração”. Declara que “inexiste fundamento para multiplicação da multa, eis que o auto não pode ser dividido, conforme extensamente já declinado no recurso, e na presente peça”. Requer a aplicação de multa no valor de R\$ 4.000,00 e que seja apontado o fundamento legal.
- O Recorrente solicita que seja provido o presente recurso, devendo ser declarado prescrito o presente processo. Alternativamente, que sejam canceladas as multas aplicadas pelas razões expostas no documento.
- Ao final, caso não seja provido o presente recurso, solicita “a possibilidade de recolhimento com 50% de desconto”.

Tempestividade do recurso certificada em 12/07/2018 – SEI nº 2013886.

1.6. ***Manifestação do Interessado***

Em 31/10/2018, o interessado protocolou nova manifestação (SEI nº 2382308, conforme recibo eletrônico de protocolo SEI nº 2382310).

No documento, o Interessado alega que “no presente processo existem diversas circunstâncias relevantes que demonstram estar o processo eivado de vícios insanáveis”. Afirma que a empresa foi surpreendida com a notificação da decisão de primeira instância “sem que pudesse exercer seu direito constitucional a ampla defesa e o contraditório” e que nessa notificação não existe “qualquer informação sobre a tipificação das supostas infrações ou o seu fundamento jurídico”. Aduz que a conduta desta ANAC afronta a lei, tornando a infração nula de pleno direito.

O Recorrente apresenta, resumidamente, as seguintes alegações:

- Reitera seus argumentos de incompetência do autuante.
- Aduz a ocorrência de cerceamento de defesa, dispondo que “não pode desenvolver uma ampla defesa e o contraditório, via recurso, tendo em vista não saber os motivos pelos quais está sendo multada e não ter acesso a qualquer documento produzido, que deveriam fazer parte integrante da Notificação de Decisão, conforme prevê o art. 26, §1º, VI da Lei n.º 9.784/99”.
- Argumenta sobre a falta de motivação, descrevendo que a Notificação de Decisão informa apenas que foi aplicada a penalidade de multa no valor de R\$ 8.000,00 (oito mil reais). Alega que não há qualquer indício, no ofício de notificação da Decisão, sobre que fato ou conduta executada pela Recorrente, que fosse considerada como infracional, entendendo que a sanção imposta não atende ao disposto no art. 50, inciso II, §1º da Lei 9.784/99.
- Alega ilegalidade da notificação de decisão, afirmando que essa não atende ao que determina o art. 26, inciso VI, da Lei nº 9.784/99. Considera que “não há na Notificação de Decisão quaisquer fatos ou fundamentos jurídicos que indiquem as razões pelas quais a Anac decidiu por multar a empresa”. Conclui que o processo é absolutamente nulo. O Recorrente aduz que a notificação é assinada por agente administrativo, que segundo entende, não teria competência atribuída em lei para expedir tal notificação, o que a tornaria absolutamente ilegal.
- Aborda o conceito de competência. Afirma que a competência é impessoal, sendo a mesma para todos os agentes investidos no mesmo cargo, ela existe antes da nomeação e continua a existir depois, nas hipóteses de vacância. Acrescenta que a competência é o primeiro requisito de validade do ato administrativo.
- Aduz sobre ilegalidade do valor da multa, apresentando seu entendimento que a Lei nº

11.182/2005, que cria a Agência Nacional de Aviação Civil, e o Regimento Interno da Agência não a autorizam majorar ou mesmo atualizar os valores das multas, “que somente poderão ser alterados mediante nova lei ordinária”. Afirma “Mesmo que as normas utilizadas autorizassem expressamente a majoração ou atualização, ainda assim, seriam manifestamente ilegais, pois, estariam contrárias ao próprio Código Brasileiro de Aeronáutica, lei ordinária, que somente pode ser revogada por outra lei ordinária que dê tratamento diverso aos valores atualmente estipulados”. Acrescenta que o valor imputado à Recorrente fere os princípios da proporcionalidade e da razoabilidade. Também entende que o cálculo do valor da multa ser amparado em resolução é absolutamente ilegal e que “o agente que apresentou a proposta de decisão, não tem competência legal para atribuir, dentro da escala ilegal e absurda, a dosimetria de valores, determinando o valor estipulado como sendo razoável ao caso”.

- Discorre sobre a desproporcionalidade e a irrazoabilidade do valor da multa. Declara que “as multas administrativas são tipo de penalidade pecuniária que buscam compensar o possível dano causado pelo contribuinte ao Estado com a prática da infração”. Contudo, alega que, se a multa é fixada em valor excessivo, suficiente para inviabilizar a vida financeira do Recorrente, tal penalidade toma caráter de ato confiscatório e se desvia da sua finalidade, impondo-se a sua anulação judicial. Afirma que “é absolutamente desproporcional atribuir um valor tão alto por uma infração que sequer sabemos se existiu, já que não sabemos qual foi a fundamentação para aplicá-la.”
- Dispõe sobre a revogação do ato administrativo. Afirma que a Administração Pública pode anular seus próprios atos, quando eivados de vícios que os tornam ilegais, porque deles não se originam direitos; ou revogá-los, por motivo de conveniência ou oportunidade, respeitados os direitos adquiridos, e ressalvada, em todos os casos, a apreciação judicial. Considera que, embora a ANAC argumente que os atos da administração gozem de presunção de legalidade e legitimidade, esta presunção persiste enquanto perdurar o estado de legalidade sem que haja impugnação. E que apontada a ilegalidade o órgão tem o dever de anular quando estes atos são manifestamente ilegais. Entende que nestes casos não cabe alternativa ao órgão senão anular o referido ato, como afirma ser o caso em tela. Contrapõe que “se a presunção de legalidade e legitimidade pudesse persistir mesmo quando há impugnação e a constatação de que o ato é realmente ilegal, estaríamos a mercê de um estado arbitrário e o princípio da legalidade não precisaria existir”. Cita Súmula 473 do Supremo Tribunal Federal.
- A respeito da representação esclarece que conforme estabelece o art. 37 da Lei nº 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 proverá, de ofício, à obtenção dos documentos ou das respectivas cópias. Informa 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.
- No mérito, alega que “a empresa não teve seus direitos respeitados e não pode desenvolver uma ampla defesa e o contraditório, via recurso, tendo em vista todos os vícios apresentados”.
- Em seus pedidos, considera que demonstrada a nulidade do Auto de Infração, pela constatação de vícios insanáveis na autuação, consubstanciados no desrespeito aos princípios constitucionais da legalidade, contraditório e ampla defesa, requer que seja demonstrada a improcedência da sanção imposta, face os vícios materiais e formais apresentados. Ao final, requer nulidade do auto de infração e extinção do presente processo administrativo.

1.7. ***Outros Atos Processuais e Documentos***

Comprovante de Inscrição e de Situação Cadastral emitido pela Receita Federal (SEI nº 1604296).

Consta aos autos o Despacho da Secretaria da ASJIN, documento assinado eletronicamente em 12/07/2018 (SEI nº 2013886), certificando a tempestividade do recurso e encaminhando o processo para

análise e deliberação.

Anexados aos autos Extratos de Lançamento do Sistema SIGEC (SEI nº 0945451, 1604303 e 4110278).

É o relatório.

2. PRELIMINARES

2.1. *Da Alegação da Ocorrência de Prescrição*

Em peça de defesa e recurso, o Interessado requer que seja provido o recurso, devendo ser declarado prescrito o presente processo.

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

Lei nº 9.873/99

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

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

(...)

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

Lei nº 9.873/99

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

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

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

III – pela decisão condenatória recorrível.

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

(grifo nosso)

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

Lei nº 9.873/99

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

Ainda, frisa-se que o tema já foi exaustivamente analisado pela Procuradoria Federal junto à ANAC nos Pareceres nº 0158/2015/DDA/PFANAC/PGF/AGU, 0347/2016/PROT/PFANAC/PGF/AGU e

01/2015/PROT/PFANAC/PGF/AGU. Assim, com base na referida Lei e nesses Pareceres, pode-se afirmar o seguinte:

No caso em tela, as infrações imputadas ocorreram no período compreendido de **24 a 31/05/2014**, sendo o auto de infração lavrado em **05/09/2016** (SEI nº 0104745 e 0109050). O Autuado foi notificado da(s) infração(ões) em **16/11/2016** (SEI nº 0241939). Verifica-se, ainda, que a decisão de primeira instância é datada de **08/03/2018** (SEI nº 0945430 e 0945458).

Conforme art. 2º da Lei nº 9.873/99, a prescrição da ação punitiva é **interrompida** conforme disposto em seus incisos, reiniciando, assim, a contagem do prazo. Ou seja, verifica-se que houve marco interruptivo do prazo prescricional, o que nos leva a concluir que se encontra dentro do lapso temporal disposto no *caput* do artigo 1º da Lei nº 9.873/99, afastando-se, portanto, a alegação do Interessado quanto à prescrição quinquenal.

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

- Os fatos geradores ocorreram no período de 24 a 31/05/2014, conforme tabela anexada ao AI, sendo lavrado o Auto de Infração com o início do presente processo administrativo em 05/09/2016 (SEI nº 0104745 e 0109050);
- O Interessado foi notificado da lavratura do Auto de Infração em 16/11/2016 (SEI nº 0241939), tendo apresentado sua defesa em 07/12/2016 (SEI nº 0248493);
- A decisão de primeira instância foi prolatada em 08/03/2018 (SEI nº 0945430 e 0945458);
- Notificado da decisão em 20/03/2018 (SEI nº 1781730), o interessado apresenta recurso em 28/03/2018 (SEI nº 1665442), sendo a tempestividade do recurso certificada em 12/07/2018 (SEI nº 2013886);
- O Interessado apresentou nova manifestação em 31/10/2018 (SEI nº 2382308).

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

Dessa maneira afasta-se alegação de ocorrência de prescrição ou excesso do prazo de julgamento, visto que o presente processo foi analisado e julgado dentro dos prazos previstos na Lei nº 9.873/99.

2.2. *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 fato, imputa-se à empresa GOLDEN AIR - AEROTAXI LIMITADA as duas condutas irregulares por ter infringido as normas que disciplinam o exercício da profissão de aeronauta ao não observar o limite mínimo de 12 (doze) horas de repouso para o tripulante Sr. VEIMAR ROMANO FACCHIN, CANAC 322495, após jornada de trabalho de até 12 (doze) horas nas datas apresentadas na tabela em anexo ao Auto de Infração nº 004783/2016, contrariando, assim, o art. 34, alínea 'a', da Lei nº 7.183/84, infrações capituladas na alínea 'o' do inciso III do art. 302 do CBA.

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

CBA

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

(...)

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;

Imputa-se, no caso, a inobservância do artigo 34, alínea 'a', da Lei nº 7.183/84 – diploma que regula o exercício da Profissão de Aeronauta –, abaixo transcrito:

Lei nº 7.183/84

SEÇÃO VI - Dos Períodos de Repouso

Art. 32 Repouso é o espaço de tempo ininterrupto após uma jornada, em que o tripulante fica desobrigado da prestação de qualquer serviço.

Art. 33 São assegurados ao tripulante, fora de sua base domiciliar, acomodações para seu repouso, transporte ou ressarcimento deste, entre o aeroporto e o local de repouso e vice-versa.

§ 1º O previsto neste artigo não será aplicado ao aeronauta de empresas de táxi aéreo ou de serviços especializados quando o custeio do transporte e hospedagem, ou somente esta, for por elas ressarcido.

§ 2º Quando não houver disponibilidade de transporte ao término da jornada, o período de repouso será computado a partir da colocação do mesmo à disposição da tripulação.

Art. 34 O repouso terá a duração diretamente relacionada ao tempo da jornada anterior, observando-se os seguintes limites:

a) 12 (doze) horas de repouso, após jornada de até 12 (doze) horas;

b) 16 (dezesesseis) horas de repouso, após jornada de mais de 12 (doze) horas e até 15 (quinze) horas; e

c) 24 (vinte e quatro) horas de repouso, após jornada de mais de 15 (quinze) horas.

(grifo nosso)

Vale ainda ressaltar dispositivo legal da mesma Lei acerca da contagem de tempo para encerramento da jornada de trabalho, conforme abaixo descrito:

Lei nº 7.183/1984

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

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

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

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

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

(grifo nosso)

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.

Assim, cumpre mencionar que o repouso é obrigatório, estando, diretamente, relacionado ao tempo de jornada anterior, devendo, ainda, serem observados os limites estabelecidos pelo CBA.

3.2. *Das Alegações do Interessado*

Diante das alegações e argumentos apresentados pelo Interessado, em defesa e recurso, cabe realizar as seguintes considerações e conclusões:

3.2.1. *Do pedido de pagamento com "desconto" de 50%*

Quanto ao pedido de pagamento de 50% do valor da multa, cabe observar que a solicitação da “concessão do desconto” de 50% (cinquenta por cento) sobre o valor médio da multa não é cabível na fase recursal. Importante mencionar que o Interessado, dentro das prerrogativas de seus direitos, poderia requerer o previsto na Instrução Normativa ANAC nº 08, de 06 de junho de 2008, alterada pela Instrução Normativa ANAC nº 09, de 08 de julho de 2008, conforme §1º do art. 61 a seguir:

IN ANAC nº 08/2008

Art. 61. Cabe à Superintendência de Administração e Finanças – SAF a cobrança e gestão financeira dos valores referentes ao pagamento de multas devidas em razão das decisões definitivas.

§ 1º. Mediante requerimento do interessado e dentro do prazo de defesa, será concedido desconto de 50% (cinquenta por cento) sobre o valor da multa, esta calculada pelo valor médio do enquadramento.

(grifo nosso)

Conforme dita a referida regra, o momento oportuno (e único) para o requerimento do desconto seria na vigência do prazo para apresentação da defesa prévia e o desconto calculado sob valor médio do enquadramento.

Ainda, cabe observar o disposto no §4º do artigo 7º da Instrução Normativa ANAC nº 08/2008, quanto ao impedimento da requisição do benefício do art. 61, § 1º, desta Instrução Normativa quando o processo estiver em fase recursal.

Em relação a essa questão, a ASJIN estabeleceu o entendimento, consignado em Ata de Reunião de

Colegiado 05/2017 (SEI nº 1120763), que para fins de deferimento do requerimento do §1º, do art. 61 da Instrução Normativa ANAC nº 08/2008, o pedido deve ter sido apresentado dentro do prazo de defesa estipulado pelo artigo 17 da Instrução Normativa ANAC nº 08/2008.

Cumpra mencionar que este entendimento se encontra de acordo com o Parecer nº 001/2013/NDA/PF-ANAC/PGF/AGU, da Procuradoria Geral da ANAC.

Observo que essa questão se apresenta na Resolução ANAC nº 472/2018, normativo hoje em vigor, que dispõe sobre as providências administrativas decorrentes do exercício das atividades de fiscalização sob competência da ANAC, conforme redação do art. 28 a seguir:

Resolução ANAC nº 472/2018

Art. 28. O autuado poderá apresentar, antes da decisão administrativa de primeira instância, requerimento dirigido à autoridade competente solicitando o arbitramento sumário de multa em montante correspondente a 50% (cinquenta por cento) do valor médio da penalidade cominada à infração para imediato pagamento.

§ 1º O requerimento para o arbitramento sumário da multa implicará o reconhecimento da prática da infração e a renúncia do direito de litigar administrativamente em relação à infração.

§ 2º O requerimento deverá ser apresentado em formulário próprio a ser definido pela ANAC.

§ 3º Nos casos de convalidação com reabertura de prazo para manifestação nos termos do art. 19 desta Resolução, o requerimento para o arbitramento sumário não será aproveitado, podendo o autuado apresentar novo requerimento no prazo de 5 (cinco) dias.

§ 4º O autuado deverá optar por apresentar a defesa ou o requerimento de arbitramento sumário de multa para cada uma das infrações apuradas no PAS, caso não discrimine o objeto de seu pedido, presumir-se-á abrangente a todas as infrações discutidas no processo.

§ 5º Na hipótese de apresentação de defesa e requerimento de arbitramento sumário de multa relativa a mesma infração, simultaneamente ou não, prevalecerá a defesa, dando-se continuidade ao PAS, conforme critério ordinário de dosimetria, independentemente de intimação do interessado.

§ 6º Deferido o requerimento de arbitramento, será efetuado lançamento próprio correspondente e o autuado será intimado para proceder ao pagamento da multa até o vencimento indicado na Guia de Recolhimento da União - GRU, que poderá ser emitida na página da ANAC na rede mundial de computadores.

§ 7º Efetuado o pagamento integral no prazo concedido, o PAS será arquivado.

§ 8º Não sendo integralmente adimplida a multa no prazo previsto no § 6º deste artigo, os seguintes efeitos serão produzidos:

I - o autuado deixará de fazer jus ao benefício de arbitramento sumário; e

II - o PAS será encaminhado à autoridade competente para julgamento em primeira instância sobre a aplicação das sanções cabíveis.

Dessa forma, entende-se não ser cabível o acolhimento da solicitação do Recorrente e, ainda, não se prospera a impugnação do Interessado pela insubsistência do auto de infração.

3.2.2. *Do requerimento de anulação do auto de infração*

Em defesa e recurso, o Interessado menciona o Parecer nº 2/2014/SPO/ANAC e Despacho nº 30/2014/SPO/ANAC, sobre o entendimento firmado na SPO que trata de orientações para tratamento de matéria com base na autuação de comissário de voo diante do descumprimento do art. 30 da Lei nº 7.183/84. O Interessado requer a observância de forma subsidiária desse entendimento, que sustentaria, segundo o mesmo, a anulação da infração.

Contudo, importante destacar que os mencionados documentos pelo Interessado, que tratam de responsabilidades do comissário de voo no tocante aos limites de tempo de voo do tripulante no mês, trimestre e/ou ano, em nada se aplicam ao caso em tela. Importante ressaltar que as condutas ora analisadas no presente processo tratam de a empresa ter permitido que o tripulante não cumprisse o período mínimo regulamentar de repouso.

Dessa maneira, tais argumentos não podem ser utilizados de forma a sustentar a anulação do auto de infração.

3.2.3. *Das Alegações de Dupla Punição e da Continuidade Delitiva*

Em recurso, o Recorrente requer que seja levado em conta o princípio *non bis in idem*, apresentando seus argumentos de terem sido lavrados autos de infração para a empresa aérea e para o tripulante pelo mesmo motivo. Indica ausência de norma prevendo dupla punição pelo mesmo fato. Argumenta que as infrações repetitivas devem ser tratadas em conjunto e não individualizadas. Ao final, requer a insubsistência do auto de infração e cancelamento da multa.

Quanto à alegação do Autuado de impossibilidade de reincidência da condenação, cabe esclarecer que o AI lavrado em nome da GOLDEN AIR - AEROTAXI LIMITADA fora capitulado na alínea 'o' do inciso III do art. 302 do CBA, a saber:

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;

O Código Brasileiro de Aeronáutica é claro ao dispor a infração ao aeronauta que descumprir o período mínimo de repouso (art. 34, alínea 'a', da Lei nº 7.183/84) em virtude de o tripulante ter inobservado os preceitos da regulamentação sobre o exercício de sua profissão. Assim, para essa situação, o AI deve ser lavrado em desfavor do tripulante por infração prevista na alínea "j" do inciso II do artigo 302 do CBA, conforme segue:

CBA

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

(...)

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

(...)

j) inobservar os preceitos da regulamentação sobre o exercício da profissão;

Enfim, a infração apontada no AI lavrado em nome da empresa é para infração tipificada no art. 302, inciso III, alínea 'o', do CBA e o AI lavrado em desfavor do tripulante é para infração enquadrada no art. 302, inciso II, alínea "j", do CBA. Portanto, as infrações são completamente distintas uma da outra.

Dessa maneira, afasta-se a alegação da Recorrente quanto à aplicação do princípio *non bis in idem*, verifica-se que as irregularidades descritas em outro(s) auto(s) de infração em face ao tripulante não representam o mesmo fato gerador (ainda que de mesma natureza), ou seja, verifica-se que ocorreram irregularidades distintas quanto ao não cumprimento do repouso regulamentar, devendo seu tripulante e empresa aérea serem responsabilizados conforme infrações e enquadramentos previstos no CBA.

Assim, não há que se falar em *non bis in idem* e não assiste razão ao autuado quanto à reincidência de condenação ou dupla punição.

Quanto à argumentação do Interessado que as infrações repetitivas devem ser tratadas em conjunto, e não de forma individualizada, cumpre esclarecer que, cada vez que a empresa permitiu que o tripulante descumprisse o período mínimo regulamentar de repouso, dá ensejo a uma infração distinta.

Importante ressaltar que a Resolução ANAC nº 25/2008, norma em vigor na data do cometimento da infração e, também, da decisão de primeira instância, não faz qualquer menção sobre tratamento de infrações permanentes ou continuadas.

A Administração Pública é regida pelo princípio da legalidade estrita, que prevê sua atuação totalmente adstrita às prescrições legais. Desse modo, a Administração só pode agir se houver um comando legal nesse sentido. A obediência ao princípio da legalidade está consagrada no direito pátrio, encontrando-se mandamento expresso dela no caput do art. 37 da Constituição Federal e no caput do art. 2º da Lei nº 9.784, de 1999.

Como inexistente, por enquanto, previsão legal para aplicação desse instituto aos processos administrativos sancionadores desta Agência, também não existem critérios para sua configuração. Impossível, assim, definir o que seria continuidade infracional no âmbito das normas de aviação civil. Por isso, não é praxe deste órgão decisor de segunda instância aplicar tal instituto. Tome-se, como exemplo, a decisão deste órgão no processo administrativo nº 60800.018591/2010-68, originário do Auto de Infração nº 1552/2010 (SEI 0882277), em que se negou a aplicação do referido instituto:

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

Diante deste panorama, tem-se que, ao aplicar o indigitado instituto ao presente caso, estar-se-ia afrontando, além do princípio da legalidade, também o da isonomia, pois se daria tratamento distinto aos regulados, princípio este insculpido na Constituição Federal de 1988, no caput do art. 5º e em seu inciso I.

Dessa forma, resta clara a inaplicabilidade do instituto da infração continuada ao caso em tela, tendo em vista que inexistente normativo específico para aplicação do instituto de “continuidade delitiva” ao processo administrativo sancionador e a Administração está limitada ao cumprimento estrito do que estiver previamente determinado ou autorizado por lei. Logo, não há que se falar em infração continuada no presente caso, devendo cada ato infracional ser penalizado individualmente. Atente-se que a primeira instância assim fez, pois se trata de infrações distintas.

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

É relevante ressaltar que o AI nº 004783/2016 descreve a ocorrência de não conformidades distintas em desfavor da GOLDEN AIR - AEROTAXI LIMITADA, sendo cada uma delas referente a permitir o descumprimento de repouso mínimo regulamentar do tripulante em diferentes datas. Assim, conforme já exposto, cada uma das violações sujeita o infrator à aplicação de uma penalidade pecuniária, já que cada uma delas constitui infração autônoma à legislação.

Veja que a Lei do Processo Administrativo Federal nº 9.784/99 prevê, no seu art. 2º, a adoção de formas simples suficientes para propiciar adequado grau de certeza, segurança e respeito aos direitos dos administrados como sendo um dos critérios de atuação da Administração Pública, bem como a observância das formalidades essenciais à garantia dos direitos dos administrados. Assim, ante a forma simples dos atos processuais, a análise de sua validade se encontra vinculada à verificação do cumprimento do fim a que se destinam, não se podendo admitir a nulidade de um ato sem que reste demonstrado, no caso concreto, o não atendimento de sua finalidade ou a existência de prejuízo à garantia dos direitos dos administrados.

Como se depreende dos art. 291 e 292 da Lei nº 7.565/86, da Resolução ANAC nº 25/2008 e da Instrução Normativa ANAC 08/2008 (em vigor à época de sua lavratura), a finalidade de um Auto de Infração é instaurar um procedimento administrativo para apuração de irregularidades em que seja assegurado ao interessado o exercício de sua ampla defesa e contraditório. E neste caso concreto, cada

uma das condutas que deram causa à autuação estão adequadamente individualizadas no texto e no anexo do auto de infração. Desta forma, a apreciação em conjunto das condutas descritas não traz qualquer sorte de prejuízo e permite ao processo administrativo a consecução de seu fim, não havendo justificativa, portanto, para a anulação do referido auto.

Ressalta-se que o artigo 10, §2º, da Resolução ANAC nº 25/2008 estabelece a possibilidade da lavratura de um único auto de infração havendo indícios da prática de duas ou mais infrações relacionadas a um mesmo contexto probatório, mediante a individualização objetiva de todas as condutas a serem perquiridas e das normas infringidas. No parágrafo 3º do mesmo artigo, dispõe que as sanções devem ser aplicadas, de forma individualizada, pela prática de cada uma das infrações cometidas, conforme redação a seguir:

Resolução ANAC nº 25/2008

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. (Redação dada pela Resolução nº 306, de 25.2.2014)

§ 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. (Redação dada pela Resolução nº 306, de 25.2.2014)

§ 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. (Redação dada pela Resolução nº 306, de 25.2.2014)

§ 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. (Redação dada pela Resolução nº 306, de 25.2.2014)

Importante trazer aos autos os fundamentos do Parecer nº 206/2012 da Procuradoria Federal junto à ANAC, de 07/05/2012, aprovado pelo Despacho nº 270/2012/PF-ANAC/PGF/AGU, de 11/05/2012. O Parecer – que, ressalte-se tratou de matéria de fundo diversa – foi motivado pela consulta formulada pela Superintendência de Segurança Operacional – SSO nos autos do Processo no 60830.021149/2008-47, e analisou a validade de autuação promovida para a apuração de múltiplos fatos, em Auto de infração único, lavrado já sob a vigência da Resolução ANAC nº 25/2008 antes de sua alteração promovida em 2014.

Entende-se que a mesma razão pode ser aqui aduzida para manter a validade do Auto de Infração. No AI nº 004783/2016 vislumbram-se as mesmas condições necessárias à validade do ato, eis que o interessado tomou conhecimento da existência do presente processo administrativo, cujo objeto é a apuração das duas irregularidades descritas, tendo, inclusive, apresentado sua insurgência a essas infrações.

Quanto à citação da Nota Técnica nº 10/2016/ACPI/SPO, de 16/06/2016 (cópia do documento SEI nº 3239082), cabe dizer que tal nota trata da aplicação do princípio da razoabilidade para análise dos processos referentes ao descumprimento da legislação com fundamento na seção 135.63 (d) do RBAC 135, que versa sobre porte e conservação do manifesto. Ou seja, a referida Nota Técnica refere-se a matéria completamente diversa da ora analisada no presente processo.

Em adição, cumpre registrar que esta ASJIN entende que a referida Nota Técnica não tem valor de normativo, veja que a nota técnica é apenas um instrumento de manifestação de entendimento de quem a assina e não tem competência para suprimir um requisito legal. Conforme determinado na Instrução Normativa ANAC nº 23/2009, que estabelece a relação dos documentos oficiais e normativos da ANAC, a Nota Técnica é o documento de responsabilidade do servidor público cuja a finalidade é expor, constatar e analisar tecnicamente e, quando for necessário, propor solução ou encaminhamento. Em adição, os atos normativos devem ser elaborados e aprovados em consonância com o Regimento Interno

desta ANAC e seguir os procedimentos de divulgação de matérias, conforme estabelecidos na IN ANAC nº 001/2006. Desta forma, reforça-se o carácter não vinculante nem normativo.

Por todo o exposto, esta ASJIN entende ser cabível e pertinente a aplicação de uma multa para cada uma das infrações apresentadas no auto de infração e seu anexo.

3.2.4. *Da Alegação de Incompetência do Autuante*

Em Recurso e manifestação posterior do Interessado, são apresentadas alegações de suposta incompetência do autuante e reclamação sobre amplo direito de defesa e contraditório.

Sobre tais alegações, cabe demonstrar que foram respeitadas todas as formalidades normativas para a autuação, conforme verifica-se nos artigos 2º, 5º e 8º da Resolução ANAC nº 25/2008, norma em vigor à época da lavratura do auto de infração:

Resolução ANAC nº 25/2008

Art. 2º. O agente da autoridade de aviação civil, conforme definido em normatização própria, que tiver ciência de infrações ou de indícios de sua prática, é obrigado a promover a sua apuração imediata, mediante a instauração de processo administrativo, assegurado o contraditório e a ampla defesa, em atenção ao devido processo legal.

(...)

Art. 5º. O AI será lavrado quando for constatada a prática da infração à Lei 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica - CBAer, legislação complementar e demais normas de competência da autoridade de aviação civil, sendo obrigatório o atendimento dos requisitos essenciais de validade previstos no art. 8º desta Resolução.

(...)

Art. 8º. O AI deve conter os seguintes requisitos:

- I - identificação do autuado;
- II - descrição objetiva da infração;
- III - disposição legal ou normativa infringida;
- IV - indicação do prazo de vinte dias para a apresentação de defesa;
- V - assinatura do autuante e indicação de seu cargo ou função;
- VI - local, data e hora.

Deve-se observar o disposto nos art. 2º e 6º da Instrução Normativa ANAC nº 101/2016:

Instrução Normativa ANAC nº 101/2016

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

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

(...)

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

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

Regimento Interno ANAC

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

especialmente:

(...)

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

(...)

§ 2º A competência atribuída aos Superintendentes nos termos do inciso II poderá ser objeto de delegação.

(grifo nosso)

Soma-se ao exposto, o que versa no art. 197 do Código Brasileiro de Aeronáutica, Lei 7.565/86:

CBA

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

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

Ressalta-se que o Auto de Infração está identificado e assinado pelo agente autuante Sr. Cesar Rosito, registrado no Sistema Integrado de Administração de Recursos Humanos - SIAPE sob a matrícula nº 1765350. De acordo com o registro no Portal de Transparência do Governo Federal, endereço eletrônico <http://www.portaltransparencia.gov.br/servidores/>, ocupa o cargo de Especialista em Regulação de Aviação Civil nesta Agência.

Ainda, observa-se que o referido servidor estava devidamente capacitado para exercer as atividades de fiscalização, conforme Portarias nº 2.369, de 13/09/2013, publicada no Boletim Pessoal de Serviço V. 8, n.º 37, de 13/09/2013, assinada pelo Superintendente de Segurança Operacional - SSO, atual Superintendente de Padrões Operacionais - SPO, 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>.

Assim, verifica-se que o servidor que lavrou o Auto de Infração era competente para tal.

Frisa-se que os autos do presente processo sempre estiveram disponíveis nesta Agência para vistas e cópias, tendo, portanto, o Interessado a oportunidade de sanar quaisquer dúvidas relativas à identificação do autuante.

Pelo exposto, afasta-se a alegação do interessado quanto à incompetência do autuante ou qualquer descumprimento do art. 8º da Resolução ANAC nº 25/2008, na medida em que restou comprovado que o servido público que lavrou o referido auto de infração tem competência para o exercício do poder de polícia desta Agência.

3.2.5. *Das Alegações de Ilegalidade da Notificação de Decisão, Falta de Motivação e Cerceamento de Defesa*

Em manifestação apresentada após recurso, o Interessado alega cerceamento de defesa e do direito ao contraditório, afirmando que foi surpreendido com a Notificação de Decisão que não apresenta qualquer informação sobre a tipificação da suposta infração, os fatos ou qualquer outra informação que possa indicar os motivos da sanção. Aponta ainda suposta falta de motivação e ilegalidade da Notificação de Decisão, tendo disposto a recorrente que não há qualquer indício sobre que fato ou conduta executada pelo Recorrente foi considerada infracional, entendendo que a sanção imposta não atende ao disposto no art. 50, inciso II, §1º da Lei 9.784/99.

Contudo, cabe ressaltar que o Interessado foi comunicado de todos os atos processuais em observância ao art. 26 da Lei nº 9.784/1999, Resolução ANAC nº 25/2008 e Instrução Normativa nº 08/2008 (normas da ANAC vigentes à época).

Conforme se verifica nos autos, o interessado foi regularmente notificado quanto às infrações imputadas em 16/11/2016 (SEI nº 0241939), dispondo o Auto de Infração (SEI nº 0104745 e 0109050), expressamente, os atos infracionais praticados, a descrição das infrações e a capitulação das mesmas, bem como concedendo-lhe o prazo de 20 (vinte) dias para, querendo, apresentar defesa.

O Autuado apresenta sua defesa em 07/12/2016 (SEI nº 0248493). Após decisão de primeira instância, o autuado foi notificado quanto à decisão de primeira instância referente ao AI nº 004783/2016, apresentando o seu tempestivo Recurso em 28/03/2018 (SEI nº 1665442), conforme Despacho SEI nº 2013886. Ainda apresentou nova manifestação em 31/10/2018 (SEI nº 2382308).

Cabe mencionar que a Notificação de Decisão - PAS nº 751/2018/CCPI/SPO-ANAC, emitida regularmente em 12/03/2018 (SEI nº 1604308), por servidor público competente desta ANAC (vide Portal da Transparência, endereço <http://www.portaltransparencia.gov.br/servidores/>), apresenta as informações do Interessado, número do processo administrativo, número do Auto de Infração, número do crédito de multa e valor da multa aplicada, cumprindo, portanto, com o disposto no art. 26 da Lei 9.784/1999, com o parágrafo único do art. 15 da Resolução ANAC nº 25/2008 e com o modelo de notificação apresentado na Instrução Normativa ANAC nº 08/2008, ambos normativos em vigor à época. Ainda, ressalta-se que, conforme documento SEI nº 1604308, a cópia da decisão de primeira instância foi encaminhada em anexo à referida Notificação para o Interessado.

Dessa forma, entende-se que não houve qualquer ilegalidade na notificação de decisão enviada ao autuado, o que não deve servir para a nulidade do referido ato, nem mesmo para desconstituição da penalidade imposta.

Verifica-se, ainda, que tal notificação atingiu o seu objetivo, na medida em que o Interessado foi notificado da decisão proferida pelo setor de decisão de primeira instância, apresentando, inclusive, o seu tempestivo recurso.

Cabe reiterar que o Interessado ou seu representante poderia ter diligenciado nesta ANAC e ter tido ciência de inteiro teor do processo, tendo em vista que o processo administrativo se encontra disponível em meio eletrônico no Sistema Eletrônico de Informações – SEI! desta Agência.

Diante do exposto, não se prospera a alegação da parte interessada quanto à ilegalidade da notificação da decisão de primeira instância e falta de motivação, afastando-se as alegações quanto à inobservância de seu direito à ampla defesa e contraditório ou qualquer ocorrência de cerceamento de defesa.

3.2.6. *Da Alegação de ilegalidade do valor da multa, desproporcionalidade e irrazoabilidade*

O Recorrente alega desproporcionalidade, irrazoabilidade e ilegalidade do valor da multa aplicada em sede de primeira instância administrativa, afirmando que o disposto no art. 299 da Lei nº 7.565/1986 não pode ser alterado por resolução, além de questionar a competência legal, os parâmetros e estudos para que a ANAC pudesse atualizar os valores das multas.

Contudo, deve-se esclarecer que não há o que se falar em ilegalidade com a edição da Resolução ANAC nº 25/2008, e alterações.

Cabe ressaltar que compete à União, por intermédio da ANAC, regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, em conformidade com o disposto no artigo 2º da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005 – Lei da ANAC.

Conforme art. 5º da Lei nº 11.182/2005, a ANAC atua como autoridade de aviação civil, sendo asseguradas as prerrogativas necessárias ao exercício adequado de sua competência.

Lei nº 11.182/2005

Art. 5º A ANAC atuará como autoridade de aviação civil, assegurando-se-lhe, nos termos desta Lei, as prerrogativas necessárias ao exercício adequado de sua competência.

Assim, conforme a Lei nº 11.182/2005, foi criada a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, autarquia federal submetida a regime especial, à qual foram atribuídos poderes regulatório/normativo e fiscalizador sobre as atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária (art. 2º), restando tais competências delineadas nos termos do artigo 8º do referido diploma legal.

Lei nº 11.182/2005

Art. 8º Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:

(...)

X – regular e fiscalizar os serviços aéreos, os produtos e processos aeronáuticos, a formação e o treinamento de pessoal especializado, os serviços auxiliares, a segurança da aviação civil, a facilitação do transporte aéreo, a habilitação de tripulantes, as emissões de poluentes e o ruído aeronáutico, os sistemas de reservas, a movimentação de passageiros e carga e as demais atividades de aviação civil;

XI – expedir regras sobre segurança em área aeroportuária e a bordo de aeronaves civis, porte e transporte de cargas perigosas, inclusive o porte ou transporte de armamento, explosivos, material bélico ou de quaisquer outros produtos, substâncias ou objetos que possam pôr em risco os tripulantes ou passageiros, ou a própria aeronave ou, ainda, que sejam nocivos à saúde;

(...)

XXI – regular e fiscalizar a infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, com exceção das atividades e procedimentos relacionados com o sistema de controle do espaço aéreo e com o sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos;

(...)

XXVIII - fiscalizar a observância dos requisitos técnicos na construção, reforma e ampliação de aeródromos e aprovar sua abertura ao tráfego;

(...)

XXX – expedir normas e estabelecer padrões mínimos de segurança de voo, de desempenho e eficiência, a serem cumpridos pelas prestadoras de serviços aéreos e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, inclusive quanto a equipamentos, materiais, produtos e processos que utilizarem e serviços que prestarem;

(...)

XXXV – reprimir infrações à legislação, inclusive quanto aos direitos dos usuários, e aplicar as sanções cabíveis;

(...)

De acordo com o aludido dispositivo e seus incisos, cumpre à mencionada autarquia federal, portanto, regular e fiscalizar, competindo-lhe conseqüentemente editar normas que regrem o setor de aviação civil e zelar pelo seu devido atendimento.

Assim, cabe à entidade autárquica atuar de modo a garantir a observância do marco regulatório, o que lhe impõe a adoção de medidas repressivas, corretivas e punitivas em desfavor daqueles que infringem as normas de regência da atividade.

Importante mencionar que, não obstante o poder regulatório legalmente atribuído à Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC já lhe permita não apenas editar regras de conduta para os regulados, como também estabelecer sanções administrativas para o eventual caso de descumprimento daquelas, objetivando assegurar a sua efetividade, a imposição de penalidade pecuniária.

A lei de criação da ANAC, além de estabelecer expressamente sua competência para reprimir infrações à legislação, inclusive quanto aos direitos dos usuários, e aplicar as sanções cabíveis, lhe assegura, na qualidade de autoridade de aviação civil, as prerrogativas necessárias ao exercício adequado de sua competência, conforme exposto anteriormente.

Assim, com a promulgação da Lei nº 11.182/2005, a ANAC tão somente substituiu o parâmetro de

multiplicação do valor de referência para um valor fixo em moeda corrente, sem agravamento da sanção ou indevida inovação na ordem jurídica. É inclusive o entendimento já pacificado na jurisprudência:

TRF-2 - AC APELAÇÃO CIVEL AC 201051015247810 (TRF-2)

Data de publicação: 11/02/2014

Ementa: ADMINISTRATIVO - EMBARGOS À EXECUÇÃO FISCAL - MULTA - COMPANHIA AÉREA - EXTRAVIO DE BAGAGEM - LEGALIDADE - RECURSO DESPROVIDO. 1 - A hipótese é de apelação interposta por TAP - TRANSPORTES AÉREOS PORTUGUESES S.A. em face de sentença proferida pelo Juízo da 3ª Vara Federal de Execução Fiscal do Rio de Janeiro que julgou improcedentes os embargos à execução, nos termos do art. 269, do CPC, determinando o prosseguimento da execução promovida pela Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, com fulcro na Certidão da Dívida Ativa lastreada por auto de infração lavrado em virtude de extravio de bagagens. 2 - A multa aplicada tem como fundamento o art. 302, III, u, da Lei nº 7.565/86, regulamentado pela Portaria nº 676/GC-05/2000, que especifica as chamadas - condições gerais de transporte - e as obrigações das companhias aéreas diante de atrasos e cancelamentos de voo. 3 - **O Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº 7.565/86), base legal para a sanção questionada, previa a imposição de multa com base em multiplicador de valor de referência (até mil vezes esse valor - art. 299). A ANAC, no uso de suas atribuições legais e do poder regulamentar que lhe foram conferidos pela Lei nº 11.182/2005, apenas substituiu tal parâmetro por valor fixo em moeda corrente, nos termos da Resolução nº 25/2008 e respectivos anexos.** 4 - A infração se configura com o simples extravio da bagagem, independentemente da causa do extravio ou das providências adotadas para a localização e entrega da bagagem. Assim, incumbe à infratora comprovar que não ocorreu o extravio, ou eventual excludente de sua responsabilidade. 5 - Recurso desprovido. Sentença confirmada.

(grifo nosso)

Além disso, 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, à época a tabela de valores dos Anexos da Resolução ANAC nº 25/2008. Dispõe o Anexo II, Tabela III, código INI, da Resolução ANAC nº 25/2008, os valores da multa à pessoa jurídica no tocante ao ato de infringir as normas que disciplinam o exercício da profissão de aeronauta ou de aeroviário (infração capitulada na alínea 'o' do Inciso III do art. 302 do CBA).

É incoerente, portanto, falar em desproporcionalidade ou falta de fundamentação do quantum da fixação da base da sanção, uma vez que o próprio fundamento para a aplicação da sanção foi a própria prática, por parte do autuado, de atos infracionais previstos na legislação (devidamente constatados/apurados no caso, como bem mostram os autos). A partir disso, a dosimetria pode ser entendida como ato vinculado aos valores e patamares estabelecidos no anexo da Resolução ANAC nº 25/2008 e dali a Administração não pode extrapolar, vez que subjugada ao princípio constitucional da estrita legalidade. É dizer que em razão da taxatividade da norma e pelo fato de a Administração Pública pautar-se pelo princípio da legalidade, impossível que a Agência determine o valor da sanção de forma arbitrária, já que deve o autuado se adequar aos requisitos da norma.

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

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

Conclui-se, portanto, que não deve prosperar a argumentação de desproporcionalidade, irrazoabilidade e ilegalidade nos critérios de aplicação da multa pelo competente decisor em primeira instância administrativa, uma vez que a determinação dos valores das sanções está estritamente vinculada ao normativo previsto na Resolução ANAC nº 25/2008, em vigor à época do ato infracional.

3.2.7. *Da Alegação de Mérito*

No mérito, em defesa, o Autuado indica que o auto de infração se refere a multa pela suposta falta de folga do tripulante. Afirma que o tripulante não trabalhou da forma declinada pelo fiscal. Declara que o “Sr. Veimar não é empregado da Empresa Golden Air, sendo certo que não realizou voo comercial (fretamento)”. Alega sobre uma suposta incongruência entre o presente Auto de Infração e Auto de Infração nº 004790/2016 (processo administrativo nº 00068.500354/2016-41), que trata de falta de qualificações mínimas para função como piloto de táxi-aéreo. Pugna pela improcedência.

Em Recurso, o Interessado reitera que o tripulante não seria empregado da empresa e afirma que não foi acolhida sua alegação em defesa por não ter apresentado a CTPS do tripulante para comprovar este fato. Declara que “a prova para ausência de vínculo de emprego é a testemunhal e não documental, eis que a cópia da CTPS não comprova cabalmente a existência de vínculo de emprego”. Requer a produção de prova oral para tanto. Caso não seja provido, requer a nulidade do presente auto.

Diante das alegações apresentadas, verifica-se que o setor competente em primeira instância considerou a legislação vigente à época dos fatos, fazendo menção corretamente das irregularidades imputadas e sua fundamentação quanto ao não cumprimento de repouso e rebatendo as alegações apresentadas pelo Interessado em defesa.

Observa-se que o presente caso não se trata de irregularidade quanto ao descumprimento de folga, mas sim sobre cumprimento de repouso mínimo regulamentar (art. 34 da Lei nº 7.183/1984).

Ressalta-se que, de acordo com o Ofício nº 399/SCM/2016 (SEI nº 0152192, processo nº 00068.500354/2016-41), os voos em questão foram contratados, logo não eram voos privados (PV), mas sim de fretamento (FR). Ainda, cumpre reiterar o contrato existente entre a Secretaria de Estado da Casa Civil do Governo do Estado de Santa Catarina e a empresa GOLDEN AIR AEROTÁXI LIMITADA, com vigência entre 01/01/2014 e 31/12/2014, para a prestação de serviços de locação de aeronaves.

Assim, tendo em vista as conclusivas informações trazidas na proposta de decisão pela Superintendência de Padrões Operacionais – SPO, apostas SEI nº 0945430 e 0945458, 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 com as fundamentações apresentadas em decisão de primeira instância pela Superintendência de Padrões Operacionais – SPO quanto às alegações de que o tripulante não era empregado da Empresa Golden Air, as quais, neste ato, passam a fazer parte das razões desta proposta.

Cabe reforçar que não há qualquer incongruência entre o presente processo e o de nº 00068.500354/2016-41 (citado pelo interessado), pois o presente trata de descumprimento do período mínimo de repouso e o segundo de qualificações mínimas para exercício da função. Da leitura dos autos, inclusive da defesa acostada ao processo invocado pelo autuado, resta inequívoco que o mesmo atuou como tripulante (copiloto) de voo de fretamento, operado por uma empresa de táxi aéreo, condição que o coloca, considerando-se a legislação de aviação civil, como aeronauta/tripulante, e como tal regido também pela Lei nº 7.183/84.

Cumpre ressaltar que são as informações registradas nas páginas do Diário de Bordo que servem para análise das irregularidades pelos setores competentes desta Agência, até porque são esses os documentos previstos em legislação e reconhecidos pela ANAC para aferição e acompanhamento, em diversos casos, do cumprimento da Lei. A simples afirmação de um fato, ou negação dele, desprovida de qualquer documentação ou outro tipo de registro que o comprove ou, minimamente, o sustente, não tem o condão de descontinuar o que foi apurado pela fiscalização. Portanto, entende-se não ser cabível o acolhimento das alegações de nulidade apresentadas pelo Recorrente.

Quanto ao requerimento de produção de prova oral pelo Recorrente, com o advento da nova redação da Resolução ANAC nº 25/2008, conforme alterações feitas pela Resolução ANAC nº 448/2017 e, posteriormente, a publicação da Resolução nº 472/2018, cumpre reiterar que o processo que possuir aplicação de multa em valor igual ou inferior a R\$ 10.000,00 (dez mil reais), para cada infração em análise, será julgado monocraticamente. Dessa maneira, não existe sustentação normativa para julgamento do processo em sessão pelo colegiado desta Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância (ASJIN), assim como, não é prevista a oportunidade de sustentação oral, tampouco produção de prova oral, restando que os documentos apresentados pelo interessado são recebidos e analisados, todos, sob a luz da legislação vigente.

Ao fazer referência ao mérito, em manifestação apresentada após recurso, o Recorrente alega que “a empresa não teve seus direitos respeitados e não pode desenvolver uma ampla defesa e o contraditório, via recurso, tendo em vista todos os vícios apresentados”.

Contudo, conforme já exposto nesta proposta, entende-se que o presente processo não apresenta qualquer vício de competência ou de legalidade que importe na anulação do auto de infração, cancelamento de multa e arquivamento dos autos.

Importante observar que o Interessado teve oportunidade de se manifestar nos autos, garantindo, portanto, seu direito ao contraditório e ampla defesa. Verifica-se que as alegações do Interessado não têm o condão de afastar os atos infracionais praticados, tendo em vista que o Recorrente não trouxe aos autos qualquer prova de que, de fato, não descumpriu a legislação vigente.

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

Lei nº 9.784/99

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

Diante das evidências e dos documentos probatórios apresentados aos autos (Relatório de Fiscalização e as páginas pertinentes dos Diários de Bordo – SEI nº 0148695 e 0148716), verifica-se que, de fato, a GOLDEN AIR - AEROTAXI LIMITADA descumpriu a legislação vigente, quando constatado que a empresa permitiu que o tripulante Sr. VEIMAR ROMANO FACCHIN, CANAC 322495, não gozasse o período mínimo de repouso regulamentar nas datas apresentadas na tabela em anexo ao AI nº 004783/2016, restando, portanto, configurados os dois atos infracionais pelo descumprimento do art. 34, alínea ‘a’, da Lei nº 7.183/84.

Cabe mencionar que as alegações de 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) serão abordadas em dosimetria da pena nesta proposta.

Isto posto, diante a comprovação dos atos infracionais pelo descumprimento da legislação vigente à época dos fatos, restaram configuradas as duas irregularidades apontadas no AI nº 004783/2016, de 05/09/2016, 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 das infrações fundamentadas na alínea 'o' do inciso III do art. 302 do CBA c/c art. 34, alínea ‘a’, da Lei nº 7.183/84, restando analisar a adequação do valor das multas aplicadas 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.

Cumpre 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, para cada uma das infrações, deve ser aplicado o valor disposto para alínea 'o' do inciso III do art. 302 do CBA no Anexo II, pessoa jurídica, da Resolução ANAC nº 25/2008 (norma em vigor à época dos fatos): 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, cancelamento da multa ou anulação do auto de infração, impossibilita a concessão da atenuante em questão.

Cumpram-se 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.

Em defesa e recurso, o Interessado requer aplicação das circunstâncias atenuantes presentes no art. 22, §1º, da Resolução ANAC nº 25/2008, afirmando que deve ser levada em consideração “a inexistência de auto de infração em período de um ano anterior ao presente”. Acrescenta que a empresa “realizou

treinamento com os comandantes de forma a regularizar o suposto fato contido no auto” e declara que “após tal reunião foi implementado novos documentos, justamente para que não houvesse qualquer outra interpretação que pudesse gerar o presente auto.”

Contudo, quanto à aplicação de atenuante “a adoção voluntária de providências eficazes para evitar ou amenizar as consequências da infração antes de proferida a decisão”, com fundamento no art. 36, §1º, inciso II da Resolução ANAC nº 472/2018 (anteriormente prevista no art. 22, §1º, inciso II da Resolução ANAC nº 25/2008, 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.

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 conforme tabela anexada ao AI – que é a data da infração ora analisada.

Em consulta ao Sistema Integrado de Gestão de Crédito (SIGEC), conforme documento SEI nº 4110278, verifica-se que não existe penalidade aplicada em definitivo ao interessado no último ano contado da data dos atos infracionais (conforme tabela anexada ao AI).

Portanto, verifica-se a possibilidade de aplicação somente da circunstância atenuante com base no inciso III 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 há mais atenuantes que agravantes, deve ser aplicado o valor mínimo da tabela em anexo à Resolução ANAC nº 25/2008 (norma vigente à época dos fatos) para cada infração.

Dessa forma, considerando nos autos as circunstâncias agravantes e atenuantes expostas acima e a confirmação das duas infrações distintas presentes no processo administrativo, entendo que cabe a manutenção da multa em seu grau mínimo, no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais) para cada infração, totalizando um valor de multa de R\$ 8.000,00 (oito mil reais).

5. **CONCLUSÃO**

Pelo exposto, vota-se por **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO-SE** a multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa no valor de **R\$ 8.000,00 (oito mil reais)**, que corresponde a penalização pelas **duas infrações** com valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais) cada.

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

Rio de Janeiro, 23 de março 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 23/03/2020, às 17:22, 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/autenticidade>, informando o código verificador **4110279** e o código CRC **AF7E3C9A**.

Referência: Processo nº 00068.500347/2016-49

SEI nº 4110279



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 176/2020

PROCESSO Nº 00068.500347/2016-49

INTERESSADO: GOLDEN AIR - AEROTAXI LIMITADA

Brasília, 23 de março de 2020.

Trata-se de Recurso Administrativo interposto por GOLDEN AIR - AEROTAXI LIMITADA, CNPJ 95.764.668/0001-11, contra Decisão de 1ª Instância da Superintendência de Padrões Operacionais – SPO, proferida em 08/03/2018, que aplicou multa no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais) cada, totalizando o valor de multa de R\$ 8.000,00 (oito mil reais), pelo cometimento das duas infrações identificadas no Auto de Infração nº 004783/2016, pela prática de permitir que tripulante não gozasse período mínimo de repouso regulamentar. As infrações foram capituladas na alínea 'o' do inciso III do art. 302 do CBA c/c art. 34, alínea 'a', da Lei nº 7.183/84.

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 188/2020/JULG ASJIN/ASJIN – SEI nº 4110279], ressaltando que embora a Resolução nº 472/2018 tenha revogado a Resolução ANAC nº 25/2008 e a IN ANAC nº 08, 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 e atribuições dispostas no artigo 7º da Portaria nº 1.244/ASJIN, DECIDO:

- por conhecer, NEGAR PROVIMENTO ao recurso interposto por GOLDEN AIR - AEROTAXI LIMITADA, CNPJ 95.764.668/0001-11, ao entendimento de que restou configurada a prática das infrações apresentadas na tabela em anexo ao AI nº 004783/2016, capituladas na alínea 'o' do inciso III do art. 302 do CBA c/c art. 34, alínea 'a', da Lei nº 7.183/84, e por MANTER as duas penalidades de multa aplicadas pela autoridade competente da primeira instância administrativa no valor R\$ 4.000,00 (quatro mil reais) cada, totalizando o valor de **R\$ 8.000,00 (oito mil reais)**, com reconhecimento da aplicabilidade de atenuante e inexistência de agravantes, referente ao Processo Administrativo Sancionador nº 00068.500347/2016-49 e ao Crédito de Multa 663.302/18-1.

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 24/03/2020, às 17:11, 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/autenticidade>, informando o código verificador **4110288** e o código CRC **D2709878**.

