



## VOTO

**PROCESSO: 60800.028750/2010-32**

**INTERESSADO: SOCIEDADE DE TAXI AEREO WESTON LTDA**

**438ª SESSÃO DE JULGAMENTO**

### DECISÃO EM SEGUNDA INSTÂNCIA ADMINISTRATIVA

<b>AI</b> nº. 06311/2010 06312/2010 06313/2010 06314/2010 06315/2010	<b>Data Lavratura:</b> 27/10/2010	<b>Infração:</b> Extrapolação de jornada de trabalho
<b>Crédito de Multa</b> nº. 642.058/14-3 642.055/14-9 642056/14-7 642057/14-5 642059/14-1		<b>Enquadramento:</b> Extrapolação da Jornada de Trabalho – art. 302, inciso III, alínea “o” do CBA c/c art. 21 da Lei 7.183/84.
<b>Data da Infração:</b> 19/06/2010	<b>Relator(a):</b> Sra. Hildenise Reinert – SIAPE 1479877 - Membro julgador da ASJIN/ANAC - Portaria nº 2.218/2014	

#### 1. INTRODUÇÃO

1.1. Trata-se de recurso interposto pela Sociedade de Taxi Aéreo WESTON LTDA, em face da decisão proferida no curso do Processo Administrativo nº 60800.028750/2010-32, conforme registrado no Sistema Eletrônico de Informações – SEI desta Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC da qual restou aplicada sanção de multa, consubstanciada no crédito registrado no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC sob os números 642.058/14-3 642.055/14-9 642056/14-7 642057/14-5 642059/14-1.

#### 2. DO RELATÓRIO DA FISCALIZAÇÃO

2.1. No Relatório de Fiscalização nº 51/2010/GVAG-RF (fls.03) a equipe apuro durante a vistoria de acompanhamento da Base Principal Nacional RBHA 135 OPS na área de Operações que a empresa SOCIEDADE DE TÁXI AÉREO WESTON LTDA permitiu operação acima da jornada de trabalho regulamentar dos seguintes tripulantes:

2.2. No dia 19/06/2010 a jornada de trabalho do aeronauta **Tiago Lucas de Mesquita, cód. ANAC 942094**, iniciou às 07:30h e encerrou às 20:40h, totalizando 13 horas e 10 minutos de jornada, sendo extrapolado o limite permitido de 11 horas para tripulação simples. Não foi registrada interrupção de jornada.

2.3. No dia 26/06/2010 a jornada de trabalho do aeronauta **Tiago Lucas de Mesquita, cód. ANAC 942094**, iniciou às 07:30h e encerrou às 19:05h, totalizando 11 horas e 35 minutos de jornada, sendo extrapolado o limite permitido de 11 horas para tripulação simples. Não foi registrada interrupção de jornada.

2.4. No dia 31/05/2010 a jornada de trabalho do aeronauta **Carlos Alberto Lucchesi Cunha, Cód. ANAC 415380**, iniciou às 09:00h e encerrou às 23:30h, totalizando 14 horas e 30 minutos de jornada, sendo extrapolado o limite permitido de 11 horas para tripulação simples. Não foi registrada interrupção de jornada. Conforme a papeleta individual de horário de serviço externo do mês de maio/2010 verifica-se que o aeronauta Carlos Alberto Lucchesi Cunha, excedeu o limite da jornada de trabalho permitida para uma tripulação simples.

2.5. No dia 10/08/2010 a jornada de trabalho do aeronauta **Carlos Alberto Lucchesi Cunha, cód. ANAC 415380**, iniciou às 12:30h e encerrou às 03:00h do dia subsequente, totalizando 14 horas e 30 minutos de jornada, sendo extrapolado o limite permitido de 11 horas para tripulação simples. Não foi registrada interrupção de jornada.

2.6. - No dia 04/02/2010 a jornada de trabalho do aeronauta **Leopoldo José Nunes de Almeida, cód. ANAC 293621**, iniciou às 08:50h e encerrou às 23:10h, totalizando 14 horas e 20 minutos

de jornada, ao passo que não poderia exceder 13 horas e 05min, em virtude da interrupção registrada de 04h e 10 min, que possibilitou acrescentar 02h e 05 min às 11 horas da jornada. Conforme a papeleta individual de horário de serviço externo do mês de fevereiro/2010 verifica-se que o aeronauta Leopoldo José Nunes de Almeida, excedeu o limite da jornada de trabalho permitida para uma tripulação simples

2.7. No dia 13/05/2010 a jornada de trabalho do aeronauta **Leopoldo José Nunes de Almeida, cód. ANAC 293621**, iniciou às 09:50h e encerrou às 01:30h do dia subsequente, totalizando 15 horas e 40 minutos de jornada, ao passo que não poderia exceder 14 horas e 55min, em virtude da interrupção registrada de 07h e 50 min, que possibilitou acrescentar 03 horas e 55 min às 11 horas da jornada. Conforme a papeleta individual de horário de serviço externo do mês de maio/2010 verifica-se que o aeronauta Leopoldo José Nunes de Almeida, excedeu o limitada jornada de trabalho permitida para integrante de uma tripulação simples.

2.8. Aponta que em virtude de ter permitido a operação acima dos limites estabelecidos para jornada de trabalho da tripulação simples, conforme relato da fiscalização supra, a empresa Sociedade de Táxi Aéreo Weston Ltda contrariou o disposto no Artigo 21 da Lei 7.183.

2.9.

### 3. DO AUTO DE INFRAÇÃO

3.1. Os Autos de Infração nº 06311/2010, 06312/2010, 06313/2010, 06314/2010 e 06315/2010, respectivamente, que deram origem aos processos relacionados supra, foram capitulados na **alínea “p”, inciso III, art. 302 do CBA - Código Brasileiro de Aeronáutica**, nos seguintes termos:

no dia 10/08/2010 a jornada de trabalho do aeronauta Carlos Alberto Lucchesi Cunha iniciou às 12:30h e encerrou às 03:00h do dia subsequente, totalizando 14 horas e 30 minutos de jornada, sendo extrapolado o limite permitido de 11 horas para tripulação simples. Não foi registrada interrupção de Jornada. Conforme a papeleta individual de horário de serviço externo do mês de agosto/2010 o Sr. Carlos Alberto Lucchesi Cunha, excedeu o limite da jornada de trabalho permitida para aeronauta Integrante de uma tripulação simples.

no dia 19/06/2010 a jornada de trabalho do aeronauta Tiago Lucas de Mesquita, cód. ANAC 942094, iniciou às 07:30h e encerrou às 20:40h, totalizando 13 horas e 10 minutos de jornada, sendo extrapolado o limite permitido de 11 horas para tripulação simples. Não foi registrada Interrupção de jornada. Conforme a papeleta individual de horário de serviço externo do mês de junho/2010 o Sr. Tiago Lucas de Mesquita, excedeu o limite da jornada de trabalho permitida para aeronauta integrante de tripulação simples.

no dia 26/06/2010 a Jornada de trabalho do aeronauta Tiago Lucas de Mesquita, cód. ANAC 942094, iniciou às 07:30h e encerrou às 19:05h, totalizando 11 horas e 35 minutos de jornada, sendo extrapolado o limite permitido de 11 horas para tripulação simples. Não foi registrada interrupção de jornada. Conforme a papeleta individual de horário de serviço externo do mês de junho/2010 o Sr. Tiago Lucas de Mesquita, excedeu o limite da jornada de trabalho permitida para aeronauta integrante de tripulação simples.

no dia 04/02/2010 a Jornada de trabalho do aeronauta Leopoldo José Nunes de Almeida, cód. ANAC 293621, iniciou às 08:50h e encerrou às 23:10h, totalizando 14 horas e 20 minutos, sendo excedido o limite estabelecido para duração desta jornada de 13 horas e 0 min, em virtude da interrupção registrada de 04h e 10 min, que possibilitou acrescentar 02h e 05 min às 11 horas da jornada. Conforme a papeleta individual de horário de serviço externo do mês de fevereiro/2010 o Sr. Leopoldo José Nunes de Almeida excedeu o limite da jornada de trabalho permitida para aeronauta integrante de tripulação simples.

no dia 13/05/2010 a Jornada de trabalho do aeronauta Leopoldo José Nunes de Almeida, cód. ANAC 293621, iniciou às 09:50h e encerrou às 01:30h do dia subsequente, totalizando 15 horas e 40 minutos, sendo excedido o limite para duração desta jornada de 14 horas e 55min, em virtude da interrupção registrada de 07h e 50 min, que possibilitou acrescentar 03 horas e 55 min às 11 horas da jornada. Conforme a papeleta individual de horário de serviço externo do mês de maio/2010 o Sr. Leopoldo José Nunes de Almeida, excedeu o limite da jornada de trabalho permitida para aeronauta Integrante de uma tripulação simples.

### 4. DAS RAZÕES DE DEFESA I

Em que pese não conste Aviso de Recebimento - AR nos autos que ateste a ciência da infração pela recorrete acerca da infração que lhe fora imputada.

Verifica-se, que a interessada se manifestou nos autos ao protocolar sua defesa em 21/12/2010 (fls. 05 a 11).

Na peça defensiva, informa que fora cientificada em 26/11/2010. A esse respeito cabe ainda citar o § 5º do art. 26, da Lei 9784/99,

interessado para ciência de decisão ou a efetivação de diligências.

(...)

§ 5º As intimações serão nulas quando feitas sem observância das prescrições legais, mas o comparecimento do administrado supre sua falta ou irregularidade.

**Quanto aos AIs 06312/2010 e 06313/2010 alegou o seguinte:**

a) fato de que o fiscal não aponta qual o diploma legal infringido pela defendente, prejudicando seu direito de defesa e conhecimento da previsão legal da infração supostamente cometida. Afirma que a não observância desse procedimento afronta aos princípios do contraditório e da ampla defesa dispostos na Lei Federal nº 9.784 de 29 de janeiro de 1999;

b) reconhece que a jornada foi extrapolada naquele dia devido a a um caso fortuito, qual seja, o mau tempo, na medida em que a aeronave não teve sua decolagem de retorno autorizada pois o aeroporto estava fechado para pousos e decolagens;

c) Alega que os voos tiveram caráter emergencial por determinação do Governador do Estado de Pernambuco, conforme comprovado pela Nota Fiscal nº 015462, já que a aeronave PT-I-fNQ foi utilizada nas atividades de apoio logístico e resgate Junto aos Municípios afetados pela situação de devastação provocada pelas cheias.

d) alegou a possível extensão da jornada de trabalho em 60 minutos, nos termos do art. 22 da Lei 7183/84.

e) f) requer nulidade dos autos e caso subsista a aplicabilidade da sanção que seu valor seja reduzido.

**Referente aos AIs 06311/2010 alegou que:**

a) o fato de o fiscal não apontar qual teria sido ao certo o diploma legal infringido, prejudicou o seu direito de defesa.

b) o Piloto participou da tripulação da aeronave PR-XJS, fato constatado através dos Relatórios de voo dos Diários de Bordo nº 926 e 927/PR-XJS, acostados aos autos.

c) afirma não ter havido extrapolação de jornada, e sim um equívoco no preenchimento da Papeleta Individual, conforme consta nos Relatórios de voo do Diário de Bordo.

d) aponta que houve interrupção na jornada de trabalho de 07 (sete) horas, e proporcionado à tripulação hospedagem individual e alimentação, em atendimento ao artigo 21, § 1º da Lei 7.183/84, acrescendo desta forma à jornada de trabalho mais 03 (três) horas e 30 (trinta) minutos;

e) argui que não há o que se falar em sanção, posto tratar-se apenas de um erro de preenchimento da Papeleta individual de Horário de Serviço Externo. E, devido a esse equívoco no preenchimento, o fiscal fora induzido ao erro.

f) argumenta que sua empresa de táxi aéreo tem como público alvo altos executivos, assim, preza por um serviço de qualidade e pontualidade. Reconhece que eventuais não conformidades podem ter ocorrido devido a programação previamente estabelecida pela contratante, e ainda por motivo de orç maior.

g) aduz estar amparada pelo o artigo 220 da Lei nº. 7565/86 (CBAer).

h) requer nulidade dos autos e caso subsista a aplicabilidade da sanção que seu valor seja reduzido.

**Quanto aos AI 06315/2010 e 06314/2010 alegou que :**

a) o fato de o fiscal não apontar qual teria sido ao certo o diploma legal infringido, prejudicou o seu direito de defesa.

b) a empresa determina a todos os seus empregados, pilotos ou não, o cumprimento da jornada de trabalho , e seja observado o tempo de repouso previsto na norma.

c) informou que, no dia apontado no auto de infração, a jornada de trabalho foi eventualmente extrapolada, em decorrência dos passageiros a bordo, uma vez que houve a ocorrência de alterações na programação da contratante e que não puderam ser contornadas de última hora pela Autuada.

d) aduz estar amparada pelo o artigo 220 da Lei nº. 7565/86 (CBAer).

e) reconhece que a jornada foi extrapolada naquele dia devido a a um caso fortuito, qual seja, o mau tempo a aeronave não teve sua decolagem de retorno autorizada devido ao fechamento do

aeroporto para pousos e decolagens.

## 5. DA CONVALIDAÇÃO DO AUTO DE INFRAÇÃO

A Junta de Julgamento constatou erro sanável acerca do enquadramento dos Auto de Infração em epígrafe. Em razão disso, convalidou o Auto de Infração acima mencionado, recapitulando-o para a alínea "o" do mesmo dispositivo legal, ou seja: art. 302, inciso III, alínea "o" do CBA c/c art. 21 da Lei 7.183/84.

A interessada fora notificada acerca da convalidação (fl. 68), e cientificada também sobre o novo prazo de 20 dias para manifestar-se nos autos em sede de defesa.

## 6. DAS RAZÕES DE DEFESA II

Suas alegações reitera suas alegações apresentadas antes da convalidação e alude a impossibilidade de convalidação do auto de infração ante a necessidade dos cinco elementos de validade para que se aperfeiçoe o ato, quais sejam: competência, finalidade, forma, motivo e objeto. Sob essa perspectiva, aponta que a referida convalidação é ilegal, pois não encontra respaldo legal na Lei Federal nº 9.784/99.

## 7. DA DECISÃO DE PRIMEIRA INSTÂNCIA

7.1. Em 24/05/2014, a autoridade competente constatou que a empresa permitiu que os tripulantes, citados abaixo excedessem o limite da jornada de trabalho de 11 (onze) horas permitida para aeronauta integrante de tripulação simples, infringindo o disposto no art. 21. alínea "a" da Lei 7.183/84:

7.2.	Auto de Infração Data	Tripulante	Total da jornada -
7.3.	06312/2010 19/06/2010	Tiago Lucas de Mesquita	13h10min.
7.4.	06313/2010 26/06/2010	Tiago Lucas de Mesquita	1h 35min.
7.5.	06315/2010 13/05/2010	Leopoldo José Nunes de Almeida	14h55min
7.6.	06311/2010 10/08/2010	Carlos Alberto Lucchesi Cunha	14h30min
7.7.	06314/2010 04/02/2010	Leopoldo José Nunes de Almeida	14h20min.

7.8.

7.9. Aponta que a infração está fundamentada no Relatório de Fiscalização nº 51/2010/GVAG, no qual atesta que as irregularidades apontadas foram constatadas durante a Vistoria de Acompanhamento da Base Principal Nacional na empresa, pela análise das papeletas individuais de horário de serviço externo dos tripulantes.

7.10. Diante dos fatos relatados nos autos, considerou infração à legislação vigente, em especial ao que estabelece o artigo 302, inciso III alínea "o", do Código Brasileiro de Aeronáutica aplicando sanção no patamar médio, no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais), **para cada uma das cinco ocorrências**, com fundamento no Anexo II, da Resolução n.º 25, de 25 de abril de 2008, da ANAC, haja vista a ausência de circunstâncias agravantes e atenuantes, conforme extrato SIGEC às (fls.69).

## 8. TERMO DE JUNTADA DOS PROCESSOS

Em despacho às fls 77 determinou-se que os processos determinou-se que os processos **60800.028751/2010-87, 60800.028753/2010-76, 60800.028749/2010-16 e 60800.028754/2010-11** fossem apensados ao presente processo **60800.028750/201032, referente ao auto de infração 06312/2010** tendo em vista a necessidade de uniformidade de tratamento.

## 9. DAS RAZÕES DO RECURSO

9.1. Ao ser notificada da Decisão de Primeira Instância em 05/06/2014 (fls. 79), a interessada interpôs recurso em 18/06/2014 (fls.80 a 99), no qual reitera suas alegações apresentadas em defesa, e requer que seja recebido no efeito suspensivo, e declarado nulo.

9.2. Subsidiariamente requer caso mantida a sanção a redução do seu valor.

9.3. **É o relatório. Passa-se ao voto.**

## VOTO DA RELATORA

Conheço do Recurso vez que presentes seus pressupostos de admissibilidade e tempestividade, nos termos do despacho às fls.102, recebendo-o em efeito suspensivo (art. 16 da Res. ANAC 25/2008).

## 10. **PRELIMINARES**

### 10.1. **Da Alegação de Cerceamento de Defesa e do Direito ao Contraditório**

Sobre o direito de defesa e do contraditório, ressalto que a interessada foi comunicada de todos os atos processuais em observância ao art. 26 da Lei nº 9.784/1999. Foi notificada quanto às infrações imputadas nos autos de infração nºs **06311/2010 06312/2010 06313/2010 06314/2010 06315/2010**, cujo teor traz expressamente o ato infracional praticado, a descrição da infração, e a capitulação da conduta violada. Nessa oportunidade, a agência concedeu aos interessado o prazo de 20 (vinte) dias para, caso assim o quisesse, apresentar defesa.

Ressalta-se, que o fiscal da ANAC lavrou o AI e elaborou o relatório de Fiscalização fazendo constar data, hora, duração total da jornada e tripulantes envolvidos na operações, e também a descrição do fato tido como infracional e a legislação infringida. A descrição contida no Auto de Infração, além de demonstrar os dados necessários à autuação, descreveu os fatos com o grau e precisão necessários para garantir a possibilidade de Defesa à Interessada.

A Autuada apresenta sua Defesa 21/12/2010 (fls. 05 a 11) se reportando ao ato infracional e se defendendo corretamente dos fatos, o que indica sua ciência clara quanto à infração cometida.

Foi notificada acerca da convalidação (fl. 68), e cientificada também sobre o novo prazo de 20 dias para manifestar-se nos autos em sede de defesa.

Apresentou nova defesa em 15/01/2013 (fls. 43).

Foi cientificada da decisão de Primeira Instância 05/06/2014 (fls. 79). e apresentou seu Recurso em 18/06/2014 (fls.80 a 99), no qual também teve a oportunidade e se defendeu corretamente da infração que lhe fora imputada.

Ressalta-se, ainda, que todos os autos dos processos permaneceram à disposição da parte interessada para vista e cópias.

Diante do exposto, não se prospera a alegação da interessada quanto à ilegalidade da notificação da decisão de primeira instância, afastando-se suas arguições quanto à inobservância de seu direito de defesa e contraditório.

### 10.2. **DA REGULARIDADE PROCESSUAL**

10.3. Diante de todo exposto, esta ASJIN aponta a regularidade processual do presente processo, a qual preservou todos os direitos constitucionais inerentes à interessada, bem como respeitou, também, aos princípios da Administração Pública, estando, assim, pronto para, agora, receber uma decisão de segunda instância administrativa por parte desta Junta Recursal.

10.4.

## 11. **NO MÉRITO**

### 11.1. **Quanto à fundamentação da matéria – Extrapolação da Jornada de Trabalho**

11.1.1. A infração foi capitulada com base na alínea “o”, do inciso III, do art. 302 da 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;

11.1.2. Conforme relatado nos autos, a recorrente permitiu que seus tripulantes extrapolassem a jornada de trabalho. O fato exposto se enquadra ao descrito no referido dispositivo.

11.1.3. 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.

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.

Em adição, o art. 22 da Lei nº 7.183/1984 traz outras disposições 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 comunicada pelo comandante ao empregador, 24 (vinte e quatro) horas após a viagem, o qual, no prazo de 15 (quinze) dias, a submeterá à apreciação do Ministério da Aeronáutica.

§ 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.

(grifo meus)

11.1.4. Nesse contexto, temos o que dispõe o CBA quanto à definição de operador de aeronaves:

CBA

SEÇÃO II

Da Exploração e do Explorador de Aeronave

Art. 122. Dá-se a exploração da aeronave quando uma pessoa física ou jurídica, proprietária ou não, a utiliza, legitimamente, por conta própria, com ou sem fins lucrativos.

**Art. 123. Considera-se operador ou explorador de aeronave:**

**I - a pessoa jurídica que tem a concessão dos serviços de transporte público regular ou a autorização dos serviços de transporte público não regular, de serviços especializados ou de táxi-aéreo;**

II - o proprietário da aeronave ou quem a use diretamente ou através de seus prepostos, quando se tratar de serviços aéreos privados;

III - o fretador que reservou a condução técnica da aeronave, a direção e a autoridade sobre a tripulação;

IV - o arrendatário que adquiriu a condução técnica da aeronave arrendada e a autoridade sobre a tripulação.

(grifo meu)

11.2. 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.

## **12. DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO E DO COTEJO DOS ARGUMENTOS DE DEFESA**

12.1. Em defesa alega que o fiscal não aponta qual o diploma legal infringido teria infringido, circunstância que prejudicou seu direito de defesa, contudo essa questão já fora afastada preliminarmente neste voto.

12.2. No que diz respeito ao mérito, a empresa enfatiza que determina que todos os seus empregados, pilotos ou não, que a jornada legal de trabalho e o tempo de repouso sejam cumpridos,

entretanto informa que devido a um caso fortuito, qual seja, o mau tempo a aeronave não teve sua decolagem de retorno autorizada, permanecendo o aeroporto fechado para pousos e decolagens, conforme relatório de voo e a matéria jornalística juntada anexa.

12.3. A esse respeito, importa consignar que tal justificativa não pode se sobrepor aos limites estabelecidos na lei. A própria lei delegou à norma regulamentar a fixação dos limites da jornada de trabalho dos aeronautas.

12.4. É cediço que e a aviação está sujeita a fatores externos como: tráfego aéreo, más condições meteorológicas, etc. Tal justificativa não pode se sobrepor aos limites fixados na norma, na medida em que cabe a recorrente diante de eventuais ocorrências de alterações na programação, se adequar aos horários limites daquela tripulação. Entende-se por força maior o que é inevitável, o que sai do controle do agente, normalmente são fatos que não podem ser evitados. Já na hipótese em análise, trata-se de fortuito interno, **isto é, estão englobados na ideia de risco da atividade, o que não afasta a responsabilidade da empresa de Taxi Aéreo**, em outras palavras, circunstância que poderia ter sido evitada pela recorrente, pois como se constata nos autos a empresa permitiu que seus tripulantes praticassem a conduta em dias diferentes e em horários diferentes. Desse modo afastado tal alegação e realço que tem-se como primordial a segurança de voo.

12.5. A respeito da argumentação de que está amparada pelo Art. 220 do CBAer, observa-se que este dispositivo não autoriza qualquer extrapolação de jornada em uma empresa aérea não regular, ele apenas cita, de forma genérica, que deve-se providenciar um atendimento imediato, e que esse atendimento seja independente de horário, percurso ou escala. Por óbvio está subtendido o necessário cumprimento das demais normas de voo.

12.6. Sobre a impossibilidade de convalidação do auto de infração, sobreleva citar que a Convalidação se deu pela existência de erro sanável quanto à capitulação da infração, tendo sido oportunizada abertura de novo prazo para apresentação de defesa e juntada de documentos que julgasse pertinente. A mencionada notificação aponta, ainda, o enquadramento convalidado e o artigo em que se fundamenta tal ato administrativo (artigo 7º, §1º, inciso I, da IN nº.08 de 06/06/2008), que estabelece:

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

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

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

II - inexatidão no nome da empresa ou piloto;

III - erro na digitação do CNPJ ou CPF do autuado

IV - descrição diferente da matrícula da aeronave; • V - erro na digitação do endereço do autuado;

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

§ 2º Na hipótese do inciso I será reaberto o prazo para defesa ao autuado. Vê-se que a Convalidação ocorreu dentro das hipóteses cabíveis, não sendo verificada irregularidade, discrepância ou inadequação legal.

Este dispositivo encontra fundamento no art. 55 da Lei 9.784/99, que dispõe, em síntese, que a convalidação corrige os atos sanáveis - como no caso - a forma desde que não haja prejuízo a terceiros nem ao interesse público.

Art. 55. Em decisão na qual se evidencie não acarretarem lesão ao interesse público nem prejuízo a terceiros, os atos que apresentarem defeitos sanáveis poderão ser convalidados pela própria Administração.

12.7. Importa consignar, que o ato de convalidar além de atender ao princípio da legalidade, na medida em que corrige o vício, atende também ao princípio da segurança jurídica, ao dispor que as normas administrativas sancionadoras, devem contar com elevado grau de objetividade a evitar condutas reprováveis e factíveis de sanções. É garantido aos administrados aferição objetiva de previsibilidade de modo que possa orientá-los em suas condutas e comportamentos. (MOREIRA NETO; GARCIA 2012, p.12).

12.8. Acerca do argumento de um eventual equívoco no preenchimento da papeleta individual da tripulação, a fiscalização testou caso a caso, e em todos constatou extrapolação da jornada de trabalho dos tripulantes (retro)

12.9. Salienta-se, que há responsabilidade do Operador em ter o controle da Papeleta Individual de cada tripulante, conforme estabelecido no Art. 24 da Portaria Interministerial nº 3016/88 alínea "a", conforme disposto na redação abaixo:

Art 24". ' O registro da jornada de trabalho dos tripulantes de empresas de transporte aéreo não regular e de aeronaves privadas far-se-á através da papeleta individual de horário de serviço externo.

§ 1º A papeleta individual de horário de serviço externo a que se refere o caput deste artigo será fornecida mensalmente ao aeronauta pelo empregador que nela fará constar, diariamente, as anotações de início e término da Jornada, intervalos para alimentação - quando prestando serviços em terra - interrupções programadas da viagem e folgas.

12.10. De acordo com o relato contido nos autos, constata-se que houve, de fato, a extrapolação

dos limites da jornada de trabalho dos aeronautas, fato que contraria o artigo 302, inciso III, alínea "o" do CBA.

12.11. Diante do exposto, o autuado não apresenta qualquer excludente de sua responsabilidade, cabendo destacar que este não trouxe aos autos qualquer prova de que, de fato, não descumpriu a legislação vigente.

### 13. DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

13.1. Pelo exposto, houve, de fato, violação à legislação, com a prática de infração cuja autuação está fundamentada na alínea "o" do inciso III do art. 302 do CBA, c/c art. 21, alínea a, da Lei nº 7.183, restando analisar a adequação do valor da sanção aplicada, que, segundo o que dispõe o CBA, deve refletir a gravidade da infração (Lei nº 7.565/86, art. 295).

13.2. Nesse contexto, é válido observar que o valor da multa imposta pela autoridade competente - R\$ 7.000,00 (sete mil reais), para cada uma das 5 infrações - totalizando R\$ 35.000,00 (trinta e cinco mil reais) foi fixado dentro dos limites previstos na Resolução nº 25/2008 e conforme o disposto no artigo 57 da Instrução Normativa ANAC nº 08/2008, indicando que a penalidade de multa será calculada a partir do valor intermediário. 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 nº 25/2008.

13.3. Observa-se que o art. 22 da Resolução ANAC nº 25 e o art. 58 da IN ANAC nº 08 dispõem que, para efeito de aplicação de penalidades, serão consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes, sendo estas situações dispostas nos §1º e §2º deste mesmo artigo.

13.4. Destaca-se que, com base na Tabela da Resolução ANAC nº 25, para pessoa jurídica, o valor da multa referente à alínea "o" do inciso III do art. 302 do CBA, poderá ser imputado em R\$ 4.000 (grau mínimo), R\$ 7.000 (grau médio) ou R\$ 10.000 (grau máximo).

#### 13.4.1. DAS CONDIÇÕES ATENUANTES

13.4.1.1. No caso em tela, não é possível se aplicar quaisquer outras circunstâncias atenuantes, das dispostas nos incisos do §1º do artigo 22 da Resolução ANAC nº 25/2008 ou nos incisos do §1º do artigo 58 da Instrução Normativa ANAC nº 08/2008.

#### 13.4.2. DAS CONDIÇÕES AGRAVANTES

13.4.2.1. Do mesmo modo, verifica-se que no caso em tela não é possível se aplicar quaisquer das circunstâncias agravantes dispostas nos incisos do § 2º do artigo 22 da Resolução ANAC nº 25/2008 ou nos incisos do §2º do artigo 58 da Instrução Normativa ANAC nº 08/2008.

#### 13.4.3. DA SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO

13.4.3.1. Diante disso, aponto que a sanção aplicada pela decisão de primeira instância administrativa - R\$ 7.000,00 (sete mil reais) , para cada uma das infrações, cujo o montante é de R\$ 35.000,00 (trinta e cinco mil reais) se subsume à norma vigente por ocasião do ato infracional (Resolução nº. 025, de 25/04/2008), estando, assim, dentro da margem prevista de acordo com Anexo II, Tabela III – Cod. INI, letra "o" da Res. nº. 25/08.

### 14. VOTO

14.1. Desta forma, voto pelo conhecimento e **NÃO PROVIMENTO** ao Recurso, **MANTENDO**, assim, a multa prolatada pelo competente setor de primeira instância administrativa no valor de R\$ R\$ 7.000,00 (sete mil reais). mil reais).

14.2. Mantidos os demais efeitos da decisão prolatada pelo competente setor de primeira instância administrativa.

14.3. É o voto.

Brasília, 28

de abril de 2017



Documento assinado eletronicamente por **Hildenise Reinert, Analista Administrativo**, em 28/04/2017, às 13:30, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [http://sistemas.anac.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](http://sistemas.anac.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **0557744** e o código CRC **FB7CF777**.





## CERTIDÃO

Brasília, 28 de abril de 2017.

### CERTIDÃO DE JULGAMENTO EM SEGUNDA INSTÂNCIA ADMINISTRATIVA

#### 438ª SESSÃO DE JULGAMENTO DA ASJIN

**Processos:** 60800.28750/2010- 32

**Interessado:** SOCIEDADE DE TAXI AEREO WESTON LTDA

**Crédito de Multa (nº SIGEC):** 642.055/14-9

**AINI:** 06312/2010

#### **Membros Julgadores ASJIN:**

- Bruno Kruchak Barros - SIAPE 1629380- Portaria ANAC nº 2026/DIRP/2016 - Presidente da Sessão Recursal
- Hildenise Reinert - SIAPE 1479877- Portaria ANAC nº 2218/DIRP/2014 - Relatora
- Isaias de Brito Neto - SIAPE 1291577 - Portaria ANAC nº 644/DIRP/2016 - Membro Julgador

Certifico que a Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância – ASJIN da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, ao apreciar o processo em epígrafe na sessão realizada nesta data, proferiu a seguinte decisão em segunda instância administrativa:

**A ASJIN, por unanimidade, NEGOU PROVIMENTO ao recurso**, mantendo os termos da decisão de primeira instância, aplicando sanção no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais).

Os Membros Julgadores votaram com a Relatora.



Documento assinado eletronicamente por **HILDENISE REINERT, Analista Administrativo**, em 28/04/2017, às 13:38, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **BRUNO KRUCHAK BARROS, Presidente de Turma**, em 28/04/2017, às 14:49, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **ISAIAS DE BRITO NETO, Analista Administrativo**, em 28/04/2017, às 15:13, conforme horário oficial de Brasília, com



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [http://sistemas.anac.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](http://sistemas.anac.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **0577368** e o código CRC **F4D022ED**.