

PARECER N° 237(SEI)/2017/ASJIN
PROCESSO N° 60800.180662/2011-21
INTERESSADO: CAIO ANTONIO DOS SANTOS

Submeto à apreciação de Vossa Senhoria Proposta de DECISÃO ADMINISTRATIVA DE SEGUNDA INSTÂNCIA, nos termos da minuta anexa.

ANEXO

MARCOS PROCESSUAIS

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Tripulante	Data da Infração	Lavratura do AI	Notificação do AI	Decisão de Primeira Instância (DC1)	Multa aplicada em Primeira Instância	Protocolo do Recurso	Aferição de Tempestividade
60800.180662/2011-21	644.936.140	04139/2011	CAIO ANTONIO DOS SANTOS CANAC 259283	03/08/2011	15/08/2011	28/11/2011	30/10/2014	R\$ 2.000,00	18/11/2014	12/01/2015

Enquadramento: art. 302, inciso II, alínea “p”, da Lei nº 7.565/86 - Código Brasileiro de Aeronáutica c/c art. 21 da Lei 7.183/84

Infração: Extrapolação da Jornada de Trabalho

Proponente: Alfredo Eduardo Anastácio de Paula – SIAPE 1438735 – Portaria ANAC nº 2.218, de 2014

INTRODUÇÃO

1. Trata-se de recurso interposto pelo Senhor CAIO ANTONIO DOS SANTOS, em face da decisão proferida no curso do Processo Administrativo nº 60800.180662/2011-21, originado do Auto de Infração nº. 04139/2011 (fls. 01), infração capitulada na alínea “p” do inciso II do artigo 302 do CBAer, com a seguinte descrição: “A empresa enviou comprovante de curso de TAI do piloto Caio Antônio dos Santos (CANAC 259283). Conforme lista de presença assinada, o mesmo participou das aulas nos dias 02, 03 e 04 de Agosto de 2011 das 09:00hs às 18:00hs. Conforme diário 003533 de 03 de Agosto de 2011 (PR-RAQ) o piloto Caio Antonio dos Santos (CANAC 259283) se apresentou às 18:00hs, encerrando sua jornada às 01:00hs do dia 04 de Agosto, em SBRJ. De acordo com o Art.20, parágrafo 4 da Lei do Aeronauta: “a jornada será considerada encerrada 30(trinta) minutos após a parada final dos motores.” Considerando que o piloto cursou as aulas de TAI, no mesmo dia, das 09:00hs às 18:00hs (9 horas) e que o Art. 17da Lei 7.183 preconiza que “A determinação para a prestação de serviço dos aeronautas, respeitados os períodos de folgas e repousos regulamentares, será feita: a) por intermédio de escala especial ou de convocação, para realização de cursos, exames relacionados com o adestramento e verificação de proficiência técnica. Somando-se temos que a jornada de trabalho foi de 16:30hs, extrapolando o máximo permitido por lei”.

HISTÓRICO

2. Do Relatório de Fiscalização

Em relatório (fls. 02), a Fiscalização da ANAC informou que o piloto, na qualidade de tripulante de empresa certificado segundo o RBAC 135, cometeu infração capitulada no art. 302, II, “j”, do CBA, ao extrapolar a jornada de trabalho permitida por lei.

3. Das razões de defesa

Cientificado da infração que lhe foi imputada em 28/11/2011 (fls. 08), o interessado apresentou defesa (fls. 09/17), alegando, em síntese:

- i) Incompetência do autuante, visto que no caso não é possível determinar se quem aplicou o Auto de Infração tinha condições de legalidade e legitimidade para autuar e o AI não atende ao previsto no art. 8º, da Resolução ANAC nº 25/2008. Não havendo no AI o nome do autuante nem a identificação de seu cargo ou função, e considerando que credencial de Inspac não é cargo nem função, não cumpre o estabelecido na lei, de modo que o AI seria nulo, uma vez que não se sabe se o ato foi praticado por servidor competente para a sua realização.
- ii) Não pode desenvolver uma defesa, tendo em vista não saber quem lhe aplicou a notificação, se o autuante tem competência legal, dentro de sua formação.
- iii) A Constituição Federal, em seu art. 7º, XIII fixa como jornada normal de 44 hs semanais, facultada a compensação de horários, mediante acordo ou convenção coletiva de trabalho, cujo art. 10, no caso das empresas de Táxi Aéreo, prevê a compensação e remuneração variável de hora e possibilitam a ampliação da jornada e a compensação, sendo que ordem jurídica não proíbe a realização de trabalho extraordinário. A lei do aeronauta prevê o limite mensal de 176 horas de trabalho, e não há previsão de limite semanal (art. 23 e 24 da lei nº 7.813/84), que equivalem às 44 horas semanais de trabalho, em média.

iv) O cumprimento de jornada de trabalho superior à duração normal prevista na referida lei não implica, necessariamente, infração às normas que disciplinam o exercício da profissão de aeronauta e, portanto, não se constitui, por si só, em hipótese de fato para a aplicação de qualquer tipo de sanção administrativa prevista no CBA.

v) A ANAC extrapola sua competência legal, tendo em vista que o art. 4º da Portaria Interministerial nº 3.016/84, que expede instruções para a execução da Lei nº 7.183/84, determina que compete ao Ministério do Trabalho a fiscalização do cumprimento das normas trabalhistas contidas na referida lei.

vi) Requer a nulidade do Auto de Infração, com a extinção do presente processo administrativo.

4. **Da Convalidação do Auto de Infração**

Por meio do Despacho fls. 21, foi o Auto de infração convalidado para o art. 302, II, "p", do CBAer c/c art. 21, da Lei nº 7.183/84, com fundamento no art. 9º, da Resolução ANAC nº 25/2008 e art. 7º, 1º, I e § 2º, da Instrução Normativa ANAC nº 08/2008, reabrindo-se ao interessado o prazo para apresentação de nova defesa.

O interessado foi notificado da convalidação do AI em 27/08/2014 (fls. 36).

5. **Da Nova Defesa do Interessado**

Em nova defesa (fls. 23/34), o interessado reitera as argumentações anteriormente apresentadas (fls. 09/17), acrescentando que:

i) Entre a data da infração e a data da convalidação, foi ultrapassado o prazo de 3 anos previsto no art. 1º, § 1º, da Lei nº 9.873/99, de modo que incidiria no caso a prescrição intercorrente prevista no referido artigo.

ii) Impossibilidade da convalidação, visto que o Auto de infração não poderia ser convalidado após a empresa haver apresentado sua impugnação.

6. **Da Decisão de Primeira Instância**

O setor competente, em Decisão de primeira instância (fls. 39/44), confirmou o ato infracional, aplicando multa no patamar mínimo, no valor de RS 2.000,00 (dois mil reais), com fundamento no Anexo I, da Resolução ANAC nº 25, de 25 de abril de 2008, por infração ao disposto no art. 302, inciso II, alínea "p", do Código Brasileiro de Aeronáutica, tendo considerado como circunstância atenuante a inexistência de aplicação de penalidades no último ano (art. 22, § 1º, III, da citada Resolução).

O interessado foi regularmente notificado da Decisão em data de 13/11/2014 (fls. 45 e 66).

7. **Das Razões do Recurso**

Em grau recursal (fls. 48/64), o recorrente, em síntese, alega que:

i) Preliminarmente a incidência de prescrição intercorrente, posto que tendo o fato imputado como infração se dado em 03/08/2011, a notificação da decisão se deu em 31/10/2014, de modo que o processo teria ficado pendente de decisão por prazo superior a 3 anos, o que vai de encontro ao que estabelece o art. 1º, da Lei nº 9.873/99.

ii) Falta de motivação, posto que não consta da Notificação de Decisão qualquer indício sobre o fato ou conduta executada pelo autuado, que fosse considerada como infracional (art. 50, da Lei nº 9.784/99), de modo que não apresenta a motivação de forma explícita, clara e congruente, além de não apresentar como parte integrante do referido ato qualquer relatório, parecer, informação, proposta ou decisão anterior.

iii) Ilegalidade da Notificação de Decisão, posto que não atende ao que determina o art. 26, VI, da Lei nº 9.784/99, não havendo da mesma quaisquer fatos ou fundamentos jurídicos que indiquem as razões pelas quais a ANAC decidiu por multar o autuado por uma infração e, não havendo indicação dos fatos e fundamentos, o processo é nulo.

iv) Incompetência do autuante.

v) Ilegalidade do valor da multa, argumentando que uma lei ordinária não pode ser alterada por mera resolução, o que fere o princípio da legalidade. O art. 299 do CBA, lei federal em vigor, determina a aplicação de multa de até 1.000 (mil) valores de referência e, até que este dispositivo seja alterado por outra lei equivalente, os valores das multas não podem ultrapassar esse teto. O valor imputado ao interessado fere os princípios da proporcionalidade e razoabilidade. Questiona, ainda, quais foram os estudos e parâmetros para que a ANAC pudesse atualizar os valores das multas em patamares que reputa elevados e que equação matemática foi aplicada para que se pudesse chegar a esses valores?

vi) No mérito, alega não poder desenvolver uma ampla defesa e o contraditório, via recurso, visto não saber os motivos pelos quais está sendo multado e não ter acesso a qualquer documento produzido, que deveria fazer parte da Notificação de Decisão.

vii) Por fim, requer a nulidade do Auto de Infração, com a extinção do presente processo administrativo, bem como sejam as intimações feitas em nome do procurador do interessado – Dr. Rubens Rogério Komniski, com endereço na Rua Piragibe Frota Aguiar, nº 12 – aptº 202 – Copacabana, Rio de Janeiro/RJ – CEP: 22071-090.

8. Eis que chegam os autos conclusos à análise deste relator em 09/08/2017.

9. **É o relato.**

PRELIMINARES

10. **Da Alegação de incidência de prescrição intercorrente**

Preliminarmente, o interessado alega a incidência da prescrição intercorrente, considerando o lapso temporal entre a data da ocorrência da infração e a notificação da decisão de primeira instância, sob o argumento de que o processo permaneceu paralisado por prazo superior a 3 (três anos).

A Lei nº 9.873/99, que estabelece o prazo prescricional para a ação punitiva da Administração Pública Federal, direta ou indireta, em seu art. 1º, assim dispõe, *in verbis*:

Lei nº 9.873/99

Art. 1º. Prescreve em cinco anos a ação punitiva da Administração Pública Federal, direta ou 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 (...) - (grifo e destaque nosso).

Faz-se necessário, ainda, mencionar o art. 2º da mesma Lei, com previsão dos marcos interruptivos do referido prazo para prescrição:

Art. 2º. Interrompe-se a prescrição:

I- Pela citação do indicado ou acusado, inclusive por meio de edital;

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

III- pela decisão condenatória recorrível.

(grifo nosso)

Ao discorrer sobre o instituto da prescrição administrativa, nos autos do processo administrativo nº 60800.025925/2010-50 – AI nº 561/ASV/2007, no qual figura como interessada a empresa OCEANAIR Linhas Aéreas Ltda, por meio da NOTA Nº 132/2014/DDA/PF-ANAC/PGF/AGU, aprovado pelo Despacho nº 277/2014/PF-ANAC/PGF/AGU, de 20 de março de 2014, a Procuradoria Federal junto a ANAC, expressou o seguinte entendimento, em síntese:

i) “3. (...)

“2.50. Destarte, harmonizando os preceitos firmados no Parecer nº 103/2008/PROC/ANAC (aplicabilidade da Lei nº 9.873/99 a multas emitidas por infrações ao CBAer) com aqueles constantes do Parecer AGU-PGF/CGCOB/DICON nº 05/2008 (fixa distinção entre prazo prescricional para aplicação da multa e prazo prescricional para execução do crédito dela resultante), **concluo que:**

2.5.1. O entendimento a ser adotado no âmbito desta Agência é no sentido de que a Administração Pública possui **cinco anos** para apurar uma infração ao Código Aeronáutico Brasileiro e lavrar um auto de infração definitivo (art. 1º da Lei nº 9.873/99).

2.5.2. Contudo, se o processo que visa à **apuração** de infração punível por multa ficar parado por mais de **três anos**, sem que haja a incidência de nenhuma das causas interruptivas de que tratam os incisos do art. 2º, da Lei nº 9873/99 (Interrompe-se a prescrição: I – citação do indiciado ou acusado, inclusive por meio de edital; II – por qualquer ato inequívoco, que importe apuração do fato; III – pela decisão condenatória recorrível), ocorrerá a prescrição intercorrente, de que trata o § 1º, do art. 1º, da mesma Lei.

2.5.3. Sobrevindo uma causa interruptiva, o prazo prescricional de cinco anos volta a contar do zero, assim como o prazo trienal para verificação da prescrição intercorrente.

2.5.4. (...) **processos onde haja ato administrativo declarando a prescrição, adotando como razão de decidir o entendimento manifestado no Parecer nº 106/2006 (prazo bienal do art. 319 do CBAer):** devem permanecer arquivados, haja vista que o princípio da segurança jurídica e o art. 2º, XII, da Lei nº 9.784/1999, vedam a aplicação retroativa de novo entendimento jurídico.

Processos onde não haja ato administrativo declarando a prescrição: a análise da prescrição da ação punitiva deve ser feita com base na Lei nº 9.873/99 (cinco anos para prescrição geral e três para prescrição intercorrente, contando que não ocorram as causas interruptivas)...”.

ii) “De se ressaltar, ademais, ter a Coordenação-Geral de Cobrança e Recuperação de Créditos – CGCOB da Procuradoria-Geral Federal – PGF, por meio da Nota DIGEVA/CGCOB/PGF/AGU nº 006/2014, anuído com a proposta de uniformização de entendimentos jurídicos, elaborada na XI Reunião Técnica dos Procuradores-Chefes das Agências Reguladoras, nos seguintes termos:

“(b) O prazo prescricional trienal (art. 1º, § 1º, da Lei nº 9.783/99, de 23 de novembro de 1999) é interrompido com a prática de atos que dão impulso ao processo. Deliberação por unanimidade” (original não sublinhado).

iii) Referido órgão da Procuradoria-Geral Federal – PGF afirmou acerca do instituto da prescrição intercorrente, quando da elaboração do Parecer CGCOB/DICON nº 05/2008, que:

“Vale lembrar, a prescrição intercorrente deve ser entendida como uma forma de sanção imputada à própria Administração, que, em face da sua inércia, não promoveu os meios e atos necessários para remover o estado de paralisia do processo. Conseqüentemente, para caracterizar a prescrição intercorrente, é necessária a demonstração de que a Administração não praticou qualquer ato processual tendente a apurar a infração”.

iv) Na Nota Técnica nº 043/2009, asseverou, ainda, que:

“Com efeito, paralisado é o mesmo que parado, de modo que **qualquer movimento que se faça para impulsionar o processo administrativo adiante modifica a condição anterior de inércia do processo**” (original não sublinhado).

v) Destarte, verifica-se ter a Coordenação-Geral de Cobrança e Recuperação de Créditos – CGCOB da Procuradoria-Geral Federal – PGF consolidado posicionamento consistente no fato de que apenas atos processuais efetivamente tendentes à apuração da infração, que sejam imprescindíveis a esta e que impulsionem o avanço do processo, ou seja, que visam à superação das fases do respectivo procedimento e ao conseqüente alcance de sua conclusão, caracterizam a existência de tramitação qualificada dos autos, capaz de remover o expediente do estado de paralisia.

Assim sendo, não procede a alegação de incidência da prescrição intercorrente, consoante se observa nos autos:

1. O fato ocorreu em **03/08/2011** (fls. 01);
2. O interessado foi regulamente notificado em **28/11/2011** (fls. 08);
3. Convalidado o Auto de Infração em 04/08/2014 (fls. 21), tendo o interessado apresentado nova defesa, acostada aos autos à fls. 23/34;
4. Consta ainda uma decisão de primeira instância administrativa (fls. 39/44), datada de **30/10/2014**.

Portanto, considerados os elementos constantes do processo, não há dúvidas quanto a **não** incidência da prescrição, inclusive a intercorrente, no processamento dos autos, eis que em nenhum marco temporal foi ultrapassado o prazo de 3 (três) anos sem que tenha havido movimentação do processo tendente a apurar a infração e, entre a data do fato e a decisão de primeira instância, não foi ultrapassado o prazo de 5 (cinco) anos. Assim, não merece acolhimento a alegação preliminar do interessado.

11. **Da Alegação de Cercamento de Defesa e do Direito ao Contraditório**

Sobre o direito de defesa e do contraditório, ressalto que o interessado foi comunicado de todos os atos processuais em observância ao art. 26 da Lei nº 9.784/1999. Foi notificado quanto à infração imputada no Auto de infração em tela, cujo teor traz expressamente o ato infracional praticado, a descrição da infração, e a capitulação da conduta violada, a identificação do fiscal como Inspetor da Aviação Civil – INSPAC, nº de matrícula A-2044 e assinatura.

Convalidado o Auto de Infração, com fundamento no art. 9º, da Resolução ANAC nº 25/2008 e art. 7º,

1º, I e § 2º, da Instrução Normativa ANAC nº 08/2008, foi reaberto ao interessado o prazo para apresentação de nova defesa.

Ressalta-se, que o fiscal da ANAC lavrou o AI e elaborou o relatório de Fiscalização ao apreciar as circunstâncias do fato e a descrição da 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 Defesa do interessado.

12. **Da Alegação de Incompetência do Autuante**

Sobre tal arguição, aponto que a Resolução ANAC nº 25/2008, que dispõe sobre o processo administrativo para a apuração de infrações e aplicação de penalidades, no âmbito da competência da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, dispõe em seus artigos 2º e 5º, a seguinte redação:

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 de infração à Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA, 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.

O Auto de Infração supra foi lavrado por Inspetor da Aviação Civil – INSPAC credenciado desta Agência, como cujo nome é Adriano Silva Baumgartner - Credencial 2044, especialidade operações, conforme publicado no Boletim de Pessoal e Serviço desta agência - BPS V.6 Nº 19 – 13 de maio de 2011, que designa o servidor supra como Inspetor de Aviação Civil – INSPAC, por haver concluído de forma satisfatória a Capacitação de Treinamento em Serviço (OJT), conforme exigência do Programa de Capacitação de Inspectores de Segurança Operacional (PCISOP).

Observa-se, ainda, que a Instrução Normativa nº 06, de 20 de março de 2008, que regula o credenciamento do Inspetor de Aviação, dispõe em seu artigo 1º a seguinte redação:

IN ANAC nº 06/2008

CAPÍTULO I

DA FISCALIZAÇÃO

Art. 1º As atividades de fiscalização da aviação civil são realizadas pelo Especialista e pelo Técnico em Regulação de Aviação Civil dentro de suas respectivas áreas de atuação.

Parágrafo único. Enquanto não houver quantitativo suficiente de Especialistas e Técnicos em Regulação de Aviação Civil no quadro efetivo de servidores da ANAC, as atividades de fiscalização podem ser realizadas por pessoas credenciadas nos termos do art. 197 da Lei nº 7.565, de 1986, mediante a realização de teste de capacitação.

Assim, afasta-se a alegação da interessada 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 inspetor de aviação civil, que lavrou o referido auto de infração (fl.01), tem competência para o exercício do poder de polícia desta ANAC.

Cabe ainda apontar a competência e a legalidade da decisão prolatada pelo setor competente de primeira instância administrativa, na medida em que consta a delegação de competência para Stella Silvia Dias - matrícula SIAPE - 1763798 exarar decisão de primeira instância, conforme parágrafo único do art. 1º da Resolução n. 111, de 15/09/2009 e Portaria n. 738/SPO, de 27/03/2014, conforme consta expressamente da Decisão fls. 44.

As portarias citadas acima são públicas e estão disponíveis no endereço eletrônico da ANAC <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/boletim-de-pessoal>.

É oportuno citar 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 de criação da ANAC.

13. **Da Alegação da Falta de Motivação/ legalidade**

No concernente a esta alegação, aponto que a Lei nº 9.784/99, que regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal, em seu art. 2º dispõe:

Lei nº 9.784

Art. 2º A Administração Pública obedecerá, dentre outros, aos princípios da legalidade, finalidade, motivação, razoabilidade, proporcionalidade, moralidade, ampla defesa, contraditório, segurança jurídica, interesse público e eficiência.

Neste mesmo diploma legal, vê-se que a motivação é elemento fundamental da decisão, devendo essa ser clara, explícita e congruente com os fatos em análise:

Lei nº 9.784

CAPÍTULO XII - DA MOTIVAÇÃO

Art. 50. Os atos administrativos deverão ser motivados, com indicação dos fatos e dos fundamentos jurídicos, quando:

(...)

II - imponham ou agravem deveres, encargos ou sanções;

(...)

§1º A motivação deve ser explícita, clara e congruente, podendo consistir em declaração de

concordância com fundamentos de anteriores pareceres, informações, decisões ou propostas, que, neste caso, serão parte integrante do ato.

A motivação dos atos decisórios é elemento essencial que visa garantir ao Administrado o exercício pleno de seu direito constitucional à defesa, imprescindível para reputar-se válida a aplicação da sanção. De fato, só se pode efetivar o direito ao contraditório se explicitados os motivos de fato e de direito que levaram o julgador àquela decisão à qual se sujeita o Administrado.

Na Resolução ANAC nº 25, de 25/04/2008, que trata do processo administrativo para aplicação de penalidades, no âmbito desta ANAC, dispõe o art. 15:

Resolução ANAC nº 25

Art. 15. A autoridade competente para decidir sobre a aplicação de penalidades deverá, em decisão fundamentada:

(...)

II - aplicar a penalidade em conformidade com o art. 19 desta Resolução.

Cumpre mencionar que fiscalização descreve objetivamente a infração imputada, apresenta conjunto comprobatório, fundamentação jurídica que evidencia o ato infracional praticado. No mesmo modo, a Decisão de primeira instância está fundamentada de acordo com os fatos apurados pela fiscalização, e, ainda, considera as alegações trazidas pela interessada, em peça de defesa, de forma a garantir os direitos do administrado.

Dessa maneira, entende-se que não houve nenhuma ilegalidade no processamento dos autos, consubstanciada a motivação em que restou aplicada a sanção pecuniária, conforme estabelece o art. 50 da Lei nº 9.784/99, não se vislumbrando, portanto, mácula ao princípio da motivação.

14. **Regularidade Processual**

O interessado foi devidamente cientificado da infração que lhe foi imputada (fls. 08), tendo apresentado defesa (fls. 09/17). Convalidado o Auto de Infração (fls. 21), foi reaberto o prazo para apresentação de nova defesa, se manifestando o autuado à fls 23/34. Foi, ainda, regularmente notificado quanto à Decisão prolatada em primeira instância (fls. 45 e 66), tendo apresentado tempestivo recurso (fls. 48/64).

Ressalto que o interessado, até a presente data, teve à sua disposição o acesso aos autos do processo, de forma que, em qualquer tempo, pudesse vir a ter ciência de seu trâmite, sendo que, nesta decisão, procurou-se considerar TODOS os atos, documentos e declarações constantes dos autos na presente data.

Desta forma, aponto a regularidade processual do presente processo, o qual preservou todos os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitou, também, aos princípios da Administração Pública, estando, assim, pronto para, agora, receber uma decisão de segunda instância administrativa por parte desta ASJIN.

FUNDAMENTAÇÃO - MÉRITO E ANÁLISE DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO

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

A infração foi capitulada com base na alínea “p”, do inciso II, do art. 302 da Lei nº 7.565, de 19/12/1986 - CBAer, que dispõe o seguinte, *in verbis*:

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;

Os arts. 21 e 22, da Lei nº 7.183, de 05/04/1984, a qual regula o exercício da profissão de aeronauta, dispõem:

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.

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.

16. Conforme bem salientado na Decisão fls. 44, "em verificação à documentação apresentada pela fiscalização, e a tabela de horários confeccionada por este setor, chega-se a conclusão que realmente o interessado extrapolou a jornada de trabalho, como noticiado no presente AI".

17. Ressalta-se que os cálculos apresentados na Decisão recorrida (fls. 43-v), que comprovam a extrapolação de jornada havida, em momento algum foi impugnado pelo recorrente.

18. Desta forma, restou configurada a prática de infração à legislação vigente.

19. **Quanto às Alegações do Interessado**

O interessado, cientificado (fls. 08), apresentou defesa (fls. 09/17 e 23/34), conforme itens 3 e 5, supra, cujas alegações foram já devida e detalhadamente analisadas por ocasião da prolação da Decisão recorrida, cujos argumentos, por sua pertinência e consistência, adota este subscritor.

Em sede recursal (fls. 48/64) apresentou as argumentações detalhadas no item 7, supra, requerendo, ao final, a nulidade do Auto de Infração e a extinção do presente processo.

As alegações do interessado, em fase recursal, foram já analisadas, e afastadas, por inaplicáveis ao caso, conforme itens 10, 11, 12 e 13, supra.

20. Desta forma, as simples alegações do interessado não podem afastar a sanção administrativa aplicada, estando a decisão exarada em primeira instância, dentro da legalidade, de modo que não procedem as alegações do recorrente, conforme acima demonstrado.

21. **Quanto às Questões de Fato (quaestio facti)**

O fato, atestado pela fiscalização e corroborado pelos documentos constantes dos autos, é que, realmente, no dia 03/08/2011, ocorreu extrapolação de jornada por parte do interessado, se configurando, plenamente, o ato infracional.

DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

22. Verificada a regularidade da ação fiscal, temos que verificar a correção do valor da multa aplicada como sanção administrativa ao ato infracional imputado.

Cabe ressaltar que o **Código Brasileiro de Aeronáutica** dispõe, em seu **art. 295** que a multa será imposta de acordo com a gravidade da infração. Nesse sentido, a Resolução nº 25/2008, que dispõe sobre o processo administrativo para a apuração de infrações e aplicação de penalidades no âmbito da competência da Agência Nacional de Aviação Civil determina em seu **art. 22** que sejam consideradas as circunstâncias agravantes e atenuantes na imposição da penalidade pecuniária.

23. **Das Condições Atenuantes ou Agravantes**

No caso em tela, observou-se presente a circunstância atenuante prevista no art. 22, § 1º, III, da citada Resolução (inexistência de aplicação de penalidades no último ano), não se identificando a existência de circunstância agravante, razão pela qual foi a sanção de multa aplicada no patamar mínimo previsto no Anexo I, da Resolução ANAC nº 25/2008.

24. **Da Sanção a Ser Aplicada em Definitivo**

Assim, quanto ao valor da multa aplicada pela Decisão de primeira instância administrativa (R\$ 2.000,00), temos que apontar a sua regularidade quanto à norma vigente por ocasião do ato infracional (Resolução ANAC nº. 25, de 25/04/2008 e alterações posteriores), o que me leva a votar pela manutenção da sanção aplicada em primeira instância administrativa.

CONCLUSÃO

25. Ante ao exposto, sugiro **NEGAR PROVIMENTO** ao Recurso interposto, **MANTENDO**, assim, a sanção pecuniária aplicada por meio da Decisão prolatada pelo competente setor de primeira instância administrativa.

É o Parecer e Proposta de Decisão.

Brasília, 08 de novembro de 2017.

ALFREDO EDUARDO ANASTACIO DE PAULA

Analista Administrativo – SIAPE 1438735



Documento assinado eletronicamente por **Alfredo Eduardo Anastacio de Paula, Analista Administrativo**, em 09/11/2017, às 02:09, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **1203671** e o código CRC **6DEA8725**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
ASSESSORIA DE JULGAMENTO DE AUTOS EM SEGUNDA INSTÂNCIA - ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 352/2017

PROCESSO Nº 60800.180662/2011-21

INTERESSADO: CAIO ANTONIO DOS SANTOS

Brasília, 09 de novembro de 2017.

1. De acordo com a proposta de decisão (SEI nº 1203671). Ratifico na integralidade os entendimentos da análise referenciada, adotando-os como meus e tornando-os parte integrante desta decisão, com respaldo nos termos do artigo 50, §1º da Lei nº 9.784/1999.

2. Consideradas as atribuições a mim conferidas pela Portaria nº 3.403, de 17 de novembro de 2016 e Portaria nº 2.829, de 20 de outubro de 2016 e com lastro no art. 17-B da Resolução ANAC nº 25/2008, e competências ditadas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução n 381/2016, **DECIDO:**

- **NEGAR PROVIMENTO** ao Recurso interposto no processo nº 60800.180662/2011-21, **MANTENDO** a sanção pecuniária aplicada por meio da Decisão prolatada pelo competente setor de primeira instância administrativa, conforme individualização no quadro abaixo:

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Tripulante / Aeroporto / Balção / Local / Hora / Portão de Embarque / etc. (dados para individualização)	Data da Infração	Infração	Enquadramento	SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO
60800.180662/2011-21	644.936.140	04139/2011	CAIO ANTONIO DOS SANTOS CANAC 259283	03/08/2011	Extrapolação de jornada de trabalho	artigo 302, inciso II, alínea "p", do Código Brasileiro de Aeronáutica, Lei nº 7.565/1986	R\$ 2.000,00 (dois mil reais)

3. À Secretaria.
4. Notifique-se.

BRUNO KRUCHAK BARROS
SIAPE 1629380
Presidente Turma Recursal – BSB
Assessor de Julgamento de Autos em Segunda Instância Substituto



Documento assinado eletronicamente por **Bruno Kruchak Barros, Presidente de Turma**, em 09/11/2017, às 17:04, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **1203672** e o código CRC **E5F5F8DD**.

Referência: Processo nº 60800.180662/2011-21

SEI nº 1203672