



**PARECER N°** 897/2019/JULG ASJIN/ASJIN  
**PROCESSO N°** 00065.034240/2013-86  
**INTERESSADO:** JULIANO GONÇALVES PEREIRA

## **PROPOSTA DE DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA – ASJIN**

**Auto de Infração:** 5983/2012/SSO **Lavratura do Auto de Infração:** 30/10/2012

**Crédito de Multa (SIGEC):** 658.955/17-3

**Infração:** extrapolação de jornada de trabalho

**Enquadramento:** alínea 'p' do inciso II do art. 302 do CBA c/c art. 21 da Lei nº 7.183, de 05 de abril de 1984

**Data da infração:** 27/02/2012 **Hora:** - **Local:** - **Aeronave:** PR-LLF

**Proponente:** Renata de Albuquerque de Azevedo – SIAPE 1766164

### 1. **RELATÓRIO**

#### 1.1. **Introdução**

Trata-se de recurso interposto por JULIANO GONÇALVES PEREIRA em face da decisão proferida no curso do Processo Administrativo nº 00065.034240/2013-86, 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 658.955/17-3.

O Auto de Infração nº 5983/2012/SSO, que deu origem ao presente processo, foi lavrado em 30/10/2012, capitulando a conduta do Interessado na alínea 'p' do inciso II do art. 302 do CBA – Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº 7.565, de 19/12/1986) c/c art. 21 da Lei nº 7.183, de 05 de abril de 1984, descrevendo-se o seguinte (fl. 01):

Data: 27/02/2012 Hora: - Local: -

(...)

Descrição da Ocorrência: extrapolação de jornada

Histórico: No dia 27/02/2012 foi constatado que o tripulante Juliano Gonçalves Pereira (Código ANAC 119465) se apresentou para início de seus afazeres às 10:20 e encerrou suas atividades às 22:56, totalizando 12:36 horas de trabalho. Violando portanto a jornada prevista pela Lei 7.183 de 05 de abril de 1984. Portanto, lavra-se este auto pela infração do art. 21, da Lei nº 7.183, de 05 de abril de 1984, cumulado com o art. 302, inciso II, alínea 'p', da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986.

#### 1.2. **Relatório de Fiscalização**

Consta nos autos documento referente à fiscalização realizada, 'Relatório de Fiscalização' nº 21/2013/GVAG-SP, de 09/01/2013 – fl. 02, apresentando a seguinte descrição:

Durante inspeção periódica de base operacional principal da Central Táxi Aéreo Ltda, realizada entre os dias 2 e 3 de maio de 2011, ao se analisar os registros de voo dos tripulantes das duas aeronaves da empresa foi verificado que entre julho de 2011 e abril de 2012 a jornada de trabalho imposta aos tripulantes da empresa excedeu o limite de 11 (onze) horas diárias determinado pelo artigo 21 da Lei 7.183 nas datas contidas na tabela do Anexo 2 deste Relatório.

(...)

Ainda segundo os fatos expostos nos documentos anexados a este Relatório de Fiscalização, os tripulantes da Central Táxi Aéreo também infringiram o Art. 302, Inciso (II), Alínea “p” da lei 7.565, código do ementa ETL, ao excederem o limite de horas de trabalho ou de voo de 11 (onze) horas diárias, compreendidas entre a apresentação do tripulantes e meia hora depois do corte final dos motores da aeronave, como é determinado pelo artigo 21, alínea "a" da lei 7.183 (Lei do Aeronauta).

Em anexo ao Relatório, às fls. 05/06, são anexadas as cópias das páginas nº 288 e 289 dos diários de bordo da aeronave PR-LLF operada pela Central Táxi Aéreo Ltda.

Às fls. 30/31, acostadas novas cópias das referidas páginas do diário de bordo.

Também, em anexo ao Relatório, consta a tabela com a data do voo, hora de apresentação, hora de corte, jornada de trabalho, código ANAC e nome dos tripulantes dos voos referidos pelas páginas dos diários de bordo da aeronave onde ocorreu extrapolação de jornada de trabalho de tripulantes da empresa CENTRAL TÁXI AÉREO LTDA entre julho de 2011 e abril de 2012 (fls. 03/04v).

### 1.3. *Defesa do Interessado*

Notificado da lavratura do Auto de Infração em 22/03/2013 (fl. 07), o Autuado apresentou defesa em 11/04/2013 (fls. 08/17).

No documento, o Interessado alega:

#### 1 - DOS PRESSUPOSTOS DE ADMISSIBILIDADE

Preliminarmente, cumpre ressaltar que resta comprovada a existência dos Pressupostos Objetivos e Subjetivos de Admissibilidade, conforme segue comprovado.

#### 1.1 - DO PRESSUPOSTO OBJETIVO DE ADMISSIBILIDADE - DA TEMPESTIVIDADE

A presente Defesa é protocolizada nos termos estabelecidos na Lei Geral do Processo Administrativo em âmbito Federal, bem como na Instrução Normativa da ANAC nº 008, de 06 de junho de 2008, consubstanciado nos princípios fulcrados em Lei para o exercício do bom direito, tal qual estabelece, em especial, os Art. 1º e 2º da Resolução nº 25 e Art. 2º Instrução Normativa nº 08, ambas da ANAC, ao estabelecerem que:

(...)

#### 1.2.1 - DO SUPORTE FÁTICO

Conforme descrição textual contida nos Auto de Infração acima referenciados, alegou-se, em linhas gerais, a extrapolação de jornada de tripulantes, dessa forma, infração a preceito da legislação complementar, fundamentada e capitulada inicialmente no Art. 302, II, 'p', do CBA (Lei nº 7.565/86), ficando a referida Empresa sujeita a providências administrativas a serem aplicadas pela ANAC.

#### 1.2.1.1 - DA CAPITULAÇÃO

Os referidos Autos de Infração foram capitulados com base no art. 302, inciso II, alínea 'p', do CBA.

Como se pode observar, com relação ao que consta no referida Código, sob **índole geral**, acerca de conflito com o que a Lei do Aeronauta estabelece, há outros dispositivos que ora seguem transcritos:

(...)

Considerando o posicionamento aplicado pelo Coordenador do Curso de Examinador Credenciado realizado no ano de 2011, nessa Agência, posicionou-se o eminente servidor Célio Eugênio, m sede de Revisão de questão de avaliação, que as capitulações gerais supra poderão, sim, ser consideradas, a exemplo do que ocorreu quando da lavratura de Autos de Infração em face da Empresa Gol Linhas Aéreas, no ano de 2010.

Face ao explicitado, cumpre ressaltar que as diferentes capitulações sinalizam diferentes valores de sanções-multa, na Resolução 25/2008.

## 2 – DA CONTINUIDADE DE DELITO INFRACIONAL

Num primeiro momento, tem-se que a legalidade não se compreende dissociada dos valores substanciais integrados no ordenamento jurídico, nem tampouco destacada da sua função própria e histórica de contenção do arbítrio. Manipulada isoladamente, desviada de sua finalidade instrumental, contrasta com a própria segurança jurídica, princípio voltado à proteção da confiança e da boa fé e à garantia da previsibilidade objetiva das situações jurídicas.

Entretantes, no presente caso em concreto, verifica-se que o Agente da Autoridade de Aviação Civil examinou **TODOS** os aspectos da conduta supostamente infracional, isto é, **os delineou quando da emissão do Auto de Infração nº 5955/2012** e, mesmo assim, penalizou, por diversas vezes, a Empresa **PELO MESMO FATO GERADOR em flagrante desrespeito a princípios constitucionais e legais**, conforme segue:

(...)

Há que se consignar que, repise-se, **TODOS** os processos relacionados em epígrafe foram provenientes, na essência, do mesmo Relatório, do mesmo suposto fato típico sem espécie, bem como das mesmas condições, ou ao menos semelhantes, de modo e maneira de execução, conforme se pode comprovar pela proximidade das datas e capitulação dos respectivos documentos de autuação que, segundo posicionamento do Ilustríssimo Sr. Presidente da Junta Recursal abaixo reproduzido, o qual adotou posicionamento do STF no sentido de compilar em um único Auto de Infração os fatos da mesma espécie ocorridos num período de 30 dias, consubstanciado nos Autos de infração em epígrafe (...)

No que tange ao montante das multas aplicadas, devem ser acolhidas as teses defensivas perpetradas pela Empresa, com o conseqüente arquivamento dos referidos Processos, posto que, não se cogitou adentrar no mérito administrativo de apuração da penalidade, e sim aos aspectos de legalidade e aos princípios norteadores do direito, que devem ser observados também pela Administração, conforme comando constitucional e legal, devendo-se reconhecer, no caso vertente, aplicável a teoria da continuidade delitiva para os casos de diversas infrações administrativas da mesma espécie e apuradas em um mesmo momento, como o que ocorre no caso dos autos (...)

Do exposto acima, tem-se que a própria **Corte Superior de Justiça do país** entende que, em casos como este materializado no presente Processo, devem ser tratados de forma única, diferentemente do que preconiza o art. 10 da Resolução Nº 25 da ANAC a qual deve ser interpretada de forma justa e ponderada, a luz do que preconiza o Art. 2º, Parágrafo Único, VI e XIII da Lei Nº 9.784/99, no sentido de não só dar interpretação à norma administrativa da forma que melhor garanta o atendimento do fim público a que se dirige, bem como adequar meios e fins, vedada a imposição de obrigações, restrições e sanções em medida superior àquelas estritamente necessárias ao atendimento do interesse público, quando for o caso.

Corroborando com o entendimento de que ocorreu a lavratura de autos de infração de forma excessiva, o **D. Presidente da Junta Recursal**, o Sr. **Sérgio Luís Pereira Santos**, postou TESE sobre esse tema, afirmando sua convicção **“de que o princípio da 'conduta continuada' poderá, sim, ser aplicado em processo sancionador desta ANAC”**, pronunciando-se, desta forma em uma de suas célebres decisões (...)

Portanto, é inquestionável o fato de que é reconhecida a aplicabilidade da teoria da continuidade delitiva pela jurisprudência da própria ANAC e que, no vertente caso, o Auto de Infração deveria ser glosado para que nele se contivesse, se for o caso, a imposição de uma multa apenas para as diversas infrações acima aduzidas, de acordo com a dosimetria e a valoração definida pela Autoridade de Aviação Civil.

## 3. - DO PRINCÍPIO DO NON BIS IN IDEM E SUA ADEQUAÇÃO AO CASO CONCRETO

No ordenamento jurídico brasileiro, a expressão **bis in idem** pode ter seu significado dividido, num primeiro momento, na vedação não só à nova sanção (bis), mas também deve ser estendido seu significado e alcance para se evitar nova persecução. Já o **idem**, em termos objetivos, possui como significado, ao menos no direito brasileiro, como mesmos fatos, em termos reais e históricos, com relevância decorrente da análise da verdade real e não estritamente jurídica.

Evidencia-se, ainda, que o Sr. Delvecchio, da primeira instância da SSO, ratificou a possibilidade da existência de “*Bis in Idem*” no Processamento de Irregularidades da ANAC, devendo, de pronto ser rechaçada tal ocorrência, com base no princípio do “**Nom Bis in Idem**”, tal como concordou com o Parecer do Analista, no Processo tombado sob o nº 60800.230500/2011-41, inaugurado pelo Auto de Infração nº 06399/2011/SSO, cuja peça decisória segue colacionada e que, de acordo com a Lei nº 9.784/99 (...)

A propósito, cumpre ressaltar que com base no Art. 22, II da Resolução nº 25/2008 da ANAC, esta Empresa envidou esforços voluntários, comprovadamente eficazes para evitar as consequências das supostas Infrações em tela.

#### 4. - DO PEDIDO

a) Considerando restar comprovada a **INCIDÊNCIA DE BIS IN IDEM**, conforme demonstrado nos Autos, **REQUEIRO** à doutra Junta Recursal, **O ARQUIVAMENTO DOS REFERIDOS AUTOS DE INFRAÇÃO EM EPÍGRAFE, BEM COMO DE SEUS RESPECTIVOS PROCESSOS**, com os demais Atos a eles correlatos, com fundamento no Art. 15, inciso I, da Resolução da ANAC nº 25/2008, tal qual fartamente demonstrado e documentado, exceto o de nº 5955/2012, o qual deverá reunir em si a pluralidade dos demais.

O procurador do Autuado solicitou vistas aos autos e prorrogação do prazo de defesa em 11/04/2013 (fl. 18).

A empresa empregadora do Autuado, CENTRAL TÁXI AÉREO LTDA, apresentou uma proposta de TAC – Termo de Ajustamento de Conduta em 17/04/2013 (fls. 19/20), bem como outro TAC substitutivo em 17/05/2013 (fls. 21/22).

Emitido o Despacho nº 1985/2015/ACPI/SPO-RJ em 30/09/2015, requisitando a análise das propostas de TAC realizadas pela empresa CENTRAL TÁXI AÉREO LTDA (fls. 23/24v).

À fl. 25, Memorando nº 192/2015/ACPI/SPO/RJ, de 01/10/2015, referente à solicitação de informação de Termo de Ajustamento de conduta.

Emitido o Despacho nº 452/2016/ACPI/SPO-RJ em 22/02/2016, requerendo as cópias das páginas do Diário de Bordo das aeronaves PR-LLF e PT-EUO (fls. 26/27v).

Em resposta ao Despacho nº 452/2016/ACPI/SPO-RJ, foram acostadas cópias das páginas nº 288 e 289 do Diário de Bordo da aeronave PR-LLF (fls. 30/31).

Consta nos autos como Anexo ‘TAC – CENTRA TÁXI AÉREO LTDA’ (SEI nº 0299336), com os seguintes documentos:

- Resposta da Diretoria da ANAC à proposta de Termo de Ajustamento de Conduta feito pela empresa CENTRAL TÁXI AÉREO LTDA, negando a celebração do Termo;
- Ofício nº 36/2016/ASTEAC, de 29/04/2016, informando a decisão da Diretoria da ANAC;
- Aviso de Recebimento dos Correios, com recebimento em 04/05/2016;
- Despacho nº 215/2016/ASTEAC, de 11/05/2016, retornando o Processo Administrativo em referência à SPO – Superintendência de Padrões Operacionais;
- Despacho nº 156/2016/SPO/ANAC, de 12/05/2016, restituindo o Processo Administrativo em referência à Diretoria para solicitar o retorno do mesmo à SPO apenas após o Decurso do Prazo de reconsideração da Decisão;
- Despacho nº 291/2016/ASTEAC, de 15/06/2016, retornando o Processo Administrativo em referência à SPO após o Decurso do Prazo de reconsideração da Decisão;
- Despacho nº 190/2016/ SPO/ANAC, de 17/06/2016, encaminhando o processo nº 00065.035570/2015-51 à ACPI.

Anexados, ainda, os seguintes documentos: Extrato de Lançamentos SIGEC (SEI nº 0340108) e Informação AISWEB - Nascer e Por do Sol (SEI nº 0340129).

#### 1.4. ***Decisão de Primeira Instância***

Em 26/01/2017, a autoridade competente, após apontar a presença de defesa, decidiu pela aplicação, com atenuante com base 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 multa no valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais) – SEI nº 0340486 e 0356188.

Consta nos autos a Notificação de Decisão nº 264(SEI)/2017/ACPI/SPO-ANAC, documento assinado eletronicamente em 27/01/2017 (SEI nº 0373669), informando o Interessado acerca da aplicação de penalidade de multa (crédito nº 658.955/17-3), abrindo prazo para interposição de recurso.

#### 1.5. ***Recurso do Interessado***

Tendo tomado conhecimento da decisão em 09/02/2017 (SEI nº 0488882), o Interessado postou recurso em 04/02/2017 (processo anexado nº 00058.505436/2017-81, SEI nº 0456137).

No documento, o Recorrente indica que o recurso foi apresentado tempestivamente.

O Autuado destaca que o recorrente trabalhava para a empresa Central Taxi Aéreo, cuja qual prestava serviços a Febraban (Federação Brasileira de Bancos), mais especificamente no transporte diário de malotes bancários para compensação bancária. Afirma que os malotes eram transportados pela aeronave que o recorrente exercia a função de piloto e tinham que ser entregues em data e horários pré-determinados

Nas alegações preliminares quanto à prescrição, o Recorrente alega que houve prescrição intercorrente, constatando que a infração ocorreu no dia 27/02/2012, sua notificação no dia 22/03/2013 e a Decisão de Primeira Instância somente em 09/02/2017; ou seja, se passaram mais de 03 anos para a tomada da decisão administrativa. Alega que o artigo 319 do CBA não foi expressamente revogado, entendendo que deve ser aplicada lei mais benéfica ao Interessado.

Ao final, requer que seja reconhecida a ocorrência de prescrição da pretensão punitiva com base no art. 319 do CBA e requer cancelamento e arquivamento dos autos de infração.

Do mérito, aduz sobre a continuidade de delito infracional. Alega ter sido penalizado por diversas vezes a empresa contratante e o recorrente pelo mesmo fato gerador. Aponta que o AI deve ser retirado para que nele se contivesse, se for o caso, a imposição de apenas uma multa para as diversas infrações apontadas.

Argumenta que trabalhava para a Central Táxi Aéreo, que prestava serviços à Federação Brasileira de Bancos (FEBRABAN) realizando o transporte diário de malotes bancários que precisavam que ser entregues em data e horários pré-determinados. Contudo a empresa que tinha a responsabilidade de transportar os malotes das instituições bancárias até os aeroportos costumavam atrasar, assim, ocasionando a extrapolação da sua jornada de trabalho. O autuado assegura que enquanto esperava a chegada dos malotes permanecia em descanso, fora da aeronave.

Alega que existem contratemplos que contribuíam para o “elastecimento (involuntário) da jornada de trabalho do recorrente”. Entende que os atrasos eram justificáveis, não podendo o recorrente cumprir as horas de jornada impostas em legislação.

Aponta que a Central Táxi Aéreo também foi autuada na mesma tipificação, pelo mesmo diário de bordo, como também foi autuado o copiloto da aeronave. Assim que um só diário de bordo gerou, no mínimo, 03 (três) multas; o que é inadmissível na legislação brasileira. Afirma que o comandante da aeronave e a empresa foram autuados na mesma tipificação e menciona o princípio *non bis in idem*.

Pede que esta Instância Superior Julgadora acolha as razões do presente recurso para anular e arquivar o auto de infração. Ressalta que foi autuado em mais de 47 processos sancionadores, os quais somados

atingem o valor de R\$ 94.000,00. Reclama que esse valor ultrapassa as suas condições financeiras e que a extrapolação da jornada ocorreu por imposição patronal, caso contrário seria o recorrente demitido. Entende, desta maneira, quem deveria ser penalizado pelos fatos deveria ser somente o empregador, pois o recorrente, na condição de empregado não tem opção outra senão acatar e atender as ordens patronais. Requer que anulação e arquivamento do auto de infração, isentando o recorrente de qualquer pagamento de multa e/ou sanção administrativa.

Ao final, o Interessado solicita a isenção do pagamento da multa e a declaração da prescrição intercorrente. Pede também que seja intimado quando da inclusão de seu processo administrativo em pauta para julgamento, pois pretende manejar sustentação oral.

Tempestividade do recurso certificada em 12/09/2017 – SEI nº 1050372.

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

Termo de Encerramento de Trâmite Físico assinado eletronicamente em 28/12/2016 (SEI nº 0299332).

Consta aos autos o Despacho da Secretaria da ASJIN, documento assinado eletronicamente em 18/07/2018 (SEI nº 1960839), encaminhando o processo para análise e deliberação.

Anexado aos autos Extrato de Lançamento do Sistema SIGEC (SEI nº 0340108 e 3223933).

É o relatório.

## 2. **PRELIMINARES**

### 2.1. ***Da Alegação de Ocorrência de Prescrição***

Antes de adentrar ao mérito do presente processo, cumpre observar que recorrente aduz que o presente processo se encontra prescrito, se baseando no caput do artigo 319 do CBA, o qual estabelece que “*as providências administrativas previstas neste Código prescrevem em 2 (dois) anos, a partir da data da ocorrência do ato ou fato que as autorizar, e seus efeitos, ainda no caso de suspensão, não poderão exceder esse prazo*”.

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.

(...)

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.

Em seu recurso, o autuado ainda apontou que o CBA não foi expressamente revogado, o que manteria a aplicação do citado artigo 319. Contudo, o entendimento em decisões judiciais é que tal dispositivo foi revogado, conforme se pode ler abaixo:

O prazo prescricional para a ação punitiva da Administração Pública Federal, direta e indireta, no exercício do poder de polícia, objetivando apurar infração à legislação em vigor e aplicar a respectiva sanção é de 5 (cinco) anos, contados da data da prática do ato ou, no caso de infração permanente ou continuada, do dia em que tiver cessado, nos termos do art. 1º da Lei nº 9.873/99.

Observa-se que o prazo prescricional de 2 (dois) anos previsto no art. 319 do Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº 7.565/86) não se aplica ao caso em apreço, em que se discute multa decorrente de infração cometida em 2006, tendo em vista a revogação, operada pelo art. 8º da Lei nº 9.873/99, de todas as disposições contrárias às suas normas, ainda que constantes de lei especial.

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)

Ainda, frisa-se que o tema já foi exaustivamente analisado pela Procuradoria Federal junto à ANAC, como exemplo, 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 em Pareceres, pode-se afirmar o seguinte:

Observa-se que ato infracional ocorreu em **27/02/2012**, sendo o auto de infração lavrado em **30/10/2012** (fl. 01). O Autuado foi notificado da infração em **22/03/2013** (fl. 07). Conforme inciso I do art. 2º da Lei nº 9.873/99, a prescrição da ação punitiva é **interrompida** pela notificação do interessado, reiniciando, assim, a contagem do prazo. Verifica-se, ainda, que a decisão de primeira instância é datada de **26/01/2017** (SEI nº 0340486 e 0356188).

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:

1. O fato gerador do presente processo ocorreu em 27/02/2012.
2. Em 30/10/2012 foi lavrado o Auto de Infração, dando início ao processo administrativo (fl. 01);
3. O Interessado foi notificado da lavratura do Auto de Infração em 22/03/2013 (fl. 07), apresentando sua defesa em defesa em 11/04/2013 (fls. 08/17);
4. Apresentação de proposta de Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) em 17/04/2013 (fls.

19/20), bem como outro TAC substitutivo em 17/05/2013 (fls. 21/22);

5. Despacho nº 1985/2015/ACPI/SPO-RJ, de 30/09/2015, requerendo informações à SPO acerca dos efeitos da proposta de TAC (fls. 23/24);
6. Despacho nº 452/2016/ACPI/SPO-RJ, de 22/02/2016, requerendo à GTPO-SP cópias das páginas do Diário de Bordo das aeronaves PR-LLF e PT-EUO (fls. 26/27v);
7. Comunicação à Central Táxi Aéreo, em 29/04/2016, da Decisão da Diretoria da ANAC negando a celebração do TAC (SEI nº 0299336);
8. A decisão de primeira instância foi prolatada em 26/01/2017 (SEI nº 0340486 e 0356188);
9. Notificado da decisão em 09/02/2017 (SEI nº 0488882), o interessado apresenta recurso em 04/02/2017 (SEI nº 0456137);
10. Tempestividade do Recurso foi certificada em Despacho, de 12/09/2017 (SEI nº 1050372).

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 e os demais anexados foram analisados e julgados dentro dos prazos previstos na Lei nº 9.873/99.

## 2.2. ***Da Apresentação do TAC pela Central Taxi Aéreo Ltda.***

Conforme documentos apresentados aos autos, a empresa empregadora do Autuado, CENTRAL TÁXI AÉREO LTDA, operadora da aeronave e empregadora/contratante do piloto, apresentou o Termo de Ajustamento de Conduta à ANAC em 08 de abril de 2013, com objetivo de adequar as condutas adotadas pela empresa e seus aeronautas às normas da Agência. O pedido de motivação pela lavratura de autos de infração versando sobre violação da jornada de trabalho prevista pelo art. 21 da Lei nº 7.183/1984.

No entanto, a Diretoria da ANAC, ao apreciar o pedido de TAC na 10ª Reunião Deliberativa, realizada no dia 26/04/2016, decidiu, por unanimidade, com base nas razões consignadas no Voto do Relator, indeferir a proposta apresentada (fl. 36 do processo nº 00065.026015/2013-76) – SEI nº 0299336.

## 2.3. ***Da Solicitação de Intimação para Julgamento***

O Recorrente solicita que seja intimado quando da inclusão de seu processo administrativo em pauta para julgamento do recurso interposto, fins de aplicar sustentação oral.

Contudo, diante do advento da nova Resolução ANAC nº 472/2018, estabelece que os processos envolvendo decisões recorridas resultantes exclusivamente de aplicação de multa em valor igual ou inferior a R\$ 10.000,00 (dez mil reais), terão suas decisões em segunda instância conduzidas monocraticamente.

Resolução ANAC nº 472/2018

Art. 41. As decisões administrativas de segunda instância serão monocráticas ou colegiadas.

Art. 42. Cabe decisão monocrática na incidência de ao menos um dos seguintes casos, de forma independente:

I - se a decisão recorrida resultou exclusivamente em aplicação de multa em valor igual ou inferior a R\$ 10.000,00 (dez mil reais), independentemente do número de multas tratadas no processo;

II - quando a análise tratar de questões exclusivamente processuais;

III - em decisão de recurso de indeferimento de alegação de suspeição;



IV - quando a decisão de primeira instância coincidir com orientação da Diretoria da ANAC, consolidada em súmula administrativa, independentemente da sanção aplicada; ou

V - quando forem detectadas as seguintes hipóteses:

- a) prescrição da pretensão punitiva;
- b) pagamento do crédito de multa discutido no processo (perda superveniente do objeto por cumprimento voluntário da obrigação);
- c) pedido de desistência recursal; ou
- d) falecimento do autuado.

Cumprido observar que, no presente processo, a multa imposta em decisão de primeira instância foi de R\$ 2.000,00 (dois mil reais), dessa maneira, o processo em análise não será julgado em sessão de julgamento desta Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância (ASJIN).

#### 2.4. *Da Regularidade Processual*

O interessado foi regularmente notificado quanto à infração imputada em 22/03/2013 (07), tendo apresentado sua Defesa em defesa em 11/04/2013 (08/17). Foi, ainda, regularmente notificado quanto à decisão de primeira instância em 09/02/2017 (SEI nº 0488882), apresentando o seu tempestivo Recurso em 04/02/2017 (SEI nº 0456137), conforme Certidão SEI nº 1050372.

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, foi constatada a ocorrência do ato infracional referente à extrapolação do limite de jornada de trabalho do aeronauta Sr. JULIANO GONÇALVES PEREIRA em 27/02/2012, fato constatado por meio de informações retiradas das páginas nº 288 e 289 do diário de bordo da aeronave PR-LLF presentes nos autos do processos administrativos (fls. 05/06).

Diante da infração do processo administrativo em questão, a autuação foi realizada com fundamento na alínea 'p' do inciso II 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:

(...)

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

(...)

p) exceder, fora dos casos previstos em lei, os limites de horas de trabalho ou de voo;

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 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)

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.

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

### 3.2. *Das Alegações do Interessado*

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

Cabe mencionar que as alegações quanto à ocorrência de prescrição da pretensão punitiva, informação sobre apresentação do TAC e solicitação de intimação para julgamento foram abordadas, preliminarmente, nesta proposta.

No presente caso, ressalta-se que o comandante da aeronave é o responsável pelo preenchimento do diário de bordo, conforme se estabelece no art. 172 do CBA. Diante do cálculo da jornada de trabalho do tripulante lançada no diário de bordo, é possível evidenciar a extrapolação da jornada, a qual não foi justificada pela empresa ou tripulante.

Com a relação às alegações quanto ao artigo 22 da Lei n.º 7.183/1.984 e sobre a existência de contratempus que contribuía para o "elastecimento (involuntário) da jornada de trabalho do recorrente", faz-se ressaltar que tais justificativas não têm o condão de afastar o ato infracional praticado pelo tripulante, visto que não constam nos autos qualquer comprovação das alegações apresentadas.

Importante mencionar que qualquer ampliação da jornada de trabalho deve estar de acordo com o disposto no art. 22 da Lei nº 7.183:

Lei n.º 7.183/1.984

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.

Verifica-se que, em momento algum, foi reportada tal necessidade nas páginas do Diário de Bordo, nem mesmo o Autuado apresentou prova de ter submetido tal necessidade à autoridade de Aviação Civil conforme requerido pelo parágrafo primeiro do artigo 22 da referida Lei.

Quanto à alegação do Recorrente de impossibilidade de reincidência da condenação, afirmando que a empresa proprietária da aeronave fora autuada na mesma tipificação e pelo mesmo diário de bordo, cabe esclarecer que o Auto de Infração lavrado em nome da CENTRAL TÁXI AÉREO fora capitulado no Artigo 302, inciso III, alínea "o", 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 exceder, fora dos casos previstos em lei, os limites de horas de trabalho ou de voo (alínea 'p' do inciso II do art. 302 do CBA) pelo descumprimento da art. 21 da Lei nº 7.183, de 05 de abril de 1984.

Assim, para o caso em tela, o AI foi lavrado em desfavor do tripulante por infração prevista na alínea 'p' do artigo 302 do CBA:

CBA

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

(...)

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

(...)

p) exceder, fora dos casos previstos em lei, os limites de horas de trabalho ou de vôo;

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 foi lavrado pelo cometimento de infração enquadrada no art. 302, inciso II, alínea 'p', do CBA. Portanto, as infrações são completamente distintas uma da outra.

Cabe ressaltar que, assim como o comandante, caso o copiloto também tenha extrapolado sua jornada de trabalho, o mesmo deverá ser autuado e responderá por essa irregularidade em processo administrativo distinto.

Dessa maneira, afasta-se também a alegação da Recorrente quanto à aplicação do princípio *non bis in idem*, conforme já mencionado, verifica-se que as irregularidades descritas em outros autos de infração não representam o mesmo fato gerador (ainda que de mesma natureza), ou seja, verifica-se que ocorreram conduções de operações distintas em situação irregular quanto aos limites de jornada de trabalho em

diferentes dias.

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

Também, no presente caso, ressalta-se que não se vislumbra a ocorrência de infração administrativa continuada com relação às infrações de extrapolação de jornada de trabalho imputadas ao tripulante Sr. JULIANO GONÇALVES PEREIRA. Cabe dizer que, cada situação irregular, pelo descumprimento de qualquer regulamento, dá ensejo a infrações distintas. Assim, verifica-se que cada irregularidade constatada nos autos de infração são todas autônomas passíveis, portanto, de aplicação de penalidades de forma independente, pelo fato de se referirem a extrapolações de jornadas distintas ocorridas em diferentes datas. Ainda, cabe ressaltar que, no caso concreto, não se pretende aplicar múltiplas punições para uma mesma conduta, pois tratam-se de diferentes condutas, devendo ser analisado cada ato infracional imputado que resulta, se confirmado na aplicação da penalidade.

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.

Atualmente, a Resolução ANAC nº 472/2018, apresenta, em seu art. 32, a seguinte redação:

Resolução ANAC nº 472/2018

Art. 32. A decisão de primeira instância conterà motivação explícita, clara e congruente, abordando as alegações do autuado, indicando os fatos e fundamentos jurídicos pertinentes, podendo consistir em declaração de concordância com fundamentos de anteriores pareceres, informações, decisões ou propostas, que, neste caso, serão parte integrante do ato.

§ 1º Na hipótese de prática de 2 (duas) ou mais infrações relacionadas, prevista no art. 17 desta Resolução, a apuração conjunta dos fatos não implicará a utilização de critério de dosimetria distinto do estabelecido na Seção IX do Capítulo II do Título III desta Resolução para a imposição de sanções.

§ 2º As decisões que cominarem sanções deverão discriminar a prática de cada uma das infrações cometidas, salvo se caracterizada infração continuada conforme normativo específico.

§ 3º Na hipótese de decisão de sanção de multa pela autoridade julgadora, será lançado um único crédito em montante correspondente ao somatório das multas previstas para cada uma das infrações cometidas.

Dessa maneira, verifica-se que inexistente previsão legal para aplicação do instituto de “continuidade delitiva” aos processos administrativos sancionadores desta Agência, também não existem critérios para sua configuração.

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 extrapolou a jornada de trabalho continuasse a fazê-lo impunemente – afinal, como consequência de tal entendimento, o autuado seria penalizado na mesma medida por extrapolar a jornada uma ou dezenas de vezes em descumprimento 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.

Quanto à alegação do Recorrente de que exercia a função como piloto no transporte de malotes e estes tinham que ser entregues em data e horários pré-determinados, sob pena de causar embarços na compensação bancária nacional, tal alegação não afasta sua responsabilidade quanto à irregularidade constatada, visto que o mesmo, como piloto, deve cumprir com as determinações da Lei do Aeronauta.

Dessa maneira, entende-se que não pode ser acolhida a solicitação de anulação e arquivamento do auto de infração.

Cabe mencionar que a alegação 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) será abordada em dosimetria da pena nesta proposta.

Diante de todo o exposto, conforme evidências e documentação nos autos (páginas nº 288 e 289 do diário de bordo fls. 05/06 e fls. 30/31), verifica-se que, de fato, o Sr. JULIANO GONÇALVES PEREIRA descumpriu a legislação vigente, quando constatado que o referido tripulante extrapolou a jornada de trabalho em 27/02/2012, restando, portanto, configurado o ato infracional pelo descumprimento da art. 21 da Lei nº 7.183, de 05 de abril de 1984.

Destaca-se, ainda, que as afirmativas da fiscalização desta ANAC possuem *presunção de legitimidade e certeza*, as quais devem ser afastadas apenas com as necessárias comprovações da parte interessada, o que, no caso em tela, não ocorreu.

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

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.

Isto posto, diante a comprovação do ato infracional pelo descumprimento da legislação vigente à época dos fatos, restou configurada a irregularidade apontada no AI nº 5983/2012/SSO, de 30/10/2012, ficando o Interessado sujeito a aplicação de sanção administrativa.

#### 4. DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

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

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

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

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

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

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

No presente caso, é válido observar que os valores de multa previstos para alínea 'p' do inciso II do art. 302 do CBA, no Anexo I, pessoa física, da Resolução ANAC nº 25/2008 (norma em vigor à época dos fatos) são: R\$ 2.000 (grau mínimo), R\$ 3.500 (grau médio) ou R\$ 5.000 (grau máximo).

#### 4.1. *Das Circunstâncias Atenuantes*

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

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

Ainda, cabe ressaltar que as alegações trazidas pelo Interessado, em defesa e recurso, são incompatíveis com o “reconhecimento da prática da infração”.

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

##### SÚMULA ADMINISTRATIVA ANAC Nº 001/2019

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

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

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

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

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

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

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 27/02/2012 – que é a data da infração ora analisada.

Em consulta ao Sistema Integrado de Gestão de Crédito (SIGEC), conforme documento SEI nº 3223933, verifica-se que não existe penalidade aplicada em definitivo ao interessado no último ano contado da data

do ato infracional (27/02/2012).

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).

Dessa forma, considerando nos autos as circunstâncias agravantes e atenuantes expostas acima, entendo que cabe a manutenção da multa em seu grau mínimo, no valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais).

### 5. CONCLUSÃO

Pelo exposto, sugiro **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO-SE** a multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa no valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais).

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

Rio de Janeiro, 10 de julho de 2019.

**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 10/07/2019, às 19:50, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **3223790** e o código CRC **FEAF37DD**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL  
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

**DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 1030/2019**

PROCESSO Nº 00065.034240/2013-86  
INTERESSADO: JULIANO GONÇALVES PEREIRA

Brasília, 10 de julho de 2019.

Trata-se de Recurso Administrativo interposto por JULIANO GONÇALVES PEREIRA, CPF 005.678.101-60, contra Decisão de 1ª Instância da Superintendência de Padrões Operacionais – SPO, proferida em 26/01/2017, que aplicou multa no valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais), pelo cometimento da infração identificada no Auto de Infração nº 5983/2012/SSO, pela prática de extrapolação de jornada de trabalho. A infração foi capitulada na alínea 'p' do inciso II do art. 302 do CBA c/c art. 21 da Lei nº 7.183, de 05 de abril de 1984.

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 897/2019/JULG ASJIN/ASJIN – SEI nº 3223790], ressaltando que embora a Resolução nº 472/2018 tenha revogado a Resolução ANAC nº 25/2008 e a IN ANAC nº 8, de 2008, também estabeleceu em seu artigo 82 que suas disposições não prejudicam atos já praticados e a aplicação das normas vigentes à época dos fatos, inclusive no que concerne às sanções aplicáveis.

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

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

- por conhecer, NEGAR PROVIMENTO ao recurso interposto por JULIANO GONÇALVES PEREIRA, CPF 005.678.101-60, ao entendimento de que restou configurada a prática da infração descrita no Auto de Infração nº 5983/2012/SSO, capitulada na alínea 'p' do inciso II do art. 302 do CBA c/c art. 21 da Lei nº 7.183, de 05 de abril de 1984, e por MANTER a multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa no valor R\$ 2.000,00 (dois mil reais), com reconhecimento da aplicabilidade de atenuante e inexistência de agravantes, referente ao Processo Administrativo Sancionador nº 00065.034240/2013-86 e ao Crédito de Multa 658.955/17-3.

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 13/07/2019, às 18:16, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **3223937** e o código CRC **2460BB45**.



