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

**DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 69/2017**

Brasília, 05 de outubro de 2017.

**PROCESSO: 00065.005995/2012-92**
**INTERESSADO:** ANDRE LUIZ DE SALES BANDEIRA

**AI/NI:** 07314/2011/SSO **Data da Lavratura:** 19/12/2011

**Crédito de Multa (nº SIGEC):** 645.366/14-0

**Infração:** *Inobservar os preceitos da regulamentação sobre o exercício da profissão - Não cumprir o período mínimo de repouso, de 24 horas, após jornada com mais de 15 horas.*

**Enquadramento:** Artigo 302, inciso II, alínea 'j' do CBA c/c o artigo 34, alínea 'c' da Lei 7.183/84.

**Data:** 07/03/2011 **Hora:** 11:45 **Local:** Salvador/BA - SBSV **Aeronave:** PT-YSS

**Proponente:** Cássio Castro Dias da Silva – SIAPE 1467237 - Portaria ANAC nº 751/DIRP/2017.

## 1. MARCOS PROCESSUAIS E DEMAIS DOCUMENTOS CONSTANTES DOS AUTOS

- **Auto de Infração [AI] n° 07314/2011/SSO de 19/12/2011 (fls.01)**;
- Relatório de Fiscalização nº 31/2011/GVAG-SV/GGTA/SSO (fls.02);
- Cópia de página nº 0036 do Diário de Bordo (fls.03);
- Cópia de página nº 0037 do Diário de Bordo (fls.04);
- Papeleta individual, março de 2011, do interessado (fls.05);
- Relatório de Registro Individual de Horas de Voo – mensal, do interessado (fls.06);
- **Cópia do AR referente ao AI 07314/2011 informando recebimento em 23/02/2012 (fls.07);**
- **Defesa Prévia de 27/02/2012 protocolada na ANAC em 01/03/2012 (fls.08/10);**
- Informações colhidas no site do Anuário Interativo do Observatório Nacional (fls.11);
- Cópias dos Extratos, SIGEC, do interessado (fls.12);
- **Decisão de Primeira Instância ACPI/SPO de 04/11/2014 (fls.13/15);**
- Cópia da página do sistema SACI com informações do interessado (fls.16/17);
- Cópia do Extrato SIGEC do interessado; (fls.18);
- **Notificação de Decisão de Primeira Instância de 12/12/2014 (fls.19 e 32);**
- Despacho de Encaminhamento a Junta Recursal, de 12/12/2014 (fls.20);

- Termo de juntada por apensação (fls.21);
- **Recurso do interessado, protocolado/postado em 29/12/2014 (fls.22/31);**
- Despacho certificando a tempestividade do Recurso pela secretaria da Junta Recursal, de 09/03/2015 (fls.33);
- Termo de Encerramento de Trâmite Físico, assinado em 11/08/2017 (SEI nº 0950935);
- Despacho ASJIN distribuindo o processo para análise, de 14/08/2017 (SEI nº 0954386 ).

## 2. INTRODUÇÃO

2.1. Trata-se de recurso interposto por ANDRÉ LUIZ DE SALES BANDEIRA em face da decisão proferida no curso do Processo Administrativo nº 00065.005995/2012-92, conforme registrado no Sistema Eletrônico de Informações desta Agência Nacional de Aviação Civil – SEI/ANAC, da qual restou aplicada pena de multa, consubstanciada essa no crédito registrado no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC sob o número 645.366/14-0 (Anexo SEI nº 1129526).

2.2. O Auto de Infração nº 07314/2011/SSO capitula a conduta do Interessado no artigo 302, inciso II, alínea "j" do Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), Lei n° 7.565 c/c o art. 34, alínea 'c' da Lei 7.183/84, descrevendo o seguinte:

> *Data: 07/03/2011 Hora: 11:45 Local: Salvador/BA - SBSV*
>
> *Descrição da Ocorrência: Inobservar preceitos da regulamentação sobre o exercício da profissão do aeronauta - Não cumprir o período mínimo de repouso, de 24 horas, após jornada com mais de 15 horas.*
>
> *Histórico: Durante a realização da auditoria de acompanhamento de Base principal na empresa HENRIMAR TÁXI AÉREO LTDA, conforme Plano de Trabalho Anual, no dia 17/08/2011, ao analisar o diário de bordo da aeronave PT-YSS (diário nº 05/YSS/2011, folhas nº 36 e 37), foi constatado que, no dia 07/03/2011, o piloto André Luiz de Sales Bandeira (CANAC 950345), não observou o período mínimo de repouso estabelecido no Art. 34 da Lei 7.183/84. O referido tripulante se apresentou para inicio de jornada às 11h45min do dia 07/03/2011, no aeródromo SBSV, sendo que o término da Jornada anterior ocorreu às 4h do dia 07/03/2011. O período de repouso gozado foi de 7h45min e, portanto, inferior ao repouso legal (24h) em razão da duração da jornada anterior (17h50min), a qual tinha se iniciado às 10h55min do dia 06/03/2011.*

2.3. A materialidade das infrações está caracterizada documentalmente nos autos:

I - Relatório de Fiscalização nº 31/2011/GVAG-SV/GGTA/SSO de 25/11/2011;

II - Cópias das páginas 36 e 37 do Diário de Bordo da aeronave PT-YSS;

III - Papeleta individual de março de 2011, do interessado;

IV - Relatório de Registro Individual de Horas de Voo – mensal, do interessado

## 3. HISTÓRICO

3.1. **Da Fiscalização -** No Relatório de Fiscalização Nº 31/2011/GVAG-SV/GGTA/SSO, de 25/11/2011 (fls.02), o INSPAC informa que, durante a realização de auditoria de acompanhamento de Base Principal na empresa HENRIMAR TÁXI AÉREO LTDA, conforme Plano de Trabalho Anual, no dia 17/08/2011, foi constatado ao se analisar o diário de bordo da aeronave PT-YSS, dos dias 06 e 07 de março de 2011 (diário nº 05/YSS/2011, folhas nº 36 e 37), que o período de repouso do piloto ANDRÉ LUIZ DE SALES BANDEIRA (CANAC 950345) foi inferior ao previsto na Lei 7.183/84.

3.2. Com base no exposto e nos documentos comprobatórios anexos ao Relatório de Fiscalização, foi lavrado o Auto de Infração nº 07314/2011/SSO em 19/12/2011 do qual o interessado foi regularmente cientificado em 23/02/2012.

3.3. **Da Defesa Prévia -** Em defesa, o interessado alegou, que tinha conhecimento de que seu Gerente de Operações havia explicado aos Inspetores da ANAC que a infração ocorrera em virtude da

insuficiência de pilotos (por conta do pedido de demissão de um tripulante técnico e a dificuldade em contratar dois outros).

3.4. Afirma ainda que a empresa, ao lograr sucesso na aquisição de dois novos pilotos para seu quadro funcional, encontrou muitos entraves em regularizar a situação dos mesmos junto a ANAC, por conta da burocracia, dos problemas do sistema informatizado NRT/SAE e da disponibilidade de examinadores para avaliação dos referidos contratados. O interessado informa ainda que registrou, junto a Ouvidoria da ANAC, todas essas dificuldades relatadas.

3.5. Seguiu em sua defesa afirmando que, na condição de funcionário, não poderia se recusar a cumprir uma determinação de seu empregador e que essa atitude em nada ameaçou ou deteriorou a segurança da operação que conduziu na ocasião do fato infracional descrito no auto.

3.6. Discorreu ainda sobre sua experiência na aviação e passado ilibado, que não houve dolo e que a empresa já havia adotado medidas corretivas para que aquele fato não voltasse a acontecer.

3.7. Por fim solicitou, invocando o princípio da razoabilidade, fosse feita justiça e o Auto de Infração arquivado e, caso isso não fosse atendido, que fosse concedido desconto de 50% sobre o valor da multa.

3.8. Vale registrar que em seu documento de defesa o interessado referencia os AI nº 07302/2011/SSO, 07303/2011/SSO, 07304/2011/SSO, 07306/2011/SSO, 07310/2011/SSO, 07313/2011/SSO, 07315/2011/SSO, além do AI nº 07314/2011/SSO, que dá origem ao presente processo.

3.9. **Da Decisão de Primeira Instância -** A decisão foi proferida em 04/11/2014 após análise dos argumentos de defesa prévia, os quais foram devidamente afastados, concluindo que, em conformidade com os documentos acostados pela fiscalização, restou configurada a prática de infração à legislação vigente, em especial ao que estabelece o artigo 302, inciso II, alínea "j" do Código Brasileiro de Aeronáutica.

3.10. Com relação ao requerimento para concessão do desconto de 50% constante da peça de defesa, a Decisão esclareceu acerca da impossibilidade de tal concessão, apoiando-se no Parecer nº 001/2013/NDA/PGF/AGU, que, dentre outras considerações, afirma:

> *2.18. Portanto, na hipótese de o autuado apresentar defesa, visando justificar seus atos, admitindo a autoria do fato e opondo-se à penalização, deve o processo administrativo prosseguir a trâmite processual ordinário, sendo a aludida confissão considerada, quando da dosimetria da penalidade, como circunstância atenuante. No caso, porém, de o autuado, no prazo de defesa, propor-se à imediata sujeição à penalidade, mediante o pagamento da multa e a consequente conclusão do contencioso administrativo, cabível será a incidência da regra veiculada no artigo 61, parágrafo 1º da Instrução Normativa ANAC nº 08/2008.*
>
> *2.19. De tal sorte, evidencia-se a incompatibilidade das hipóteses de apresentação de defesa e de formulação de requerimento para pagamento, não sendo admissível a sua postulação subsidiária/sucessiva.*

3.11. Assim, o setor competente, em decisão motivada, confirmou o ato infracional e aplicou multa de R$ 1.600,00 (mil e seiscentos reais), como sanção administrativa, conforme Anexo I da Resolução ANAC nº 25/2008, consideradas a existência de circunstância atenuante prevista no parágrafo primeiro, inciso III do artigo 22 da referida resolução, conforme consulta ao SIGEC, e ausência de circunstâncias agravantes.

3.12. **Do Recurso -** Tendo sido regularmente notificado da decisão de primeira instância em 24/12/2014, o interessado apresentou o seu tempestivo Recurso em 29/12/2014, conforme Despacho à folha 33, no qual alega, preliminarmente:

I - Prescrição;

II - Invoca vedação do *bis in idem* fazendo referência aos Autos de Infração 07314 (*sic*)e 07315;

3.13. No mérito, o Recorrente alega que não praticou a referida tipificação, pois, reivindicando a

literalidade do dispositivo, o voo que que teria incorrido em infração foi local e não caracterizou viagem e consequentemente não ocorreu o "retorno de viagem".

3.14. Alega ainda que a subordinação trabalhista não foi considerada na decisão e que ele, o interessado, estava sob moto-próprio de seu empregador. Alude a CLT, ratificando sua convicção de que não poderia descumprir a ordem de seu empregador, mesmo sabendo que estava infringindo as leis atinentes ao exercício da profissão de aeronauta.

3.15. Sustenta falta de proporcionalidade administrativa uma vez que ele, o interessado, é a parte mais vulnerável na relação trabalhista, não podendo, portanto, ser culpado por cumprir ordens e que a decisão da qual recorre lhe causa danos mais graves que o indispensável para a proteção do interesse público.

3.16. Segue insistindo, em seu recurso, que o voo foi local e que, assim sendo, não se poderia falar em regresso de viagem, pois foi realizado dentro de distância inferior a 50 km (27 NM) e dentro de áreas estipuladas e previstas na Instrução Normativa da ANAC – IAC 3203 – item 4.1.9.

3.17. Faz referência ao período de festividades de carnaval, como complicador da situação e a um descompasso entre a necessidade da empresa de repor mão de obra (pilotos) e a burocracia da ANAC somada a entraves em seu sistema informatizado (SAE/NEC), bem como ao retardo em disponibilizar Inspetores para avaliação dos recém-contratados tripulantes.

3.18. Por fim, requer que seja conhecido e provido o presente recurso, para que que seja declarado nulo o Auto de Infração, pelas razões explanadas ao longo da peça e da manifestação.

3.19. **É o relato.**

## 4. PRELIMINARES

4.1. Conheço do Recurso vez que presentes seus pressupostos de admissibilidade e tempestividade, recebendo-o em efeito suspensivo (art. 16 da Resolução ANAC nº 25/2008).

4.2. **Da Regularidade Processual -** Considerando os documentos grafados em negrito no item 1 do relatório (MARCOS PROCESSUAIS E DEMAIS DOCUMENTOS CONSTANTES DOS AUTOS), acuso regularidade processual nos presentes autos visto que preservados os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitados os princípios da Administração Pública, em especial a ampla defesa e o contraditório.

4.3. Importante, ainda em preliminares, apontar alguns pontos abordados pelo interessado em sede recursal, de forma que o processamento siga em direção à decisão definitiva destituído de qualquer dúvida quanto a sua regularidade.

4.4. **Da Alegação I - Incidência da Prescrição -** O interessado apresenta alegação de que o prazo prescricional disposto no artigo 317 do Código Brasileiro de Aeronáutica não teria sido revogado, sendo ainda aplicado pelos tribunais nacionais. Tenta demonstrar o alegado anexando julgado onde o magistrado "menciona" o prazo de dois anos.

4.5. Ocorre que, considerando a necessidade de se verificar a ocorrência de prescrição, foi elaborado, em 12 de fevereiro de 2009, o Parecer PROC/ANAC n.º 056/2009, aprovado, na mesma data, pelo Sr. Procurador-Geral, restando assentado, no âmbito da Procuradoria Federal junto à Agência Nacional de Aviação Civil - PF/ANAC, que:

> *"(...) a ANAC tem cinco anos (art. 1º da Lei 9.783/99) para aplicar a multa e cinco anos (art. 1º do Decreto nº 20.910/32) para cobrá-la.*
>
> *Nos cinco anos destinados à aplicação da multa, a Agência não pode deixar o processo sem movimentação injustificada por mais de três anos, sob pena de ocorrer a prescrição intercorrente de que trata o § 1º, art 1º, da Lei nº 9.873/99. Tais prazos para apurar infrações são interrompidos (recomeçam totalmente)* pela citação do indiciado ou acusado, inclusive por meio de edital; por qualquer ato inequívoco, que importe apuração do fato; pela decisão condenatória recorrível (incisos I, II e III do art. 2º, da Lei nº 9.873/94.

*A administração não está autorizada a concluir no sentido de que* todos os processos autuados com datas anteriores a 10 de março de 2006 e que não tiveram prosseguimentos normais, encontram-se alcançados pela prescrição bienal *(fl. 23). Com efeito, a análise da prescrição deve ser feita em concreto, caso a caso, de acordo com os preceitos gerais enumerados nos itens 2.47 a 2.55 do presente parecer."*

4.6. Consignam os itens 2.47 a 2.55 do citado Parecer que:

*"2.47. Da forma como feita, denota-se que a consulta formulada às fls. 23-24 pretende que além de emitir um pronunciamento acerca da multa de que versa o presente processo, esta Procuradoria manifeste-se acerca das demais multas em situação similar.*

*2.48. Destarte, cumpre estabelecer algumas premissas gerais aplicáveis a todas as multas que tramitam ou que venham a tramitar no âmbito desta Agência.*

*2.49. Como dito, apesar de não terem pronunciado expressamente, os Pareceres n° 106/2006 e 103/2008 versam tão somente acerca de prazos prescricionais para exercício da ação punitiva do Estado (apuração de infrações e adoção de medidas autoaplicáveis no exercício de poder de polícia). É que, como frisado, no caso das multas pecuniárias, tanto o CBAer como a Lei n° 9.874/94 estipulam prazos prescricionais aplicáveis somente enquanto a multa ainda não houver sido definitivamente constituída.*

*2.50. Destarte, harmonizando os preceitos firmados no Parecer n° 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 n° 05/2008 (fixa distinção entre prazo prescricional para aplicação da multa e prazo prescricional para execução do crédito dela resultante),* ***concluo que****:*

*2.51. 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. 1° da Lei n° 9.873/94)*

*2.52. 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. 2°, da Lei n" 9.873/99* (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 § 1°, do art. 1° da mesma Lei.*

*2.53. 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.*

*2.54. Os processos com vistas à* ***apuração*** *de infrações passíveis de multa, que sob a vigência do Parecer n° 106/2006 (até 10/03/2008) tenham completado dois anos sem que multa definitiva fosse constituída, devem ser tratados de maneiras distintas, conforme haja ou não ato administrativo declarando a prescrição, a saber:*

***Processos onde haja ato administrativo declarando a prescrição, adotando como razão de decidir o entendimento manifestado no Parecer n º 106/2006 (prazo bienal do art. 319 do CBAer):*** *devem permanecer arquivados, haja vista que o princípio da segurança jurídica e o art. 2° , XII, da Lei n° 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 n° 9.873/99 (cinco anos para prescrição geral e três para prescrição intercorrente, contando que não ocorram as causas interruptivas).*

*2.55.* ***Constituída definitivamente a multa através da notificação final do sujeito passivo para pagamento****, a Agência dispõe de* ***cinco anos*** *para provocar o Judiciário visando a satisfação compulsória do crédito inadimplido, a teor do art. 1°, do Decreto nº 20.910/1932. Aqui não há falar-se na prescrição intercorrente de que trata o § 1°, art. 0, da Lei 9.873/99, visto que, segundo o Parecer AGU-PGF/CGCOB/DICON nº 05 /2008, as disposições desta Lei somente são aplicáveis enquanto não houver sido definitivamente constituída a multa."*

4.7. Destarte, resta patentemente demonstrada a impossibilidade de se proceder à análise da eventual ocorrência de prescrição com base no artigo 319 da Lei n.º 7.565, de 19 de dezembro de 1986, o qual se encontra revogado, nos termos do artigo 8º da Lei n.º 9.873, de 23 de novembro de 1999.

4.8. De se destacar, ainda, que, após a edição do Parecer PROC/ANAC n.º 056/2009, sobreveio a edição da Lei n.º 11.941, de 27 de maio de 2009, que alterou as disposições contidas na Lei n.º 9.873/99, passando esta a prever expressamente que:

*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.*

*§ 2º Quando o fato objeto da ação punitiva da Administração também constituir crime, a prescrição reger-se-á pelo prazo previsto na lei penal.*

*Art. 1º-A. Constituído definitivamente o crédito não tributário, após o término regular do processo administrativo, prescreve em 5 (cinco) anos a ação de execução da administração pública federal relativa a crédito decorrente da aplicação de multa por infração à legislação em vigor.* (Incluído pela Lei nº 11.941, de 2009)

*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)

*Art. 2º-A. Interrompe-se o prazo prescricional da ação executória:* (Incluído pela Lei nº 11.941, de 2009)

*I - pelo despacho do juiz que ordenar a citação em execução fiscal;* (Incluído pela Lei nº 11.941, de 2009)

*II - pelo protesto judicial;* (Incluído pela Lei nº 11.941, de 2009)

*III - por qualquer ato judicial que constitua em mora o devedor;* (Incluído pela Lei nº 11.941, de 2009)

*IV - por qualquer ato inequívoco, ainda que extrajudicial, que importe em reconhecimento do débito pelo devedor;* (Incluído pela Lei nº 11.941, de 2009)

*V - 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)

4.9. Portanto, consoante se infere dos dispositivos destacados supra, a prescrição da pretensão executória e punitiva restou disciplinada pelo aludido diploma legal, passando, assim, a existir disposição expressa acerca da matéria, definindo não apenas o prazo quinquenal para o aludido instituto (art. 1º-A), mas também as causas interruptivas a que este se sujeita (art. 2º-A).

4.10. Ficou assentado que o exame da prescrição quinquenal para os casos da pretensão punitiva deve ser feito sob a égide dos arts. 1º e 2º (causas interruptivas da contagem do prazo, situações em que ele é zerado e restituído por completo), da Lei n.º 9.873/1999.

4.11. Ademais, ao contrário do que tenta fazer crer o recurso apresentado, a inaplicabilidade do prazo prescricional dos artigos 317 e 319 do CBA é respaldada por jurisprudência recente, conforme se observa do decisório abaixo:

(AC 00212314320134036100 - AC - APELAÇÃO CÍVEL - 2061497 - e-DJF3 Judicial 1 DATA:28/09/2015 - inteiro teor)

21. (...) De fato, o extravio da bagagem do passageiro ocorreu em 05/04/2008, e sendo o fato posterior à edição da Lei 9.457/97, **é o prazo previsto em seu artigo 1° que se aplica ao caso: "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". 22. Não se aplica o prazo prescricional de dois anos previsto no artigo 319 da Lei 7.565/86 ("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"), pois a previsão do artigo 1° da Lei 9.457/97 regulou inteiramente a matéria, ao deixar expresso se tratar de prazo prescricional de ação punitiva da Administração Pública Federal no exercício do poder de polícia. 23. Assim, nos termos do artigo 2°, §1°, do Decreto-lei 4.657/42 ("Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro"), constata-se a ocorrência de revogação tácita, tendo em vista que "a lei posterior revoga a anterior quando expressamente o declare, quando seja com ela incompatível ou quando regule inteiramente a matéria de que tratava a lei anterior**".

.....

(AC 201251010306171 - AC - APELAÇÃO CIVEL - 580948 - E-DJF2R - Data:17/09/2013 - inteiro teor)

DIREITO ADMINISTRATIVO. EMBARGOS À EXECUÇÃO. APELAÇÃO. MULTA. COMPANHIA AÉREA. **ANAC.** AUTO DE INFRAÇÃO. NULIDADE. INEXISTÊNCIA. PROCEDIMENTO ADMINISTRATIVO. PRINCÍPIOS DO CONTRADITÓRIO E AMPLA DEFESA RESPEITADOS. **PRESCRIÇÃO.** INOCORRÊNCIA. 1. A sentença, acertadamente, rejeitou os embargos à execução em que a massa falida da empresa aérea executada objetivava a desconstituição da CDA oriunda de multa da **ANAC,** forte na inocorrência da **prescrição,** que somente começaria a correr do término do processo administrativo, e na legitimidade do título executivo, cujos acréscimos amparam-se na legislação pertinente. **2. Não prescreve mais em dois anos a cobrança de infrações administrativas reguladas pelos arts. 317 e 319 do Código Brasileiro de Aeronáutica, pois a Lei nº 9.873/99, que regulamenta a ação punitiva da Administração Pública Federal, aumentou o prazo para cinco anos, revogando as disposições em contrário, ainda que constantes de lei especial.** Aplicação dos arts. 1º e 8º da lei superveniente. 3. A 1ª Seção do STJ, em sede de recurso repetitivo, no REsp. nº 1.112.577/SP, consagrou entendimento de que a contagem da **prescrição** somente se inicia após o término do processo administrativo, com o inadimplemento do devedor. 4. Não comprovadas as alegações de afronta aos princípios do contraditório e da ampla defesa e tampouco a existência de vícios insanáveis no auto de infração e no procedimento administrativo, devem ser rejeitados os embargos à execução fiscal. 5. Apelação desprovida.

[destacamos]

4.12. Analisando minuciosamente o presente caso, importante destacar que uma vez instaurado o procedimento administrativo, nos termos do Parecer exarado pela Coordenação Geral de Cobrança e Recuperação de Créditos da Procuradoria Geral Federal (PGF/AGU) CGCOB/DICON nº 005/2008, "...correm simultaneamente contra a Administração a prescrição de cinco anos e a prescrição intercorrente de três anos...".

4.13. Porém, tais prazos poderão ser interrompidos conforme nos traz a mesma Lei 9.873/99 em seu artigo 2º transcrito acima.

4.14. A primeira linha a ser traçada quando se menciona a interrupção de contagem de prazo, é diferenciar os conceitos de interrupção e suspensão.

4.15. A interrupção do prazo se verifica quando, depois de iniciado seu curso, em decorrência de um fato previsto em lei (art. 2º da Lei 9.873/1999), tal prazo se reinicia, ou seja, todo o prazo decorrido até então é desconsiderado. Assim, qualquer das hipóteses ali presentes interromperá o prazo prescricional que volta a seu início, voltará a contar do marco zero.

4.16. Em se tratando de suspensão, o prazo para de correr, fica paralisado, mas, com o fim da suspensão, este retoma seu curso e deve ser considerado em seu cômputo o prazo anteriormente decorrido. Esta modalidade não se aplica à contagem prescricional da intenção punitiva da Autarquia, a não ser que nos termos do art. 3º da Lei.

4.17. É importante salientar que **o legislador optou por um rol exaustivo, ou taxativo, das hipóteses de marcos interruptivos para a contagem do prazo prescricional quinquenal**. É dizer que ali foram exauridas todas as hipóteses com condão de produzir os efeitos de interrupção de contagem desta modalidade específica de prescrição. Consequentemente, se uma hipótese não for ali encontrada, ela não será capaz de produzir o efeito interruptivo da prescrição quinquenal.

4.18. Quanto à prescrição intercorrente, é possível concluir que tal instituto tem alguns requisitos para que se caracterize, quais sejam: i) processo administrativo paralisado por mais de 3 (três) anos; ii) pendente de julgamento ou despacho. É importante que se tenha em mente que estamos diante de um ônus à administração, cujo intento é o combate à morosidade do processo. Este princípio está estritamente ligado ao princípio constitucional da eficiência na administração pública.

4.19. Conforme exposto na Nota nº 04/2014/DIGEVAT/CGCOB/PGF: "...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." É dizer, que traga alteração substancial à figura da matéria tratada nos autos, com um mínimo teor de análise do direito tratado (para suprir o requisito legal "pendente de análise ou despacho"), objetivando tornar a solução do caso, seja ela a constituição da pretensão punitiva, cada vez mais tangível.

4.20. Nos termos da Nota Técnica CGCOB/DICON nº 043/2009, restou consignado que "a interrupção da prescrição intercorrente não se limita às causas previstas no art. 2º, da Lei nº 9.873/98, bastando para tanto que a Administração pratique atos **indispensáveis** para dar continuidade ao processo administrativo".

4.21. Assim, no tocante aos marcos interruptivos da prescrição intercorrente, notamos aqui que o legislador optou no §1º, do art. 1º da lei de prescrição administrativa por um rol exemplificativo de hipóteses de interrupção que, embora também aproveite das hipóteses do art. 2º, lança mão da **característica essencial de modificação da condição anterior do processo para caracterizar um marco interruptivo**.

4.22. De acordo com o Parecer CGCOB/DIGEVAT Nº 0013/2013 (disponível em: < https://redeagu.agu.gov.br/Principal.aspx >):

> *9. Bem, pode-se sintetizar, a partir de tudo quanto mencionado acima, que, para a caracterização da prescrição intercorrente, prevista no § 1º do artigo 1º da Lei nº 9.783/99, é indispensável a demonstração (i) de que houve a paralização imotivada do processo, de forma a revelar a completa inércia da Administração, ante a ausência da prática de qualquer ato processual tendente a apurar a infração ou (ii) de que, embora tenha havido manifestação administrativa, fique comprovado que esse ato caracterizou-se como meramente procrastinatório, sem aptidão para dar o impulso necessário à solução da demanda. Enfim, para evitar a configuração da prescrição intercorrente é fundamental comprovar a tramitação qualificada dos autos, assim entendida como aquela em que os atos são indispensáveis para a continuidade do processo administrativo.*

4.23. Ademais, segundo a Nota DIGEVAT/CGCOB/PGF/AGU nº 006/2014:

> *1. Trata-se de expediente oriundo da XI Reunião Técnica dos Procuradores chefes das Agências Reguladoras, no qual foi sugerido que a Procuradoria Geral Federal adotasse os posicionamentos indicados nos itens I.(a) e I.(b) daquele documento, a seguir transcritos, 'uniformizando o entendimento jurídico sobre esses dois aspectos':*
>
> *I.(a). Os prazos prescricionais previstos no art. 1º, caput, e § 1º, da Lei nº 9.873, de 23 de novembro de 1999 (prescrição quinquenal e trienal, respectivamente) correm de forma paralela. Deliberação por unanimidade.*
>
> *I.(b). O prazo prescricional trienal (art. 1º, § 1º, da Lei nº 9.873/99, de 23 de novembro de 1999) é interrompido com a prática de atos que dão impulso ao processo. Deliberação por unanimidade.*

4.24. Dito isso, observemos alguns marcos temporais estabelecidos pelos principais documentos e atos processuais:

- tendo ocorrido o fato-gerador em **07/03/2011**, o auto de infração foi lavrado em **19/12/2011**, do qual o interessado obteve ciência em **23/02/2012**, dentro do prazo de 5 anos, <u>dando início ao processo administrativo</u>;
- a autuada ofereceu defesa em **01/03/2012**;
- <u>em **04/11/2014**, proferida decisão pela autoridade competente de primeira instância - marco com condão de interrupção do prazo quinquenal (art. 2º, Inc. III, 9.873/99)</u>;

- em **24/12/2014**, notificada a recorrente da decisão da autoridade competente, oportunidade em que se dá início à contagem do prazo recursal;
- a interessada ofereceu Recurso em **29/12/2014**;
- em **09/03/2015**, o recurso apresentado pelo interessado foi declarado tempestivo pela Secretaria da Junta Recursal, conforme despacho à folha 33;
- em **14/08/2017**, foram distribuídos os autos para análise.

4.25. Diante do exposto, considerando que o exame da prescrição quinquenal para os casos da pretensão punitiva deve ser feito sob a égide dos arts. 1º e 2º da Lei n.º 9.873/1999, verifica-se que não ocorreu a prescrição quinquenal, considerado o marco interruptivo destacado acima.

4.26. Resta claro também que não houve interrupção do processamento por prazo igual ou superior a 3 (três) anos, não incidindo a prescrição intercorrente em nenhum momento, não cabendo, portanto, o requerido pelo interessado.

4.27. **Da alegação II - *Bis in idem* -** Sobre a alegação de vedação ao *bis in idem* cumpre registrar que esse princípio não possui previsão constitucional expressa, embora seja reconhecido, de modo implícito, como decorrência direta dos princípios da legalidade, da tipicidade e do devido processo legal no texto da Constituição Federal de 1988.

4.28. Não se pode afirmar que a garantia do ***non bis in idem*** impossibilite o legislador, ou quem lhe faça as vezes, de atribuir mais de uma sanção, administrativa ou não, a uma mesma conduta. Para Mello (2007, p. 212 - MELLO, Rafael Munhoz de. **Princípios constitucionais de Direito Administrativo Sancionador**: as sanções administrativas à luz da Constituição Federal de 1988. São Paulo: Malheiros, 2007):

> *[...] o princípio do non bis in idem, por outro lado, não veda ao legislador a possibilidade de atribuir mais de uma sanção administrativa a uma mesma conduta. Foi afirmado acima que a sanção que atende ao princípio da proporcionalidade é a prevista no ordenamento jurídico: o legislador, observadas as normas constitucionais, define as medidas sancionadoras adequadas e proporcionais para cada situação de fato. Se estabelece a lei formal múltiplas sanções para uma mesma conduta, são elas as sanções adequadas e proporcionais, não sendo sua aplicação ofensiva ao princípio do non bis in idem.*

4.29. Nada obsta, então, que ato normativo estipule a acumulação de sanções administrativas ou de sanções administrativas com outras consequências, como sanções penais e compensações civis, por exemplo (VITTA, 2003, p. 115 - VITTA, Heraldo Garcia. **A Sanção no Direito Administrativo**. São Paulo: Malheiros, 2003, p. 115). Vitta (2003, p. 119) reconhece a possibilidade de "ser imposta mais de uma penalidade administrativa ao infrator ou responsável, quando ocorre descumprimento de um mesmo dever, porém, explicitamente, a norma determina a imposição, concomitante, de diferentes penalidades administrativas".

4.30. Neste sentido, a Resolução ANAC 25/2008, em seu art. 10º, §§ 2º 3º, registra expressamente que mesmo diante de duas ou mais infrações num mesmo contexto probatório – e diante da apuração conjunta dos fatos, deverá a Administração considerá-las de forma individualizada, inclusive no tocante aos critérios de imposição de penalidades e dosimetria:

> *§ 2º Havendo indícios da prática de duas ou mais infrações relacionadas a um mesmo contexto probatório ou cuja prova de uma possa influir na prova de outra(s), será lavrado um único Auto de Infração, para a apuração conjunta dos fatos conexos, mediante a individualização objetiva de todas as condutas a serem perquiridas e das normas infringidas.*
>
> *(...)*
>
> *§ 3º Na hipótese do parágrafo anterior, a apuração conjunta dos fatos não implicará a utilização de critério de dosimetria distinto do estabelecido no Título III para a imposição de penalidades, devendo os atos decisórios que cominar em sanções, aplicá-las, de forma individualizada, pela prática de cada uma das infrações cometidas.*

4.31. Dessa forma, não se vislumbra possibilidade de o argumento da defesa prosperar, uma vez que a norma que dispõe sobre o processo administrativo para a apuração de infrações e aplicação de

penalidades, no âmbito da Agência, explicita a necessidade de tratativa individualizada de cada uma das condutas infracionais.

4.32. Assim, configurada a hipótese, respaldada pela doutrina administrativa, de poder ser imposta mais de uma penalidade administrativa ao infrator ou responsável, quando ocorre **descumprimento de um mesmo dever**, diante de permissivo normativo que explicitamente determina a imposição, concomitante, de diferentes penalidades administrativas.

4.33. No caso em análise e em cotejo com os outros dois autos de infração citados (07313/2011/SSO e 07315/2011/SSO) verifica-se claramente tratarem-se de fatos geradores distintos, ainda que verificados a partir do mesmo conjunto de documentos probatórios. Se não, vejamos:

> I - AI 07313/2011/SSO - *Tripular aeronave, cumprindo escala, em dois períodos noturnos subsequentes, (Jornada 1 - 16:30h do dia 05/03 às 03:10h do dia 06/03/2011 e Jornada 2 - 10:55h do dia 06/03 às 04:00h do dia 07/03/2011) tendo havido mais de 3 (três) horas de operação no primeiro e regresso daquele em horário compreendido entre 23:00 (vinte e três horas) e 06:00 (seis horas)*
>
> II - AI 07314/2011/SSO - *Não cumprir o período mínimo de repouso, de 24 horas, após jornada com mais de 15 horas (Jornada iniciada às 10:55h do dia 06/03 encerrando às 04:00h do dia 07/03 totalizando mais de 15h o que impõe repouso de, no mínimo 24h. Jornada posterior começando às 11:45h do dia 07/03)*
>
> III - AI 07315/2011/SSO - *Não cumprir o período mínimo de repouso, de 24 horas, após jornada com mais de 15 horas (Jornada iniciada às 11:45h do dia 07/03 encerrando às 03:35h do dia 08/03 totalizando mais de 15h o que impõe repouso de, no mínimo 24h. Jornada posterior começando às 13:30h do dia 08/03)*

4.34. Desta forma, não há que se falar em dupla imputação sobre o mesmo fato, visto tratarem-se de fatos distintos conforme demonstrado.

4.35. Assim, julgo o processo apto à decisão de segunda instância administrativa por parte desta Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância - ASJIN.

## 5. FUNDAMENTAÇÃO - MÉRITO E ANÁLISE DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO

5.1. **Da materialidade infracional -** ***Não observar o período de repouso regulamentar de 24 horas, após jornada de trabalho de 15 horas -*** A autuação foi realizada com base no Relatório de Fiscalização, suportado pela comprovação documental acostada ao processo. A infração foi capitulada no artigo 302, inciso II, alínea "j" da Lei nº 7.565/1986 que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), e estabelece:

> ***CBA***
>
> *Art. 302. A multa será aplicada pela prática das seguintes infrações:*
>
> *(...)*
>
> *II – infrações imputáveis a aeronautas e aeroviários ou operadores de aeronaves:*
>
> *(...)*
>
> ***j) inobservar os preceitos da regulamentação sobre o exercício da profissão;***
>
> *(sem grifo no original)*

5.2. O interessado foi autuado por não ter observado o período de repouso regulamentar de 24 horas, após jornada de trabalho de 17 horas 50 minutos, quando compunha tripulação da aeronave PT-YSS. A matéria encontra-se disciplinada na alínea "c" do artigo 34 da Lei n° 7.183/84, conforme abaixo, *in verbis*:

> ***Lei n°. 7.183/84***
>
> *(...)*

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

*(...)*

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

*(sem grifos no original)*

5.3. Desta forma, ao se relacionar a ocorrência descrita pelo agente fiscal com o que determinam os dispositivos descritos acima, configura-se o ato infracional, ficando assim o interessado sujeito a aplicação de sanção administrativa nos termos da legislação em vigor.

5.4. **Das razões recursais -** O interessado alega que a espécie de voo realizada, quando da suposta infração identificada pelo Inspetor da ANAC, é por si só incongruente com a tipificação apontada, pois, por se tratar de voo local, não se pode falar em viagem, tampouco regresso de viagem.

5.5. Tal entendimento não merece prosperar, conforme demonstrado a seguir.

5.6. A Lei 7.183/94 assim versa na seção IV – Das Viagens:

*Art. 27 – Viagem é o trabalho realizado pelo tripulante, contado desde e saída de sua base até o regresso à mesma.*

*§ 1º - Uma viagem pode compreender uma ou mais jornadas.*

*§ 2º - É facultado ao empregador fazer com que o tripulante cumpra uma combinação de vôos, passando por sua base, sem ser dispensado do serviço, desde que obedeça à programação prévia, observadas as limitações estabelecidas nesta Lei.*

*§ 3º - Pode o empregador exigir do tripulante uma complementação de vôo para atender à realização ou à conclusão de serviços inadiáveis, sem trazer prejuízo da sua programação subseqüente, respeitadas as demais disposições desta Lei.*

5.7. Desta forma, tem-se que o termo "viagem", usado ao longo do texto legal, refere-se à definição do artigo 27, transcrito acima.

5.8. Acerca da jornada do aeronauta, estabelece a mesma Lei 7.183/84:

*SEÇÃO II - Da Jornada de Trabalho*

*Art. 20 - Jornada é a duração do trabalho do aeronauta, contada entre a hora da apresentação no local de trabalho e a 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 vôo.*

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

*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 inalterados 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 (cinqüenta e dois) minutos e 30 (trinta) segundos.*

5.9. Os termos viagem e jornada se complementam, sem se confundir, não cabendo interpretações e extensões já que é clara a norma aplicável.

5.10. Ocorre que o interessado foi autuado por não ter observado o período de repouso regulamentar de forma que não há que se falar em voo local, em IAC 3203 ou regresso ou não de viagem.

5.11. A lei é direta e clara ao impor períodos de repouso mínimo proporcionais à duração da jornada dos aeronautas e a legislação não condiciona o tempo de repouso à utilização de navegação em rota ou operação dentro ou fora de ATZ (Zona de Tráfego de Aeródromo), CTR (Zona de Controle) ou TMA (Área de Controle Terminal), nem tampouco estabelece distâncias mínimas.

5.12. Em adição, o interessado alega que estava cumprindo ordens de seu empregador e que não poderia simplesmente não atender ao que está previsto na CLT sobre as obrigações do empregado e do empregador; e que nessa condição é a parte mais vulnerável, tendo que observar leis e normas que podem expô-lo a contradições decisórias, mesmo sabendo que estava infringindo a lei que regula a atividade do aeronauta.

5.13. Porém, a existência de relação de emprego havida entre o interessado e a empresa operadora da aeronave não pode ser considerada excludente da responsabilidade do aeronauta no cumprimento de suas obrigações, em conformidade com o que determina a legislação.

5.14. A Lei 7.565/86 é clara quanto a responsabilidade por infração ao Código Brasileiro de Aeronáutica:

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

5.15. Da mesma forma, a hipossuficiência, em desfavor do empregado, normalmente, estabelecida nas relações trabalhistas, não deve ser apontada como causa ou motivo para o descumprimento da legislação.

5.16. Também, o argumento de ausência de intencionalidade não tem o condão de afastar a responsabilidade do autuado pela conduta infracional. O cumprimento de norma erga omnes vigente é objetivo, sem distinção de elemento volitivo, a não ser que expressamente consignado pela norma regulamentar. Como os normativos em comento não fazem expressamente esta distinção, não é possível vislumbrar exigência de voluntariedade para incursão na infração.

5.17. Este entendimento é corroborado por Hely Lopes Meirelles, que destaca que a multa administrativa, diferente das sanções penais, é de **natureza objetiva**, isto é, prescinde da caracterização da culpa ou do dolo do infrator para ser devida, uma vez que decorre do expresso descumprimento de conduta desejável imposta pelo Estado, decorrente precipuamente da supremacia do interesse público. (MEIRELLES, Hely Lopes. Direito Administrativo Brasileiro. 23ª ed. São Paulo: Malheiros, 1999.)

5.18. Acerca da proporcionalidade da sanção aplicada, Celso Antônio Bandeira de Mello ensina que a finalidade das sanções relacionadas às infrações administrativas é desestimular a prática das condutas censuradas ou constranger ao cumprimento das obrigatórias, intimidando eventuais infratores. Todas as multas administrativas devem cumprir função intimidadora e exemplar, mas existem as que se limitam a esta função, e outras que buscam também ressarcir a Administração de algum prejuízo causado

(multas ressarcitórias) como também as que apresentam caráter cominatório, se renovando continuamente até a satisfação da pretensão, obrigando o administrado a uma atuação positiva (astreinte). (BANDEIRA DE MELLO, Celso Antônio. Curso de direito administrativo. 24ª, São Paulo, Malheiros Editores, 2012, p. 864/865 e p. 879).

5.19. Daí a compreensão de que no processo administrativo sancionatório impera o livre convencimento do Fiscal-Regulador dentro da discricionariedade motivada e cotejo para com a finalidade específica a ser atingida com a eventual sanção a ser aplicada caso-a-caso. Esta finalidade, por sua vez, posta-se adstrita aos patamares firmados por norma de aplicação cogente e *erga omnes*, qual seja a tabela de valores dos Anexos da Resolução ANAC 25/2008 (públicos e notórios, vez que integrantes de norma vigente e pública) que vinculam a unidade julgadora.

5.20. Se houve a constatação da infração, este é o motivo para a aplicação da sanção. Se houve aplicação de sanção, os anexos da Resolução 25/2008 estabelecem os patamares de aplicação que não podem ser extrapolados pela unidade julgadora – e, no caso, efetivamente não houve extrapolação. Pelo contrário; aplicou-se inclusive o valor mínimo.

5.21. Quanto à empresa estar adequando seu quadro de pilotos e entraves da ANAC terem atrasado a regularização dessa situação, entende-se que não deve ser considerado excludente do dever, que possui o autuado, de respeitar a legislação aeronáutica, devendo o mesmo, agir sempre em conformidade com legalidade.

5.22. Com relação a conduta pregressa do autuado, constitui-se em fato que, após a devida análise, poderá influenciar na dosimetria da penalidade a ser aplicada, conforme o caso.

5.23. Cabe ressaltar que o interessado faz referência em diversos momentos ao artigo 36 da Lei 7.183/84, sendo que tal normativo não corresponde ao fato imputado no presente processo, não sendo citado em momento algum pelo agente da fiscalização.

5.24. Conclui-se que o interessado, apesar do grande incremento textual feito sobre a defesa prévia, nada traz de novo ao processo. Apenas apresenta questões processuais ou interpretativas da lei, sem negar ou conseguir afastar a infração, que se encontra devidamente apurada e comprovada nos documentos acostados ao processo.

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

> *Lei n° 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.*

5.26. Diante do exposto, verifica-se que as alegações do interessado não podem servir para afastar a aplicação da sanção administrativa quanto ao ato infracional praticado.

## 6. DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

6.1. Verificada a regularidade da ação fiscal, resta necessário verificar a correção do valor da multa aplicada como sanção administrativa ao ato infracional imputado.

6.2. O Código Brasileiro de Aeronáutica dispõe em seu artigo 295 que a multa será imposta de acordo com a gravidade da infração. Nesse sentido, a Resolução nº 25/2008, determina em seu artigo 22 que sejam consideradas as circunstâncias agravantes e atenuantes na imposição da penalidade pecuniária.

6.3. Com relação à dosimetria da penalidade pecuniária para a infração cometida por pessoa física, a previsão da Resolução ANAC nº 25, de 25 de abril de 2008 (item "j" da Tabela de Infrações II, do Anexo I, à Resolução ANAC nº 25/2008, e alterações posteriores), relativa à conduta descrita neste processo, é a de aplicação de multa no valor de R$ 1.600,00 (mil e seiscentos reais) no patamar mínimo, R$ 2.800,00 (dois mil e oitocentos reais) no patamar médio e R$ 4.000,00 (quatro mil reais) no patamar máximo.

6.4. A dosimetria deve ser aplicada conforme ditames do artigo 22 da Resolução ANAC 25/2008, que traz:

> *Art. 22. Para efeito de aplicação de penalidades serão consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes.*
>
> *§ 1º São circunstâncias atenuantes:*
>
> *I - o reconhecimento da prática da infração;*
>
> *II - a adoção voluntária de providências eficazes para evitar ou amenizar as consequências da infração, antes de proferida a decisão;*
>
> *III - a inexistência de aplicação de penalidades no último ano.*
>
> *§ 2º São circunstâncias agravantes:*
>
> *I - a reincidência;*
>
> *II - a recusa em adotar medidas para reparação dos efeitos da infração;*
>
> *III - a obtenção, para si ou para outrem, de vantagens resultantes da infração;*
>
> *IV - exposição ao risco da integridade física de pessoas;*
>
> *V - a destruição de bens públicos;*
>
> *VI - o número de reclamações de passageiros registradas em relação ao mesmo fato. (Redação dada pela Resolução nº 306, de 25.2.2014)*
>
> *§ 3º Ocorre reincidência quando houver o cometimento de nova infração, após penalização definitiva por infração anterior.*
>
> *§ 4º Para efeito de reincidência não prevalece a infração anterior se entre a data de seu cometimento e a da infração posterior tiver decorrido período de tempo igual ou superior a um ano.*

6.5. Quando inexistentes causas atenuantes ou agravantes ao caso, ou quando estas se compensem, deve ser aplicada a sanção no patamar médio da tabela.

## 7. DA APLICAÇÃO DA DOSIMETRIA AO CASO CONCRETO

7.1. **ATENUANTES** - No caso em tela, verifica-se, que em decisão de primeira instância, considerou-se a circunstância atenuante prevista no art. 22, §1º, inciso III, da Resolução ANAC nº 25/2008, conforme extrato de lançamento no Sistema Integrado de Gestão de Créditos - SIGEC, acostado aos autos (fls.12).

7.2. **AGRAVANTES** - Por outro lado, não se verifica a pertinência da aplicação de nenhuma circunstância agravante entre as dispostas no §2º, do Artigo 22 da Resolução nº. 25/08, ao caso ora em análise.

7.3. Nos casos em que **não há agravantes, e há atenuantes, deve ser aplicado o valor mínimo** da tabela em anexo à Resolução nº 25/2008.

7.4. **SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO**: Quanto ao valor da multa aplicada pela decisão de primeira instância administrativa, temos que apontar a sua regularidade quanto à norma vigente por ocasião do ato infracional, estando, assim, dentro da margem prevista de acordo com inciso II, item j, da Tabela de Infrações do Anexo I, à Resolução nº. 25/2008, e alterações posteriores; e, quanto à dosimetria, adequadamente aplicada, conforme se pode observar no Extrato do SIGEC acostado aos autos quando do momento da referida Decisão.

7.5. Desse modo, entendo que cabe a **MANUTENÇÃO** do valor da multa em seu patamar mínimo, **R$ 1.600,00** (**mil e seiscentos reais**).

## 8. CONCLUSÃO

8.1. Pelo exposto, sugiro que seja **NEGADO PROVIMENTO** ao recurso, com a consequente **MANUTENÇÃO** da sanção aplicada pela autoridade competente de primeira instância

administrativa de **MULTA** ao Sr. ANDRÉ LUIZ DE SALES BANDEIRA, CPF 538.543.575-91, CANAC 950345, no valor de **R$ 1.600,00** (mil e seiscentos reais) por inobservar os preceitos da regulamentação sobre o exercício da profissão, ao não cumprir o período mínimo de repouso, de 24 horas, após jornada com mais de 15 horas, conforme capitulado no artigo 302, inciso II, alínea "j" da Lei nº 7.565/86 (Código Brasileiro de Aeronáutica) combinado com o artigo 34, alínea 'c' da Lei n° 7.183/84, tornando definitivo o Crédito de Multa nº 645.366/14-0 referente ao Processo nº 00065.005995/2012-92.

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

**CÁSSIO CASTRO DIAS DA SILVA**

**Técnico em Regulação de Aviação Civil**

**DESPACHO**

Trata-se de Recurso Administrativo interposto pelo interessado, Sr. **ANDRE LUIZ DE SALES BANDEIRA**, CPF 538.543.575-91, CANAC 950345, contra Decisão de 1ª Instância da Superintendência de Padrões Operacionais - SPO, proferida em 04/11/2014, que aplicou multa em seu patamar mínimo no valor de R$ 1.600,00 (mil e seiscentos reais) pela pratica da infração descrita no AI nº 07314/2011/SSO, capitulada no art. 302, II, alínea "j", do CBAer - *inobservar os preceitos da regulamentação sobre o exercício da profissão, ao não cumprir o período mínimo de repouso, de 24 horas, após jornada com mais de 15 horas.*

Por celeridade processual, com fundamento no artigo 50, §1º da Lei nº 9.784/1999, ratifico a integralidade dos argumentos trazidos na Proposta de Decisão acima e passo a decidir com base nas designações que constam nas Portarias da ANAC de nº 3.061 e 3.062, ambas de 01/09/2017.

**DECISÃO:**

Adoto a integralidade das manifestações consignadas na presente Proposta de Decisão e **DECIDO** monocraticamente o feito, com fundamento no artigo 17-B, inciso I, da Resolução 25/2008, por **NEGAR PROVIMENTO** ao Recurso e pela **MANUTENÇÃO** da aplicação da sanção de **MULTA** no valor de **R$ 1.600,00** (mil e seiscentos reais) ao tripulante, Sr. **ANDRE LUIZ DE SALES BANDEIRA**, CPF 538.543.575-91, CANAC 950345 pela prática da infração descrita no AI/NI: 07314/2011/SSO e capitulada no art. 302, inciso II, alínea "j" do Código Brasileiro de Aeronáutica (CBAer) combinado com o artigo 34, alínea 'c' da Lei n° 7.183/84, objeto do Processo nº 00065.005995/2012-92 e referente ao Crédito de Multa (nº SIGEC): 645.366/14-0.

Encaminho o processo a Secretaria da ASJIN para que proceda a NOTIFICAÇÃO do Recorrente nos termos de praxe.

**Publique-se.**

***Vera Lucia Rodrigues Espindula***

**SIAPE 2104750**

**Presidente da Turma Recursal do Rio de Janeiro**

Documento assinado eletronicamente por **CASSIO CASTRO DIAS DA SILVA**, **Técnico(a) em Regulação de Aviação Civil**, em 05/10/2017, às 18:29, 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 **Vera Lucia Rodrigues Espindula**, **Presidente de Turma**, em 10/10/2017, às 21:10, 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 **1127510** e o código CRC **88A1464B**.

**Referência:** Processo nº 00065.005995/2012-92 SEI nº 1127510