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

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 33/2017

Brasília, 03 de outubro de 2017.

PROCESSO: 60800.027138/2010-42
INTERESSADO: TAM LINHAS AÉREAS S/A

AI/NI: 06292/2010 **Data da Lavratura:** 26/10/2010

Crédito de Multa (nº SIGEC): 639.613/13-5

Infração: *Extrapolação da Jornada de Trabalho de Tripulação Composta*.

Enquadramento: art. 302, inciso III, alínea "o" do Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), Lei n° 7.565

Data: 03/07/2010 **Hora:** 08:47 **Local:** Madri, Espanha

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

1. MARCOS PROCESSUAIS E DEMAIS DOCUMENTOS CONSTANTES DOS AUTOS

- Data da Infração: **03/07/2010**
- **Auto de Infração [AI] n° 06292/2010, de 26/10/2010 (fls.01)**;
- Relatório de Ocorrência de 26/10/2010 (fls.02);
- Cópia de página 268241 do Diário de Bordo da aeronave PT-MVD de 02/07/2010 com informações de voo do tripulante "EDUARDO VOLPE AYUB" (fls.03);
- **Aviso de Recebimento referente ao AI nº 06292/2010 comprovando ciência em 05/11/2010 (fls.04)**;
- Memorando nº 523/2010/SRE de 01/12/2010 encaminhando defesas (fls.05);
- **Defesa Prévia, protocolada em 29/11/2010 (fls.06/31);**
- Despacho 19/2013/SSO/RJ de 05/02/2013 com orientação acerca de eventual impedimento de servidor (fls.32);
- Cópia de Anuário interativo do observatórios astronômicos (SBGR e LEMD) (fls. 33/34);
- Cópia de consulta ao Sistema SIGEC (fls.35);
- **Decisão condenatória de Primeira Instância, de 18/10/2013 (36/39);**
- **Notificação acerca da Decisão em primeira instância, recebida em 25/10/2013 (fls.40 e 42);**

- Despacho de encaminhamento à Junta Recursal (fls.41);
- Formulário de solicitação de cópias pelo interessado com comprovação de atendimento em 01/11/2013 (fls.43/45);
- **Certidão de obtenção de vistas e cópias do presente processo pelo interessado em 01/11/2013 (fls.46)**;
- **Recurso Administrativo, protocolado/postado em 04/11/2013 (fls.47/59);**
- **Tempestividade do recurso certificada em 03/12/2013 (fls.60)**;
- Documentos que comprovam obtenção de cópias do processo pelo interessado, em 13/03/2015 (fls.61/66);
- Despacho de distribuição para relatoria e voto, de 25/11/2015 (fls.67);
- **Decisão da Junta Recursal pelo encaminhamento do Processo à Procuradoria ANAC consultando acerca da possibilidade de prosseguimento em virtude da alegação de impedimento, em 10/12/2015 (fls.68/70);**
- Despacho da Secretaria encaminhando o Processo ao Presidente da então Junta Recursal, em 11/12/2015 (fls.71);
- Nota Técnica nº 93/2016/JR-RJ/GAB-RJ de 18/04/2016 (fls.72/74);
- Despacho de encaminhamento da NT 93/2016 à Procuradoria em 18/04/2016 (fls.75);
- Nota nº 00053/2016/PROT/PFANAC/PGF/AGU de 29/06/2016 (fls.76);
- Despacho n. 00454/2016/PG/PFANAC/PGF/AGU de 01/07/2016 (fls.77);
- Parecer nº 00258/2016/PROT/PFANAC/PGF/AGU de 01/06/2016 (fls.78);
- Termo de encerramento de trâmite físico, assinado eletronicamente em 14/02/2017 (SEI nº 0429691);
- Despacho de distribuição para relatoria e voto, assinado eletronicamente em 14/03/2017 (SEI nº 0510017).

2. INTRODUÇÃO

2.1. Trata-se de recurso interposto por TAM Linhas Aéreas S/A, em face da decisão proferida no curso do Processo Administrativo nº 60800.027138/2010-42, da qual restou aplicada penalidade de multa, consubstanciada no crédito registrado no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC sob o número 639.613/13-5 (Anexo SEI nº 1096808).

2.2. O Auto de Infração nº 06292/2010 capitula a conduta do Interessado no artigo 302, inciso III, alínea "o" do Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), Lei n° 7.565, descrevendo o seguinte:

> *Descrição da Ocorrência: Extrapolação de jornada de trabalho de tripulação composta.*
>
> *Histórico: Durante os dias 11 a 13/08/2010 foi realizada AUDITORIA ESPECIAL na empresa TAM LINHAS AÉREAS S.A., em Congonhas, São Paulo. Durante os dias supracitados, foram recolhidas as escalas de voo executadas para análise criteriosa, onde constatou-se que o tripulante* EDUARDO VOLPE AYUB*, extrapolou a jornada de trabalho em 58 minutos, consistindo procedimento dissonante ao que estabelece a lei nº 7.183 art. 21 alínea "b" que limita em 14 horas o limite de jornada de trabalho se integrante de uma tripulação composta. Vale ressaltar que o voo partiu da base principal da empresa.*

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

I - Relatório de Ocorrência de 26/10/2010;

II - Cópias da folhas 268241 do Diário de Bordo da aeronave PT-MVD de 02/07/2010.

3. HISTÓRICO

3.1. **Da Fiscalização -** No Relatório de Ocorrência, de 26/10/2010, a fiscalização apontou que durante os dias 11 a 13/08/2010, foi realizada AUDITORIA ESPECIAL na empresa TAM LINHAS AÉREAS S.A, em Congonhas, São Paulo.

3.2. Durante os dias supracitados, foram recolhidas as escalas de voo executadas para análise criteriosa, onde constatou-se que o tripulante EDUARDO VOLPE AYUB extrapolou a jornada de trabalho em 58 minutos, consistindo procedimento dissonante ao que estabelece a lei n° 7.183, artigo 21, alínea "b", que impõe o limite de 14 horas para a jornada de trabalho de integrante de uma tripulação composta. Cabe ressaltar que o voo originou-se da base principal da empresa. Anexa cópia do diário de bordo.

3.3. Com base no exposto, foi lavrado o Auto de Infração nº 06292/2010 em 26/10/2010 do qual o interessado foi regularmente cientificado em 05/11/2010.

3.4. **Da Defesa Prévia -** Em defesa, o interessado alegou, preliminarmente o impedimento do servidor que promoveu a autuação.

3.5. No mérito, alega que se valeu da viabilidade legal disposta no artigo 22 da Lei 7.183/84, a qual possibilita a extensão da jornada de trabalho em 60 (sessenta) minutos nos casos autorizados pela lei. Alega ainda que, em reunião realizada nesta Agência Regulatória no dia 01/07/2010, foi determinado que a comunicação de extensão da jornada disposta no § 1º do Art. 22 da Lei 7.183/84, deveria ser feita à ANAC, muito embora a lei em questão expresse que o empregador deverá submeter ao crivo do Ministério da Aeronáutica a ampliação da jornada de trabalho.

3.6. Em adição, anexa a escala realizada pelo tripulante, Sr. EDUARDO VOLPE AYUB, na qual consta que, segundo o interessado, o horário de apresentação do mesmo ocorreu às 19:35h, do dia 02/07/2010, cujo horário limite para o corte dos motores seria às 07:44h do dia 03/07/2010. Assim, considerando os 60 (sessenta) minutos adicionais autorizados pela Lei (Art. 22, Lei 7.183/84), esse limite se estenderia automaticamente para as 08:44h, com o encerramento da jornada às 09:14h (trinta minutos após o corte dos motores).

3.7. Pela escala realizada anexa, nos termos da recorrente, o tripulante em questão encerrou sua jornada às 09:17h (trinta minutos após o corte às 08:23h), demonstrando-se assim que o tripulante em questão extrapolou o limite lega em apenas 3 minutos, tempo irrisório e plenamente considerável para se excluir qualquer sanção por descumprimento de regulamentação, conforme apontou o Auto de Infração. Dessa forma, atendo-se ao princípio da razoabilidade e considerando o acréscimo da jornada concedido pela Lei em 60 (sessenta) minutos, não ha que se falar em excesso de jornada, tampouco em infração ao Art, 302, III, "o" do CBAer.

3.8. Alega ainda a adoção de medidas visando regularizar a questão da informação sobre a extensão da jornada e requer, por fim, que seja determinado o arquivamento do processo, face a justificativa apresentada com relação à extensão dos limites da jornada, ou, caso o entendimento deste julgador não seja pelo arquivamento do presente processo, requer a Autuada especial atenção desta Agência Reguladora quanto à adoção de providências já concretizadas, viabilizando o cumprimento dos limites legais da jornada, bem como a legalidade da comunicação da sua extensão, além do histórico dos últimos anos sem qualquer registro de aplicação de penalidade, considerando essas ações como circunstâncias atenuantes, nos termos do Art. 22, II e III da Resolução ANAC nº 25/2008.

3.9. **Da Decisão de Primeira Instância -** A decisão foi proferida em 18/10/2013 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 III, alínea "o" do Código Brasileiro de Aeronáutica.

3.10. Assim, o setor competente, em decisão motivada, confirmou o ato infracional e aplicou multa de R$ 7.000,00 (sete mil reais), como sanção administrativa, conforme Anexo II da Resolução ANAC nº 25/2008, consideradas ausentes circunstâncias atenuantes e agravantes.

3.11. **Do Recurso -** Tendo sido regularmente notificado da decisão de primeira instância em 25/10/2013, o interessado apresentou o seu tempestivo Recurso em 04/11/2013, conforme Despacho à folha 60, no qual alega, preliminarmente:

I - Prescrição;

II - Impedimento do INSPAC autuante;

3.12. No mérito, o Recorrente informa que ao se verificar a escala do tripulante em questão, vê-se que o horário de apresentação do mesmo foi às 19:35h, do dia 02/07/2010 e horário limite para o corte dos motores seria às 07:44h. Assim, considerando os 60 minutos adicionais autorizados pela Lei nº 7.183/84, esse limite se estenderia automaticamente para as 08:44h, com o encerramento da jornada às 09:14h (trinta minutos após o corte dos motores). Alega que o tripulante em questão encerrou sua jornada às 09:17h (trinta minutos após o corte dos motores). Portanto, considerando-se o principio da razoabilidade, que deve permear toda e qualquer atividade administrativa, bem como considerado o acréscimo de 60 minutos, autorizado pela legislação, não há porque se considerar a prática de infração no caso em análise.

3.13. Por fim, requer que seja conhecido e provido o presente recurso, para que:

a) seja declarada, em preliminar, a perda da pretensão punitiva da Agência, em virtude do transcurso do prazo superior a 2 (dois) anos previstos no CBA, arquivando-se os autos, nos termos e para os fins previstos no § 1º do art. 1° da Lei n° 9.873, de 23 de novembro de 1999;

b) que seja declarado nulo o Auto de Infração, em razão do impedimento legal do INSPAC que o lavrou;

c) no mérito, considerando-se a extrapolação do tempo em apenas 3 (três) minutos, que se reconheça, pelo princípio da razoabilidade, a desnecessidade de aplicação de penalidade, ou que se considere esse fato na dosimetria da pena.

3.14. **Da Primeira Decisão em Segunda Instância - Encaminhamento à Procuradoria ANAC -** Em Sessão de Julgamento da extinta Junta Recursal (JR), realizada em 10/12/2015, o colegiado votou pelo retorno do processo à Secretaria e pelo encaminhamento à Procuradoria Federal junto à ANAC para que esta se manifestasse acerca do prosseguimento do feito, em especial, quanto a alegação de impedimento do agente autuante levantada pelo interessado.

3.15. Após, foram distribuídos os autos para análise.

3.16. **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 -** Tal alegação já foi devidamente afastada em análise efetuada anteriormente conforme consta das páginas 69 e 69v do presente processo, com base em fundamentação com a qual este relator concorda integralmente, de forma que passa a ser parte integrante do presente ato nos termos do §1º do artigo 50 da Lei 9.784/99.

4.5. Adicionalmente, temos que o exame da ocorrência, ou não, da incidência de prescrição deve ser abalizado pela Lei n.º 9.873/99. Vejamos os termos da referida Lei, *in verbis*:

LEI 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.*
>
> *(sem grifos no original)*

4.6. 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..."

4.7. Porém, tais prazos poderão ser interrompidos conforme nos traz a mesma Lei 9.873/99 em seu artigo 2º que diz:

> *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)*

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

4.9. 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.

4.10. 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.

4.11. 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.

4.12. 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.

4.13. 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.

4.14. 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".

4.15. 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**.

4.16. 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.*

4.17. 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.*

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

- tendo ocorrido o fato-gerador em **03/07/2010**, o auto de infração foi lavrado em **26/10/2010**, do qual o interessado obteve ciência em **05/11/2010**, dentro do prazo de 5 anos, dando início ao processo administrativo;
- a autuada ofereceu defesa em **29/11/2010**;
- em **18/10/2013**, proferida decisão pela autoridade competente de primeira instância - marco com condão de interrupção do prazo quinquenal (art. 2º, Inc. III, 9.873/99);
- em **25/10/2013**, notificada a recorrente da decisão da autoridade competente, oportunidade em que se dá início à contagem do prazo recursal;
- a interessada ofereceu Recurso em **04/11/2013**;
- em **03/12/2013**, o recurso apresentado pelo interessado foi declarado tempestivo pela Secretaria da Junta Recursal, conforme despacho à folha 60;
- em **10/12/2015**, a Junta Recursal decidiu pelo encaminhamento de consulta à Procuradoria acerca da alegação de impedimento do agente autuante.

4.19. 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.

4.20. 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.

4.21. **Da alegação II - Impedimento do INSPAC autuante -** A autuada alega impedimento do fiscal da ANAC que lavrou o auto de infração em tela, Sr. Bruno Otoch Martins Pereira, na medida em que o citado servidor público fez parte do quadro funcional da empresa interessada no período de 09/01/2007 a 14/01/2010 e ingressou com Reclamação Trabalhista em desfavor da Recorrente, em trâmite perante o Juízo da 49ª Vara do Trabalho de São Paulo/SP.

4.22. Quanto ao alegado impedimento, o Despacho nº 19/2013/SSO/RJ, referente ao Processo nº 60800.026913/2010-42 que embasa a decisão em primeira instância, fundamenta a ausência do impedimento na própria Lei 9.784/99 e no fato da legislação consolidada não estipular "quarentena" para outros cargos que não os de membros da Diretoria, e mesmo para esses, por período de 4 meses.

4.23. Importante trazer ainda o Parecer nº 00258/2016/PROT/PFANAC/PGF/AGU, referencial sobre o tema, que conclui que a mera constatação de que o servidor que lavrou o auto de infração já trabalhou nos quadros funcionais da autuada não implica que ele tenha interesse direto ou indireto na matéria.

4.24. Para se configurar a hipótese legal de interesse direto ou indireto do agente público, necessária à perfazer a hipótese legal de impedimento, é imprescindível que haja elementos que evidenciem haver interesse dele em que a matéria a ser discutida no processo ocorra em determinado sentido.

4.25. Da análise dos autos, verifica-se que não há nenhuma prova de ter havido qualquer pré-julgamento ou possibilidade de deformação da interpretação dos fatos ou ainda ação do INSPAC sem a necessária isenção, visto que a conduta imputada é identificada nos próprios registros de escala da empresa aérea, de forma que observa-se irreparável a conduta do agente de fiscalização que, diante do indício do cometimento de infração pelo ente regulado, inicia o processo de apuração.

4.26. Dessa forma, corroborando com o setor de primeira instância, entende-se não incorrer impedimento do servidor responsável pela lavratura do presente auto de infração, afastando então a alegação do interessado quanto à nulidade do auto de infração.

4.27. 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 -** ***Extrapolação da Jornada de Trabalho*** **-** Segundo os documentos juntados ao processo, no dia 03/07/2010, o Sr. EDUARDO VOLPE AYUB, aeronauta da empresa TAM Linhas Aéreas S/A, extrapolou o limite de jornada, contrariando o artigo 21, alínea "b", da Lei n° 7.183, 05 de abril de 1984.

5.2. Diante da infração imputada ao interessado no processo administrativo em questão, a autuação foi realizada com fundamento na alínea "o", inciso III, art. 302 da, Lei n° 7.565, de 19/12/1986, que dispõe o seguinte:

> *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;*

5.3. Observa-se que a Lei nº 7.183, de 05/04/1984, a qual regula o exercício da profissão de aeronauta, dispõe sobre a jornada de trabalho, apresentando, em seu artigo 20, a seguinte redação:

Lei nº 7.183/1984

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

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

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

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

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

(sem grifo no original)

5.4. Quanto à duração da jornada de integrante de uma tripulação composta, o artigo 21, letra 'b', 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 voos 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.

(sem grifo no original)

5.5. Em adição, o artigo 22 da Lei nº 7.183/1984 traz outras deposições em relação à jornada de trabalho, conforme redação a seguir:

Lei nº 7.183/1984

Art 22 - Os limites da jornada de trabalho poderão ser ampliados de 60 (sessenta) minutos, a critério exclusivo do comandante da aeronave e nos seguintes casos:

a) - inexistência, em local de escala regular, de acomodações apropriadas para o repouso da tripulação e dos passageiros;

b) - espera demasiadamente longa, em local de espera regular intermediária, ocasionada por condições meteorológicas desfavoráveis ou por trabalho de manutenção; e

c) - por imperiosa necessidade.

§ 1º - Qualquer ampliação dos limites das horas de trabalho deverá ser 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.

5.6. Dessa forma, a norma é clara quanto ao limite de horas a ser observado na jornada de trabalho do aeronauta de uma tripulação composta e, para os casos de ampliação desse limite, quais os requisitos deverão ser cumpridos de forma a manter a conformidade com a Lei.

5.7. A fiscalização constatou que, em 03/07/2010, o Sr. EDUARDO VOLPE AYUB, aeronauta da TAM Linhas Aéreas S/A, extrapolou o limite de jornada de trabalho. O fato foi constatado por meio da folha do Diário de Bordo acostada ao presente processo.

5.8. Em tabela constante a folha 37 o setor competente para decisão em primeira instância revê os cálculos e conclui que realmente ocorreu a extrapolação da jornada de trabalho, ainda que não em 58 minutos mas ,precisamente, em 35'26", resultado com o qual corrobora o presente relator.

5.9. Dessa forma, de fato, houve a comprovação do ato infracional, ficando assim o interessado sujeito a aplicação de sanção administrativa.

5.10. **Das razões recursais -** No que concerne às razões apresentadas em sede recursal, quanto ao mérito, o interessado não contesta a extrapolação da jornada, pelo contrário, até mesmo confirma a ocorrência. No entanto alega que o tripulante extrapolou a jornada em apenas 3 minutos e que, pelo princípio da razoabilidade, não haveria que se considerar a prática da infração.

5.11. Ocorre que para alcançar tal valor a recorrente se valeu da ampliação disposta no art. 22 da Lei nº 7.183/83, a qual possibilita a extensão da jornada de trabalho em 60 (sessenta) minutos.

5.12. Cumpre mencionar que, conforme artigo 22 da Lei nº 7.183, de fato existe previsão legal para ampliação da jornada de trabalho, contudo, para que se proceda tal ampliação resta necessário o cumprimento dos requisitos dispostos no §1º do mesmo artigo.

5.13. Importante frisar que o § 1° do art. 22 da Lei 7.183/84 dispõe que 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 órgão competente.

5.14. Diante dos documentos apresentados pela parte interessada em defesa e em recurso, não consta qualquer comprovação de comunicação à época da infração à autoridade competente sobre o motivo da ampliação do limite da jornada referente ao tripulante em questão, caracterizando, assim, infração à legislação. Também não se tem notícia da exposição de motivo, ainda que intempestiva, que justificasse a ampliação da jornada.

5.15. Desta forma, entende-se não ser cabível aceitar que a extrapolação da jornada tenha sido de 3 minutos e, ainda que o fosse, considerar que não houve o ato infracional.

5.16. Cumpre observar que, à folha 03 dos autos, consta o registro de jornada de trabalho do tripulante Sr. EDUARDO VOLPE AYUB, evidenciando a irregularidade constatada pela fiscalização desta ANAC. A norma é clara ao estabelecer os limites para as jornadas de trabalho de tripulantes.

5.17. Assim, pode-se constatar que houve, de fato, a extrapolação dos limites da jornada de trabalho, infração prevista na alínea "o" do inciso III do art. 302 do CBA.

5.18. 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.*

5.19. 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 jurídica, a previsão da Resolução ANAC nº 25, de 25 de abril de 2008 resolução (item "o" - cód. INI, da Tabela de Infrações III - INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS À CONCESSIONÁRIA OU

PERMISSIONÁRIA DE SERVIÇOS AÉREOS, do Anexo II, 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$ 4.000,00 (quatro mil reais) no patamar mínimo, R$ 7.000,00 (sete mil reais) no patamar médio e R$ 10.000,00 (dez mil reais) no patamar máximo.

6.4. A dosimetria deve ser aplicada conforme ditames do art. 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, não se vislumbra a possibilidade de aplicação de qualquer condição atenuante dentre aquelas dispostas nos incisos do §1º do artigo 22 da Resolução nº 25/08.

7.2. Especificamente, quanto à inexistência de penalidades aplicadas no último ano, em consulta ao Sistema SIGEC (SEI nº 1092912) verificou-se que, antes de proferida a decisão de primeira instância (DC1) do processo em tela (18/10/2013), o processo referente ao crédito 633.955.127, dentre outros, cujo fato gerador se deu em 26/07/2009 (AI 01760/2009), no lapso temporal de 12 meses antes do fato-gerador do auto de infração que dá início ao presente processo (AI 06292/2010 - 03/07/2010), apresentava o status de concluído (PG) desde 29/01/2013, configurando a inaplicabilidade de tal atenuante, prevista no inciso III.

7.3. **AGRAVANTES** - Da mesma forma, não se verifica a pertinência da aplicação da nenhuma circunstância agravante entre as dispostas no § 2º, do Artigo 22 da Resolução nº. 25/08, ao caso ora em análise.

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

7.5. **SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO**: Quanto ao valor da multa aplicada pela primeira instância administrativa, entendo que cabe a **MANUTENÇÃO** do valor em seu patamar médio, **R$ 7.000,00** (**sete mil 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** à TAM LINHAS AÉREAS S.A., CNPJ 02.012.862/0001-60, no valor de **R$ 7.000,00** (sete mil reais) por infringir as normas que disciplinam o exercício da profissão de aeronauta, ao permitir a extrapolação da jornada de trabalho do Sr. EDUARDO VOLPE AYUB, integrante de tripulação composta, no voo JJ 8064 SBGR/LEMD do dia 02/07/2010, conforme capitulado no artigo 302, inciso III, alínea "o" da Lei nº 7.565/86 (Código Brasileiro de Aeronáutica) combinado com o artigo 21, alínea "b" da Lei n° 7.183/84, tornando definitivo o Crédito de Multa nº 639.613/13-5 referente ao Processo nº 60800.027138/2010-42.

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 pela empresa TAM LINHAS AÉREAS S.A., CNPJ nº 02.012.862/0001-60 contra Decisão de 1ª Instância da Superintendência de Padrões Operacionais - SPO, proferida em 18/10/2013, que aplicou multa em seu patamar médio no valor de R$ 7.000,00 (sete mil reais) pela pratica da infração descrita no AI nº 06292/2010, capitulada no art. 302, III, alínea "o", do CBAer - *Extrapolação da Jornada de Trabalho de Tripulação Composta*.

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$ 7.000,00** (sete mil reais) à empresa **TAM LINHAS AÉREAS S.A.**, CNPJ nº 02.012.862/0001-60 pela prática da infração descrita no AI/NI: 06292/2010 e capitulada no art. 302, inciso III, alínea "o" do Código Brasileiro de Aeronáutica (CBAer), objeto do Processo nº 60800.027138/2010-42 e referente ao Crédito de Multa (nº SIGEC): 639.613/13-5.

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 10:55, 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 **1117266** e o código CRC **8B183297**.

Referência: Processo nº 60800.027138/2010-42 SEI nº 1117266