**PARECER Nº** **191(SEI)/2017/ASJIN**
PROCESSO Nº 60800.210674/2011-98
INTERESSADO: FLEX AERO TAXI AEREO LTDA

Submeto à apreciação de Vossa Senhoria Proposta de DECISÃO ADMINISTRATIVA DE SEGUNDA INSTÂNCIA sobre não observar os limites mínimos de horas de repouso, nos termos da minuta anexa.

**ANEXO**

| MARCOS PROCESSUAIS | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **NUP** | **Crédito de Multa (SIGEC)** | **Auto de Infração (AI)** | **Tripulante / Aeroporto / Balção / Local / Hora / Portão de Embarque / etc. (dados para individualização)** | **Data da Infração** | **Lavratura do AI** | **Notificação do AI** | **Decisão de Primeira Instância (DC1)** | **Notificação da DC1** | **Multa aplicada em Primeira Instância** | **Protocolo do Recurso** | **Aferição Tempestividade** | **Decisão de Segunda Instância** | **Notificação Decisão da DC2** |
| **60800.210612/2011-86** | **642905140** | **04618/2011** | FLEX AERO TAXI AEREO LTDA | **29/06/2011** | **22/11/2011** | **25/11/2011** | **28/07/2014** | **5/08/2014** | **R$ 4.000,00** | **15/08/2014** | **24/10/2014** | **13/07/2017** | **29/08/2017** |
| **60800.210634/2011-46** | **642911144** | **04617/2011** | FLEX AERO TAXI AEREO LTDA | **28/06/2011** | **22/11/2011** | **25/11/2011** | **28/07/2014** | **5/08/2014** | **R$ 4.000,00** | **15/08/2014** | **24/10/2014** | **13/07/2017** | **29/08/2017** |
| **60800.210731/2011-39** | **642906148** | **04613/2011** | FLEX AERO TAXI AEREO LTDA | **29/06/2011** | **22/11/2011** | **25/11/2011** | **28/07/2014** | **5/08/2014** | **R$ 4.000,00** | **15/08/2014** | **24/10/2014** | **13/07/2017** | **29/08/2017** |
| **60800.210691/2011-25** | **642907146** | **04614/2011** | FLEX AERO TAXI AEREO LTDA | **30/06/2011** | **22/11/2011** | **25/11/2011** | **28/07/2014** | **5/08/2014** | **R$ 4.000,00** | **15/08/2014** | **24/10/2014** | **13/07/2017** | **29/08/2017** |
| **60800.210674/2011-98** | **642908144** | **04615/2011** | FLEX AERO TAXI AEREO LTDA | **30/06/2011** | **22/11/2011** | **25/11/2011** | **28/07/2014** | **5/08/2014** | **R$ 4.000,00** | **15/08/2014** | **24/10/2014** | **13/07/2017** | **29/08/2017** |
| **60800.242784/2011-19** | **642909142** | **04527/2011** | FLEX AERO TAXI AEREO LTDA | **04/07/2011** | **22/11/2011** | **25/11/2011** | **28/07/2014** | **5/08/2014** | **R$ 4.000,00** | **15/08/2014** | **24/10/2014** | **13/07/2017** | **29/08/2017** |
| **60800.210746/2011-05** | **642910146** | **04610/2011** | FLEX AERO TAXI AEREO LTDA | **28/06/2011** | **22/11/2011** | **25/11/2011** | **28/07/2014** | **5/08/2014** | **R$ 4.000,00** | **15/08/2014** | **24/10/2014** | **13/07/2017** | **29/08/2017** |

**Enquadramento:** alínea "o" do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA associado ao art. 34, "b", da Lei nº 7.183/84.

**Infração:** Não observar o limite regulamentar de repouso.

**Proponente:** Hildenise Reinert - Membro julgador da ASJIN/ANAC - Portaria Nomeação nº 2218, de 17 de setembro de 2014.

**INTRODUÇÃO**

1. Inicialmente, cabe ressaltar que tratam-se de 7 (seis) processos administrativos sancionadores, originados pelos Autos de Infração supra referenciados, lavrados em agosto de 2011, na cidade de Jundiaí -SP , com fundamento na alínea "o" do inciso III do art. 302 do CBA,.

2. A empresa Flex Aero Taxi Aéreo Ltda interpôs recurso em face da decisão proferida no curso dos processos administrativos em epígrafe, originados com os Autos de Infração supra referenciados que descrevem que em análise dos Diários de Bordo da empresa constatou-se que não foi observado o limite mínimo de horas de repouso de seus tripulantes , circunstância que viola a alínea "o", inciso III, do art. 302 do CBA, nos seguintes termos:

> **AI 04618/2011 -** Constatou-se através da análise dos Diários de Bordo da aeronave PT-MEM que não foi observado o limite mínimo de 16 (dezesseis) horas de repouso para o piloto FELIPE DE ALMEIDA PASCHOAL, CANAC 127042, entre o horário de encerramento da jornada no dia 29/06/2011 e o início de nova jornada no dia 30/06/2011, após jornada de trabalho entre 12 (doze) e 15 (quinze) horas. Esta situação contraria o que preceitua o art. 34, letra "b", da Lei no 7183, de 05 de Abril de 1984, a qual regula o exercício da profissão de aeronauta.
>
> **AI 04613/2011** - Constatou-se através da análise dos Diários de Bordo da aeronave PT-MEM que não foi observado o limite mínimo de 16 (dezesseis) horas de repouso para o piloto Reinaldo Campos Guimarães, CANAC 608125, entre o horário de encerramento da jornada no dia 29/06/2011 e o início de nova jornada no dia 30/06/2011, após jornada de trabalho entre 12 (doze) e 15 (quinze) horas. Esta situação contraria o que preceitua o Art. 34, letra "b", da Lei no 7183, de 05 de Abril de 1984, a qual regula o exercício da profissão de aeronauta.
>
> **AI 04614/2011** - Constatou-se através da análise dos Diários de Bordo da aeronave PT-MEM que não foi observado o limite mínimo de 16 (dezesseis) horas de repouso para o piloto Reinaldo Campos Guimarães, CANAC 608125, entre o horário de encerramento da jornada no dia 30/06/2011 e o início de nova jornada no dia 01/07/2011, após jornada de trabalho entre 12(doze) e 15 (quinze) horas. Esta situação contraria o que preceitua o Art. 34, letra "b", da Lei no 7183, de 05 de Abril de 1984, a qual regula o exercício da profissão de aeronauta.
>
> **AI 04615/2011** - Constatou-se através da análise dos Diários de Bordo da aeronave PT-MEM que não foi observado o limite mínimo de 16 (dezesseis) horas de repouso para o piloto Felipe de Almeida Paschoal, CANAC 127042, entre o horário de encerramento da jornada no dia 30/06/2011 e o início de nova jornada no dia 01/07/2011, após jornada de trabalho entre 12(doze) e 15 (quinze) horas. Esta situação contraria o que preceitua o Art. 34, letra "b", da Lei no 7183, de 05 de Abril de 1984, a qual regula o exercício da profissão de aeronauta.
>
> **AI 04527/2011** - Constatou-se através da análise dos Diários de Bordo da aeronave PT-MEM que não foi observado o limite mínimo de 16 (dezesseis) horas de repouso para o piloto Henrique Hoppe Rocha Gama , CANAC 944975, entre o horário de encerramento da jornada no dia 04/07/2011 e o início de nova jornada no dia 05/07/2011, após jornada de trabalho entre 12(doze) e 15 (quinze) horas. Esta situação contraria o que preceitua o Art. 34, letra "b", da Lei no 7183, de 05 de Abril de 1984, a qual regula o exercício da profissão de aeronauta.
>
> **AI 04610/2011 -** Constatou-se através da análise dos Diários de Bordo da aeronave PT-MEM que não foi observado o limite minimo de 16 (dezesseis) horas de repouso para o piloto REINALDO CAMPOS GUIMARÃES, CANAC 608125, entre o horário de encerramento da jornada no dia 28/06/2011 e o inicio de nova jornada no dia 29/06/2011, após jornada de trabalho entre 12(doze) e 15 (quinze) horas. Esta situação contraria o que preceitua o Art. 34, letra "b", da Lei 7183, de 05 de Abril de 1984, a qual regula o exercício da profissão de aeronauta.
>
> **AI 04617/2011 -** Constatou-se através da análise dos Diários de Bordo da aeronave PT-MEM que não foi observado o limite mínimo de 16 (dezesseis) horas de repouso para o piloto Felipe de Almeida Paschoal , CANAC 127042 , entre o horário de encerramento da Jornada no dia 28/06/2011 e o início de nova jornada no dia 29/06/2011, após jornada de trabalho entre 12 (doze) e 15 (quinze) horas. Esta situação contraria oque preceitua o Art. 34, letra "b", da Lei no 7183, de 05 de Abril de 1984 a qual regula o exercício da profissão de aeronauta.

3. A materialidade das infrações está caracterizada documentalmente nos autos, conforme se observa das fls. 03 e 04 (cópia do Diário de Bordo)

4. Por oportuno, destaca-se que o presente modelo de análise tem respaldo no art. 50, §2º, da Lei 9.784/1999.

**HISTÓRICO**

5. **Relatório de Fiscalização e Acontecimentos Relevantes -** A fiscalização aponta às (fls. 02) que durante a realização da vistoria de rampa realizada no Aeroporto Internacional de Guararapes constatou-se através da análise do Diário de Bordo da aeronave PT-MEM, (fls.2208 até 2212), que os tripulantes da empresa não observaram os limites necessários de repouso, após jornada superior a 12 horas .

6. **Da Defesa Prévia -** regularmente cientificada acerca da infração (fl. 06) apresenta defesa tempestiva (fls.7 a 15) , na qual arguiu em sede de preliminares ausência dos pressupostos de fato e de

direito que ensejaram a autuação, por ter o fiscal descrito genericamente a ocorrência. Em adição, argui incompetência do agente autuante.

7. Quanto as questões de fundo alega que os tripulantes efetuaram o corte dos motores às 14:05 h do dia 29/06/2011, e tiveram o repouso programado acima de quatro horas, pois deram partida às 21:51 do mesmo dia. Nessa linha aduz que a jornada do tripulante teria sido acrescida de 3 horas, nos termos do § 1º , do art. 21 da Lei 7183/84., pois se observado o "descanso programado da tripulação" não teria infringido a regra do art. 34, alínea "b", da lei supra.

8. Em sua argumentação alude ao artigo 7º XIII da CF, que fixa como direito fundamental a jornada de 44 horas semanais facultada à compensação de horários e a redução da jornada, mediante convenção coletiva de trabalho. Interpreta de forma análoga os termos jornada de trabalho - CF/88 e duração do trabalho - Lei do Aeronauta/84, conceituando jornada como o período em que o empregado está à disposição do empregador.

9. Ainda nessa perspectiva, pontua que a Convenção Coletiva harmonizada com a Lei do Aeronauta não haveria vedação à realização de trabalho extraordinário, que traduz em direito fundamental a percepção de remuneração do serviço extraordinário superior , no mínimo em cinquenta por cento à do normal.

10. O regime dos aeronautas que trabalham em empresas de taxi aéreo encontram o limite mensal de 176 horas de trabalho mensais, que equivalem a 44 horas semanais de trabalho, em média, o que coincide com a jornada mensal prevista na CF/88. Além da Convenção Coletiva permitir a compensação nos quinze dias subsequentes a eventual descumprimento de labor ordinária acrescido de labor extraordinário. Aliado ainda ao fato de o art. 59 da CLT autorizar o acréscimo de duas horas suplementares à jornada normal.

11. Diante dessas alegações nulidade dos autos e extinção do presente processo.

12. **Da Decisão de Primeira Instância -** O setor competente em decisão motivada (fls. 44 a 47-v) confirmou o ato infracional, nos termos da alínea "o" do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA , e aplicou sanção no valor mínimo de R$4.000,00 (quatro mil reais), para cada infração, devido a existência de circunstância atenuante, consoante extrato do SIGEC (0851768).

13. **Das razões de recurso -** Ao ser notificada da decisão de primeira instância em 5/08/2014 (fl. 69), a interessada protocolou recurso nesta Agência em 15/08/2014 (fls. 51/66), no qual reitera, em linhas gerais, suas alegações apresentadas defesa, e ainda argui : **a) Prescrição intercorrente b) falta de motivação; c) ilegalidade da notificação da decisão - da revogação do ato; d) ilegalidade, desproporcionalidade e irrazoabilidade do valor da sanção.**

14. No mérito, argui: "falta de requisito essencial de validade por não constar no Auto de Infração a indicação do cargo e função do agente autuante.

15. Por fim, requer nulidade do auto de infração e a extinção do presente processo administrativo, em razão de todos os vícios suscitados supra.

16. **Da Decisão de Segunda Instância -** Esta assessoria em decisão unânime proferida na 4538ª Sessão de Julgamento do dia 13/07/2017 decidiu, com fundamento na consulta ao sistema SIGEC, anexo (0851768) acerca da impossibilidade de se manter a circunstância atenuante aplicada pelo setor de primeira instância, por restar configurada condenação prévia no ano anterior. Com isso, a sanção aplicada ao interessado estaria no valor de R$ 7.000 (sete mil reais), que é o correspondente ao patamar médio para o enquadramento utilizado.

17. Com a possibilidade de se agravar o valor da sanção, em cumprimento com o disposto no parágrafo único do artigo 64 da Lei 9.784/99, orientou para que o interessado fosse cientificado, para caso quisesse, formulasse suas alegações antes da decisão deste colegiado.

18. Cientificada da possibilidade de agravamento da sanção em 29/08/2017, consoante Aviso de Recebimento -AR (1047006) , apresentou suas contrarrazões, na quais requer a manutenção do valor da sanção aplicada pelo setor de primeira instância R$ 4.000,00 (quatro mil reais)

19. **É o relato.**

**PRELIMINARES**

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

20.1. Em preliminares, observa-se que a interessada alega a incidência da prescrição intercorrente, considerando o lapso temporal entre a data do fato em 30/06/2017 e a decisão condenatória de primeira instância em 29/06/2014, sob o argumento de que o processo permaneceu paralisado por prazo superior a 3 (três anos). Diante dessas alegações prescindi de verificação a ocorrência ou não de tal instituto.

20.2. Assegura a Constituição Federal a garantia ao cidadão, no âmbito administrativo, à "razoável duração do processo" e à celeridade processual, previstas no Art. 5º da CF/88, inciso LXXVIII: "a todos, no âmbito judicial e administrativo, são assegurados a razoável duração do processo e os meios que garantam a celeridade de sua tramitação".

20.3. A Lei 9.873/99 define o prazo limite para exercício regular da pretensão punitiva (prazos de prescrição), após o qual restará frustrada a aplicação da penalidade. Registre-se que, ao se tratar da prescrição de penalidades pecuniárias, trata-se, por consequência, do perecimento de potenciais créditos públicos.

> *Art. 1º.* ***Prescreve em cinco anos a ação punitiva da Administração Pública Federal, direta ou indireta, no exercício do poder de polícia****, objetivando apurar infração à legislação em vigor, contados da data da prática do ato ou, no caso de infração permanente ou continuada, do dia em que tiver cessado.*
>
> Determina o prazo de cinco anos, contados da data da pratica do ato – ou no caso de infrações continuadas, o dia em que estiver cessado para a apuração de infração. Esse prazo quinquenal será interrompido sempre que houver atos válidos praticados no processo:
>
> ***Art. 2º -*** *Interrompe-se a prescrição:*
>
> *I. pela 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; e*
>
> IV. *por qualquer ato equívoco que importe em manifestação expressa de tentativa de solução conciliatória no âmbito interno da administração pública federal*
>
> A Lei 9.873/99, além de fixar o prazo de prescrição quinquenal, incide, ainda, sobre o processo administrativo a prescrição trienal ou intercorrente, que afasta a pretensão punitiva da administração nos processos paralisados por mais de três anos pendentes de julgamento. Esse instituto se propõe a desestimular a desídia administrativa, assim, sua interrupção é condicionada à pratica de atos essenciais para a apuração dos fatos e conclusão do procedimento.
>
> *§1º Incide* ***a prescrição no procedimento administrativo paralisado por mais de três anos, pendente de julgamento ou despacho****, cujos autos serão arquivados de ofício ou mediante requerimento da parte interessada, sem prejuízo da apuração da responsabilidade funcional decorrente da paralisação, se for o caso.*
>
> *(...)*
>
> ***(grifo nosso)***
>
> Sobre o assunto trago à baila o entendimento consubstanciado no Parecer CGCOB/DICON nº 5/2008, que tratou de fixar o prazo prescricional para a cobrança das multas decorrentes de infrações administrativas, e sobre esse específico ponto assim se manifestou:
>
> *A lei prevê, no entanto, que a autuação da administração seja qualificada, pois exige, nos termos do inciso II do artigo 2º, uma ação contundente e eficaz.*
>
> *Por isso é que se deve entender como ato inequívoco, aquele que importe apuração do fato, ou seja, o ato de instauração do procedimento administrativo. é dizer; a administração precisa exteriorizar , por meio de atos formais e claros , a intenção de apurar a infração.*
>
> *(...)*
>
> *Por outro lado, convém enfatizar que a interrupção da prescrição (artigo 2º) serve da mesma forma, como marco inicial da fluência do prazo da prescrição intercorrente , prevista no § 1º do artigo 1º da Lei nº 9.873/99*
>
> *(...)*
>
> *Desta forma, a edição de qualquer ato inequívoco, que importe apuração do fato; a citação do indicado ou acusado e a decisão condenatória recorrível têm, ao mesmo tempo; o condão de (i)reiniciar o prazo prescricional de 5 anos para apurar a infração e de (ii) obrigar a administração a não paralisar o procedimento administrativo por mais de três anos; sob pena de aplicação da prescrição intercorrente.*
>
> *Conclui-se, a partir dai, que correm simultaneamente contra a administração a prescrição de cinco anos e a prescrição intercorrente de três anos , sendo que ambas devem ser contadas a partir dos atos previstos no artigo 2º da Lei nº 9873/99.*

A Nota Técnica CGCOB/DICON nº 043/2009, consigna que:

> *"A interrupção da prescrição intercorrente não se limita às causas precistas no art. 2º, da Lei nº 9.873/98, bastando para tanto que a administração pratique atos indispensáveis para dar continuidade ao processo administrativo."*

Com efeito, assevera, que paralisado é o mesmo que parado, de modo que **movimento que se faça para impulsionar o processo administrativo adiante modifica a condição anterior de inércia do processo**" quando se apresentarem como atos inequívocos tendentes à apuração dos fatos . Em outras palavras, quer se dizer com isso que, despachos com carates procrastinatórios não terão aptidão para dar o impulso necessário à solução da demanda. *(grifo nosso).*

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

20.4. Assim temos:

20.5. o fato ocorreu em nos dias entre os dias **28/06/2011, 29/06/2011, 30/06/2011 e 4/07/2011;**

20.6. notificada da infração que lhe fora imputada em **25/11/2011 e 29/112011;**

20.7. protocolou defesa em **13/12/2011** e **05/01/2012** ;

20.8. decisão condenatória exarada em **28/07/2014** ;

20.9. notificada da decisão de primeira instância julgadora **5/08/2014;**

20.10. decisão de segunda instância **13/07/2017; e**

20.11. notificada da decisão de segunda instância: **29/08/2017.**

20.12. Assim, ante as manifestações referidas supra não restam dúvidas quanto a ***não*** incidência da prescrição, inclusive a intercorrente, no processamento dos autos, eis que em nenhum marco temporal fora ultrapassado o prazo de 03 (três) anos e, entre a data do fato e a decisão de primeira instância não foi ultrapassado o prazo de 05 (cinco) anos.

20.13. Desta forma, não assiste à recorrente razão quanto a tal alegação.

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

21.1. Sobre o direito de defesa e do contraditório, ressalto que a interessada foi comunicada de todos os atos processuais em observância ao art. 26 da Lei nº 9.784/1999. Foi notificada quanto à infração imputada nos autos de infração referenciados supra, cujo teor traz expressamente o ato infracional praticado, a descrição da infração, e a capitulação da conduta violada, a identificação do fiscal como Inspetor da Aviação Civil – INSPAC, nº de matrícula A-0661 e assinatura.

21.2. Nessa oportunidade, a agência concedeu à interessada o prazo de 20 (vinte) dias , para se assim o quisesse, apresentar defesa.

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

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

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

> *Resolução ANAC nº 25/2008*
>
> *Art. 2º O agente da autoridade de aviação civil, conforme definido em normatização própria, que tiver ciência de infrações ou de indícios de sua prática é obrigado a promover a sua apuração imediata, mediante a instauração de processo administrativo, assegurado o contraditório e a ampla defesa, em atenção ao devido processo legal.*
>
> *(...)*
>
> *Art. 5º O AI será lavrado quando for constatada a prática de infração à Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA, legislação complementar e demais normas de competência da autoridade de aviação civil, sendo obrigatório o atendimento dos requisitos essenciais de validade previstos no art. 8º desta Resolução.*
>
> *(...)*
>
> *Art. 8º O AI deve conter os seguintes requisitos:*
>
> *I - identificação do autuado;*
>
> *II - descrição objetiva da infração;*
>
> *III - disposição legal ou normativa infringida;*
>
> *IV - indicação do prazo de vinte dias para a apresentação de defesa;*
>
> *V - assinatura do autuante e indicação de seu cargo ou função;*
>
> *VI - local, data e hora.*

22.2. Não obstante, os Autos de Infração referenciados supra foram lavrados por Inspetor da Aviação Civil – INSPAC credenciado desta Agência, conforme documento acostado às fl. 01, cujo nome do autuante é Jorge Luiz Carvalho , a identificação de sua função como Inspetor de Aviação Civil - INSPAC, e a matrícula ('A-0661'), assim como a sua assinatura.

22.3. Cabe mencionar que a Portaria ANAC nº 654 publicada no Boletim de Pessoal e Serviço (ANAC) em 30 de abril de 2010, designa o servidor supra como Inspetor de Aviação Civil – INSPAC, por haver concluído de forma satisfatória a Capacitação de Treinamento em Serviço, conforme exigência do Programa de Capacitação de Inspetores de Segurança Operacional.

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

> *IN ANAC nº 06/2008*
>
> *CAPÍTULO I*
>
> *DA FISCALIZAÇÃO*
>
> *Art. 1° As atividades de fiscalização da aviação civil são realizadas pelo Especialista e pelo Técnico em Regulação de Aviação Civil dentro de suas respectivas áreas de atuação.*
>
> *Parágrafo único. Enquanto não houver quantitativo suficiente de Especialistas e Técnicos em Regulação de Aviação Civil no quadro efetivo de servidores da ANAC, as atividades de fiscalização podem ser realizadas por pessoas credenciadas nos termos do art. 197 da Lei n° 7.565, de 1986, mediante a realização de teste de capacitação.*

22.5. Em adição, o inciso III do §2º do artigo 1º da Lei nº. 9.784/99,dispõe , que o fiscal de aviação civil ao exercer sua atividade fiscalizatória, representa a autoridade de aviação civil naquele momento, com o poder de decisão, sim, de aplicar ou não as providências administrativas previstas, em conformidade com a lei, a norma e a situação fática.

22.6. Assim, afasta-se a alegação da interessada quanto à incompetência do autuante ou qualquer descumprimento do art. 8º da Resolução ANAC nº 25/2008, na medida em que restou comprovado que o inspetor de aviação civil, que lavrou o referido auto de infração (fl.01), tem competência para o exercício do poder de polícia desta ANAC.

22.7. Em adição, cabe apontar a competência e legalidade da decisão prolatada pelo setor competente de primeira instância administrativa, na medida em que consta a delegação de competência para Stella Silvia Dias - matrícula SIAPE - 1763798 exarar decisão de primeira instância, conforme parágrafo único do art. 1º da Resolução n. 111, de 15/09/2009 e Portaria ANAC n. 182/SSO, de 23 de janeiro de 2014.

22.8. Cabe ressaltar que as portarias citadas acima são públicas e estão disponíveis no endereço eletrônico da ANAC https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/boletim-de-pessoal.

23. ***Da Alegação de Falta de Motivação***

23.1. Em sede recursal, a interessada aduz que a decisão não traz de forma objetiva os fatos que ensejaram a autuação, por ter o fiscal descrito genericamente a ocorrência.

23.2. A esse respeito, cabe mencionar que a Lei n° 9.784/99, que regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal, em seu art. 2º dispõe:

> *Lei n° 9.784*
>
> *Art. 2º A Administração Pública obedecerá, dentre outros, aos princípios da legalidade, finalidade, motivação, razoabilidade, proporcionalidade, moralidade, ampla defesa, contraditório, segurança jurídica, interesse público e eficiência.*

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

> *Lei n° 9.784*
>
> *CAPÍTULO XII - DA MOTIVAÇÃO*
>
> *Art. 50. Os atos administrativos deverão ser motivados, com indicação dos fatos e dos fundamentos jurídicos, quando:*
>
> *(...)*
>
> *II - imponham ou agravem deveres, encargos ou sanções;*
>
> *(...)*
>
> *§1º A motivação deve ser explícita, clara e congruente, podendo consistir em declaração de concordância com fundamentos de anteriores pareceres, informações, decisões ou propostas, que, neste caso, serão parte integrante do ato.*

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

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

> *Resolução ANAC nº 25*
>
> *Art. 15. A autoridade competente para decidir sobre a aplicação de penalidades deverá, em decisão fundamentada:*
>
> *(...)*
>
> *II - aplicar a penalidade em conformidade com o art. 19 desta Resolução.*

23.5. Nesse passo, cumpre mencionar a decisão condenatória de primeira instância descreve objetivamente a infração imputada, apresenta conjunto comprobatório, fundamentação jurídica que evidencia o ato infracional praticado e, ainda, considera as alegações trazidas pela interessada, em peça de defesa, de forma a garantir os direitos do administrado.

23.6. Diante disso, esta ASJIN entende que não houve nenhuma ilegalidade na notificação da decisão de primeira instância, contendo o presente processo motivação em que restou aplicada a sanção pecuniária, conforme estabelece o art. 50 da Lei nº 9.784/99, não se prefazendo, portanto, falta de motivação da decisão de primeira instância julgadora.

23.7. A interessada foi devidamente notificada da Decisão conforme Aviso de Recebimento -AR , em 5/08/2014 fls. 69.

24. ***Da Regularidade Processual***

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

26.

**NO MÉRITO**

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

27.1. A infração foi capitulada com base na alínea "o", do inciso III, do art. 302 da Lei n° 7.565, de 19/12/1986, c, 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.

> O artigo 21 da Lei n° 7.183/1.984 estabelece sobre o limite da jornada, nesses termos:
>
> 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.

> A definição da Jornada de Trabalho do Aeronauta e os procedimentos para contabilizá- las estão presentes no artigo 20, em consonância com o previsto no artigo 22, parágrafos 2° e 3º, da Lei n.° 7.183/84, in verbis:
>
> 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.
>
> § 2" - Fora da base domiciliar, a Jornada será contada a partir da hora de apresentação do aeronauta no local estabelecido pelo empregador.
>
> § 3° - Nas hipóteses previstas nos parágrafos anteriores, a apresentação no aeroporto não deverá ser inferior a 30 (trinta) minutos da hora prevista para o inicio do vôo.
>
> § 4° - A jornada será considerada encerrada 30 (trinta) minutos após a parada final dos motores, (g.n) (...)

> 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: (...)
>
> § 2" - Para as tripulações simples, o trabalho noturno não excederá de 10 (dez) horas.
>
> § 3° - 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.

> A definição de tripulação mínima e tripulação simples são apresentadas nos artigos 10 e 1 da mesma lei, in verbis:
>
> Art. 10 - Tripulação mínima é a determinada na forma da certificação de tipo de aeronave e a constante do seu manual de operação, homologada pelo órgão competente do Ministério da Aeronáutica, sendo permitida sua utilização em vôos: locais de instrução, de experiência, de vistoria e de traslado.
>
> Art. 11 - Tripulação simples é a constituída basicamente de uma tripulação mínima acrescida, quandofor o caso, dos tripulantes necessários à realização do vôo.
>
> Para a extensão da jornada, de acordo com a legislação temos:
>
> 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.
>
> § 1"- 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 duração acrescida da metade do tempo de interrupção, mantendo-se inalterado os limitesprescritos na alínea " a "do art. 29 desta Lei.

27.2. Observa-se que a Lei nº 7.183, de 05/04/1984, a qual regula o exercício da profissão de aeronauta, dispõe acerca dos períodos de repouso em seu art. 34, a seguinte redação

> Dos Períodos de Repouso
>
> Art. 34 O repouso terá a duração diretamente relacionada ao tempo da jornada anterior, observando-se os seguintes limites:
>
> a) 12 (doze) horas de repouso, após jornada de até 12 (doze) horas;
>
> b) **16 (dezesseis) horas de repouso, após jornada de mais de 12 (doze) horas e até 15 (quinze) horas;** (grifo introduzido) ; e
>
> c) 24 (vinte e quatro) horas de repouso, após jornada de mais de 15 (quinze) horas.

Destarte, a norma dispõe quanto aos períodos de repouso a ser observado por uma

tripulação mínima ou simples.

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

28.1. Aponto que as arguições apresentadas em sede de preliminares já foram afastadas neste parece - item 20 a 24.

28.2. Quanto às questões de fundo apresentadas em sede de defesa, mais especificamente, acerca da possibilidade da extensão da jornada de trabalho pela metade do tempo correspondente à interrupção, para os casos em que houver interrupção - descanso programado. Cabe mencionar que as infrações constatadas apontam a inobservância do período necessário de repouso para a tripulação simples, nos termos do art. 34 da Lei 7.183/84 e não à jornada de trabalho.

28.3. O setor competente de julgamento em primeira instância realizou os cálculos e consignou em sua decisão que, de fato, o período de repouso regulamentar não foi observado pela tripulação, em voos e datas distintas.

28.4. A materialidade das infrações está caracterizada documentalmente nos autos, conforme se observa das fls. 03 e 04 (cópia do Diário de Bordo).

28.5. No que concerne a alegação de desproporcionalidade e irrazoabilidade do valor da sanção , observa-se o seguinte:

28.6. Compete à União, por intermédio da ANAC, regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, em conformidade com o disposto no artigo 2º da Lei nº. 11.182, de 27 de setembro de 2005 – Lei da ANAC.

28.7. Nos termos da Lei nº 11.182/2005, foi criada a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, autarquia federal submetida a regime especial, à qual foram atribuídos poderes regulatório/normativo e fiscalizador sobre as atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária (art. 2º), restando tais competências delineadas nos termos do artigo 8º do referido diploma legal:

> *Lei nº 11.182/2005*
>
> *Art. 8° Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:*
>
> *(...)*
>
> *IV – realizar estudos, estabelecer normas, promover a implementação das normas e recomendações internacionais de aviação civil, observados os acordos, tratados e convenções internacionais de que seja parte a República Federativa do Brasil;*
>
> *(...)*
>
> *X – regular e fiscalizar os serviços aéreos, os produtos e processos aeronáuticos, a formação e o treinamento de pessoal especializado, os serviços auxiliares, a segurança da aviação civil, a facilitação do transporte aéreo, a habilitação de tripulantes, as emissões de poluentes e o ruído aeronáutico, os sistemas de reservas, a movimentação de passageiros e carga e as demais atividades de aviação civil;*
>
> *XI – expedir regras sobre segurança em área aeroportuária e a bordo de aeronaves civis, porte e transporte de cargas perigosas, inclusive o porte ou transporte de armamento, explosivos, material bélico ou de quaisquer outros produtos, substâncias ou objetos que possam pôr em risco os tripulantes ou passageiros, ou a própria aeronave ou, ainda, que sejam nocivos à saúde;*
>
> *(...)*
>
> *XVI – fiscalizar as aeronaves civis, seus componentes, equipamentos e serviços de manutenção, com o objetivo de assegurar o cumprimento das normas de segurança de vôo;*
>
> *(...)*
>
> *XXX – expedir normas e estabelecer padrões mínimos de segurança de vôo, de desempenho e eficiência, a serem cumpridos pelas prestadoras de serviços aéreos e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, inclusive quanto a equipamentos, materiais, produtos e processos que utilizarem e serviços que prestarem;*
>
> *(...)*
>
> *XXXV – reprimir infrações à legislação, inclusive quanto aos direitos dos usuários, e aplicar as sanções cabíveis;*
>
> *(...)*

28.8. De acordo com o aludido dispositivo, cabe à mencionada autarquia federal, portanto, regular e fiscalizar as atividades de aviação civil, competindo-lhe, consequentemente, editar normas que regrem o setor, além de zelar pelo seu devido atendimento, reprimindo as infrações à legislação e aplicando as sanções cabíveis.

28.9. Assim, cabe à entidade autárquica atuar de modo a garantir a observância do marco regulatório, o que lhe impõe a adoção de medidas repressivas, corretivas e punitivas em desfavor daqueles que infringem as normas de regência da atividade.

28.10. Cumpre assinalar que o Código Brasileiro de Aeronáutica considera no §3º do artigo 1º, a seguinte redação:

> *CBA*
>
> *CAPÍTULO I*
>
> *Disposições Gerais*
>
> *Art. 1° O Direito Aeronáutico é regulado pelos Tratados, Convenções e Atos Internacionais de que o Brasil seja parte, por este Código e pela legislação complementar.*
>
> *(...)*
>
> *§ 3° A legislação complementar é formada pela regulamentação prevista neste Código, pelas leis especiais, decretos e normas sobre matéria aeronáutica (artigo 12).*
>
> *No presente caso, verifica-se que há imposição de penalidade por infração pelo descumprimento do art. 302 do CBA, alínea "o", inciso III, c/c artigo 21, alínea "a" da Lei 7183/1984:*
>
> *CBA*
>
> *Art. 302. A multa será aplicada pela prática das seguintes infrações:*
>
> *(...)*
>
> *III - infrações imputáveis à concessionária ou permissionária de serviços aéreos:*
>
> *(...)*
>
> *o) infringir as normas que disciplinam o exercício da profissão de aeronauta ou de aeroviário;*

28.11. O artigo 289, inciso I, da Lei nº 7.565/86, autoriza, dentre outras medidas, a imposição de sanção pecuniária no caso de descumprimento tanto dos preceitos do próprio CBA, como do das disposições da "legislação complementar". Assim, não obstante o poder regulatório legalmente atribuído à Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC já lhe permita não apenas editar regras de conduta para os regulados, como também estabelecer e aplicar sanções administrativas para o eventual caso de descumprimento daquelas, objetivando assegurar a sua efetividade, a imposição de penalidade pecuniária, por inobservância do CBA e norma complementar (Lei 7183/1984), encontra amparo legal nos preceitos veiculados no inciso I do artigo 289 do CBA e configura infração à alínea "o" do Inciso III do art. 302 do CBA.

28.12. O fato ocorreu em 2011 quando já vigente a Resolução ANAC nº 25, de 25 de abril de 2008, que dispõe sobre o processo administrativo para a apuração de infrações e aplicação de penalidades, no âmbito da competência da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC.

28.13. A Resolução ANAC nº 25/2008 detalha os valores das multas especificadas no art. 299 e 302 e seus incisos em seus Anexos I e II, além das infrações da área aeroportuária, especificadas no Anexo III.

28.14. No tocante à quantificação de multa imposta, a Resolução ANAC nº 25/2008 e a Instrução Normativa ANAC nº 08/2008 disciplinam, de modo a atender ao preceito contido no artigo 295 do CBA ('A multa será imposta de acordo com a gravidade da infração, podendo ser acrescida da suspensão de qualquer dos certificados ou da autorização ou permissão'), o procedimento para o arbitramento de penalidades pecuniárias, mediante a eleição dos critérios objetivos aplicáveis.

28.15. Desta forma, preconizam os artigos 20, 21 e 22 da Resolução ANAC nº 25/2008:

> *Resolução ANAC n° 25/2008*
>
> *Art. 20. O valor da multa será expresso em moeda corrente e aplicado de acordo com o previsto nas tabelas constantes dos Anexos I, II e III. (Redação dada pela Resolução n° 58, de 24.10.2008)*
>
> *§ 1º No caso de grave dano ao serviço ou aos usuários, o valor da multa poderá ser majorado em até 1.000 (mil) vezes o valor máximo estabelecido nas Tabelas constantes dos Anexos I, II e III, considerada a gravidade da infração, a vantagem auferida, a condição econômica do infrator, e/ou seus antecedentes. (Incluído pela Resolução n° 253, de 30.10.2012)*
>
> *§ 2º Não ocorrendo o pagamento da multa no prazo estabelecido, seu valor será corrigido pelo*

*Sistema Especial de Liquidação e de Custódia – SELIC, ou outro que venha a substituí-lo. (Parágrafo renumerado pela Resolução nº 253, de 30.10.2012)*

*Art. 21. Para imposição das penalidades previstas nesta Resolução, será aplicado o CBAer e sua legislação complementar, bem como as demais normas de competência da autoridade da aviação civil.*

*CAPÍTULO II DAS ATENUANTES E AGRAVANTES*

*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 conseqüências 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, em vigor em 30.3.2014)*

*§ 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.*

28.16. De acordo com os referidos dispositivos, resta estabelecido que a dosimetria da sanção deve ter início no termo médio, permitindo a eventual existência de circunstâncias atenuantes e/ou agravantes o seu deslocamento para o valor mínimo ou máximo.

28.17. Em adição, a Lei nº 9.784/99 que disciplinou as normas gerais de processo administrativo no país fixou no caput do art. 2º, o princípio da proporcionalidade, vedando, a aplicação de sanção "em medida superior àquelas estritamente necessária ao atendimento do interesse público", consagrando a vedação de excessos, que já vinha assentada em sede jurisprudencial pelo Supremo Tribunal Federal. (MOREIRA NETO e GARCIA (2012, p.8).

28.18. Na medida em que Administração Pública só pode atuar nos termos da lei, com a finalidade de atingir o interesse público. Suas decisões deverão observar rigorosamente o princípio da razoabilidade como regra de controle da atividade administrativa. Cabe ao administrador público atuar dentro dos critérios de racionalidade nos valores fixados como sanções.

28.19. Nesse ponto, observa-se infração prevista no CBA, diante do descumprimento das normas e procedimentos que disciplinam o exercício da profissão de aeronauta ou de aeroviário está em consonância com as condutas, penalidades e valores de sanção disciplinados na Resolução ANAC n° 25 . Portanto, a sanção imposta à recorrente no feito, tem base legal, afastando, por sua vez, a alegação da interessada de desproporcionalidade do valor da sanção.

## DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

29. Verificada a regularidade da ação fiscal, resta verificar a correta aplicação do valor da multa aplicada como sanção administrativa ao ato infracional imputado.

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

31. Pelo exposto, houve, de fato, violação à legislação, com a prática de infração cuja autuação está fundamentada na alínea "o" do inciso III do art. 302 do CBA associada aos art. 34 e 37 da Lei nº 7.183/84.

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

33. Da aplicação da atenuante **"inexistência de aplicação de penalidades no último ano"** - Entendo que o objetivo do dispositivo é premiar aquele que se pode chamar de "bom-regulado", e o bom regulado é aquele que conforma sua atuação aos preceitos normativos, que não comete infrações. Ou seja, a índole do dispositivo é alcançar aquele que não cometeu infrações no período de um ano.

34. Em consonância com o Princípio da Finalidade, a norma administrativa (inclusive processual e procedimental) deve ser interpretada e aplicada da forma que melhor garanta a realização do fim público a que se destina. É na finalidade da norma que reside o critério norteador de sua correta aplicação. É necessário examinar, à luz das circunstâncias de cada caso, se o ato ou o processo em exame atendeu ou concorreu para o atendimento do específico interesse público almejado pela previsão normativa genérica (art. 2º, caput, da Lei nº 9.784/99).

35. Assim, a antiga Junta Recursal dessa ANAC, visando pacificar o entendimento quanto ao fato, já havia expressado seu posicionamento através da publicação do ENUNCIADO JR nº 13/2015, transcrito a seguir:

> ENUNCIADO: Para efeito de aplicação de circunstância atenuante para dosimetria da pena do interessado em processo administrativo sancionador da ANAC, configura a hipótese prevista no inciso III do § 1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008, a evidência de inexistência de aplicação de penalidade em definitivo ao mesmo autuado nos 12 (doze) meses anteriores à data do fato gerador da infração.

36. Veja que há uma evolução quando dessa interpretação, principalmente no que diz respeito aos marcos temporais a serem considerados para a aplicação do referido instituto. Fica explícito agora **o trânsito em julgado administrativo**, ou seja, a penalização definitiva na esfera administrativa como condicionante e o fato gerador da infração em análise como marco para contagem dos 12 meses.

37. Entretanto, restaram alguns questionamentos acerca da aplicabilidade desse instituto, e o que se viu na prática adotada desde então foi que, apesar do avanço, ainda precisam ser aparadas algumas arestas. Por exemplo, até a data de hoje, o que se vê é que, identificada outra conduta infracional no prazo de 12 meses antes do fato gerador da infração em questão e, identificado o trânsito em julgado administrativo de tal infração, seja pelo pagamento da multa pelo regulado, seja pelo avanço do processo a fase de execução, independente de em qual tempo tal fato tenha sido identificado, desde que antes da decisão em segunda instância, afasta-se a aplicação da atenuante.

38. Contudo, pondera esta julgadora que os prazos da administração pública, ainda que impróprios e inevitavelmente onerosos para os regulados, deveriam ter seus efeitos minimizados e, principalmente, não poderiam acarretar ônus gerados por fatos novos. Entenda-se. Ao afastar em decisão de segunda instância (DC2), circunstância atenuante identificada quando da decisão de primeira instância (DC1) pela mudança de status processual ocorrida no lapso temporal compreendido entre essas instâncias, estará se reformando uma decisão, corretamente exarada anteriormente, devido a ocorrência de fato que não constava dos autos do processo naquele momento.

39. O tempo decorrido entre DC1 e DC2 está sob o controle da administração pública, e entendo que não deve o regulado ser penalizado por fato alheio, de forma que o lapso temporal em questão não deveria influenciar o processo, de forma que a concessão da atenuante deveria considerar o contexto fático e jurídico quando da aplicação da dosimetria em sede de primeira instância. Busca-se com isso ilidir a aplicação de agravamentos fundamentados em decisões definitivas que ocorreram após a tomada de decisão de primeira instância administrativa. Revisar a dosimetria por estes fatos, em verdade, seria alterar condição processual por um fato novo. Em tese, quando prolatada, a DC1 estava correta.

40. *"In casu"* verifica-se que a autoridade decisora em primeira instância consultou o sistema SIGEC obtendo a informação de que o autuado havia cometido outras infrações no período de 12 meses antes da data do fato gerador da infração em análise. Porém, em nenhuma delas havia decisão administrativa definitiva de modo que, foi considerada a circunstância atenuante prevista no inciso III do §1º do artigo 22 da Resolução ANAC nº 25/2008 quando da aplicação da sanção imposta.

41. Assim, apesar de entendimento anterior em sentido diverso sobre a possibilidade de agravamento exarada anteriormente, passo a considerar a partir da exposição dessa nova tese, que a aplicação da atenuante deverá considerar o contexto fático quando da aplicação da dosimetria em sede de primeira instância e, pelo exposto, corroboro com tal aplicação ao caso em análise.

42. Ressalte-se, quanto à mudança de entendimento, que em momentos pretéritos, tive oportunidade de externar o entendimento anteriormente aplicado, chegando a sugerir por diversas vezes o afastamento da circunstância atenuante de forma que não poderia deixar de registrar tratar-se de novo entendimento. Devo esclarecer que a Administração pode alterar o seu entendimento sobre determinada matéria. É dizer: o sentido das coisas não está "imune ao tempo". Ao contrário. Só é possível dizer que "algo é" em razão da historicidade em que ele inevitavelmente estará imerso: "O texto só 'é' no seu contexto".

43. A Lei nº 9.784/99 regulou o processo administrativo em âmbito federal e trouxe importantes disposições a serem observadas pela Administração Pública Direta e Indireta da União. No concernente à questão da segurança jurídica nas interpretações/decisões administrativas, destaca-se o artigo 2º, parágrafo único, inciso XIII, que trata de critérios de interpretação das normas administrativas vertida ao interesse público, vedando objetivamente a aplicação retroativa de nova interpretação. Reforço ainda que, em relação às decisões anteriormente proferidas, não enseja revisão da coisa julgada a modificação superveniente do entendimento jurisprudencial (Súmula 343/STF e 134/TRF) de forma que a tese ora defendida não deverá suscitar revisões a processos administrativos sancionadores com trânsito em julgado nesta agência reguladora.

44. Por oportuno, vale destacar que essa evolução de entendimento foi aprovada por maioria pelo Colegiado desta ASJIN, conforme se depreende da Ata de Reunião (SEI nº 1120763), constante do processo 00058.519805/2017-13.

44.1. **DA S CONDIÇÕES ATENUANTES**

44.2. Pelo exposto acima, há hipóteses de circunstâncias atenuantes , nos termos do §1º do artigo 22 da Resolução ANAC nº 25/2008. consoante extrato do SIGEC (0851768), visto que a condenação em definitivo inexistia quando proferida a decisão de primeira instância.

44.3. **DA S CONDIÇÕES AGRAVANTES**

44.4. Não há hipótese de circunstâncias agravantes, nos termos do incisos do § 2º do artigo 22 da Resolução ANAC nº 25/2008 ou nos incisos do §2º do artigo 58 da Instrução Normativa ANAC nº 08/2008.

44.5. **DA SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO**

44.6. Diante disso, a sanção a ser aplicada em definitivo é no valor de R$ 4.000,00, subsume-se à norma vigente por ocasião do ato infracional (Resolução nº. 025, de 25/04/2008), estando, assim, dentro da margem prevista.

44.7. **CONCLUSÃO**

44.8. Pelo exposto, sugiro pelo Conhecimento e por dar **PROVIMENTO PARCIAL AO RECURSO**, **Mantendo ,** o valor da sanção aplicada para R$ 4.000,00 (quatro mil reais), para cada infração, nos seguintes termos:

| NUP | Crédito de Multa (SIGEC) | Auto de Infração (AI) | Tripulante / Aeroporto / Balção / Local / Hora / Portão de Embarque / etc. (dados para individualização) | Data da Infração | Infração | Enquadramento | Sanção aplicada em definitivo |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **60800.210612/2011-86** | **642905140** | **04618/2011** | FLEX AERO TAXI AEREO LTDA | **29/06/2011** | Não observar o limite regulamentar de repouso. | alínea "o" do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA associado ao art. 34, "b", da Lei nº 7.183/84. | R$ 4.000,00 |
| **60800.210634/2011-46** | **642911144** | **04617/2011** | FLEX AERO TAXI AEREO LTDA | **28/06/2011** | Não observar o limite regulamentar de repouso. | alínea "o" do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA associado ao art. 34, "b", da Lei nº 7.183/84. | R$ 4.000,00 |
| **60800.210731/2011-39** | **642906148** | **04613/2011** | FLEX AERO TAXI AEREO LTDA | **29/06/2011** | Não observar o limite regulamentar de repouso. | alínea "o" do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA associado ao art. 34, "b", da Lei nº 7.183/84. | R$ 4.000,00 |
| **60800.210691/2011-25** | **642907146** | **04614/2011** | FLEX AERO TAXI AEREO LTDA | **30/06/2011** | Não observar o limite regulamentar de repouso. | alínea "o" do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA associado ao art. 34, "b", da Lei nº 7.183/84. | R$ 4.000,00 |
| **60800.210674/2011-98** | **642908144** | **04615/2011** | FLEX AERO TAXI AEREO LTDA | **30/06/2011** | Não observar o limite regulamentar de repouso. | alínea "o" do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA associado ao art. 34, "b", da Lei nº 7.183/84. | R$ 4.000,00 |
| **60800.242784/2011-19** | **642909142** | **04527/2011** | FLEX AERO TAXI AEREO LTDA | **04/07/2011** | Não observar o limite regulamentar de repouso. | alínea "o" do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA associado ao art. 34, "b", da Lei nº 7.183/84. | R$ 4.000,00 |
| **60800.210746/2011-05** | **642910146** | **04610/2011** | FLEX AERO TAXI AEREO LTDA | **28/06/2011** | Não observar o limite regulamentar de repouso. | alínea "o" do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA associado ao art. 34, "b", da Lei nº 7.183/84. | R$ 4.000,00 |

44.9. No tocante às notificações do caso, observe-se o endereço apontado pelo interessado, qual seja: RUA Anísio Ghilardi Viviane, 220, Chácara Aeroporto - Jundiai - SP - CEP 13212-007 , identificado no anexo (1050943) do processo.

45. **É o Parecer e Proposta de Decisão.**

46. **Submete-se ao crivo do decisor.**

**Hildenise Reinert**
**SIAPE - 1479877**
**Membro Julgador - Portaria ANAC nº 2218/DIRP/2014**

Documento assinado eletronicamente por **Hildenise Reinert**, **Analista Administrativo**, em 20/10/2017, às 17:58, 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 **1176225** e o código CRC **43B3AE3C**.

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

**DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 307/2017**

PROCESSO Nº 60800.210674/2011-98

INTERESSADO: FLEX AERO TAXI AEREO LTDA

Brasília, 19 de outubro de 2017.

**PROCESSO: 60800.210674/2011-98**

**INTERESSADO: FLEX AERO TAXI AEREO LTDA**

1. De acordo com a proposta de decisão (SEI nº1176225). Ratifico na integralidade os entendimentos da análise referenciada, adotando-os como meus e tornando-os parte integrante desta decisão, com respaldo nos termos do artigo 50, §1º da Lei nº 9.784/1999.

1.1. Consideradas as atribuições a mim conferidas pela [Portaria nº 3.403, de 17 de novembro de 2016 e Portaria n° 2.829, de 20 de outubro de 2016] e com lastro no art. 17-B da Resolução ANAC nº 25/2008, e competências ditadas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução n 381/2016, **DECIDO por** dar **PROVIMENTO PARCIAL AO RECURSO**, **Mantendo ,** o valor da sanção aplicada para R$ 4.000,00 (quatro mil reais), nos seguintes termos:

| **NUP** | **Crédito de Multa (SIGEC)** | **Auto de Infração (AI)** | **Tripulante / Aeroporto / Balção / Local / Hora / Portão de Embarque / etc. (dados para individualização)** | **Data da Infração** | **Infração** | **Enquadramento** | **Sanção aplicada em definitivo** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **60800.210674/2011-98** | **642908144** | **04615/2011** | FLEX AERO TAXI AEREO LTDA | **29/06/2011** | Não observar o limite regulamentar de repouso. | alínea “o” do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA associado ao art. 34, "b", da Lei nº 7.183/84. | R$ 4.000,00 |

No tocante às notificações do caso, observe-se o endereço apontado pelo interessado, qual seja: RUA Anísio Ghilardi Viviane, 220, Chácara Aeroporto - Jundiai - SP - CEP 13212-007 , identificado no anexo (1050943) do processo.

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

À Secretaria.

Notifique-se.

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

Documento assinado eletronicamente por **Bruno Kruchak Barros**, **Presidente de Turma**, em 23/10/2017, às 13:09, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade, informando o código verificador **1176467** e o código CRC **946BAA49**.