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

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 1348/2018
PROCESSO Nº 00065.026890/2013-58
INTERESSADO: DIOGO TORRES SOUZA GONÇALVES

1. Recurso conhecido e recebido em seu efeitos suspensivo (art. 16 da Res. ANAC 25/2008).

2. Analisados todos os elementos constantes dos autos, em especial manifestações do interessado, foi dada ampla oportunidade de manifestação no feito, respeitados prazos e dialética processual, de modo que preservados ampla defesa e contraditório inerentes ao certame.

3. De acordo com a proposta de decisão (SEI nº 1887507), 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, de 1999.

4. durante inspeção periódica de base operacional principal da Central Táxi Aéreo Ltda ao se analisar os registros de voo dos tripulantes das duas aeronaves da empresa foi verificado que entre julho de 2011 e abril de 2012, a jornada de trabalho imposta aos tripulantes de empresa excedeu o limite de 11 (onze) horas diárias determinado pelo artigo 21 da Lei nº 7.183, de 1984 (fls 04 e anexos fls. 05 à 07).

5. Para comprovar e configurar a infração foram anexados os seguintes documentos ao RF:

> Cópia das Páginas do Diário de Bordo da aeronave operada; e,
>
> Tabela com a data do voo, hora de apresentação, hora de corte, jornada de trabalho, código ANAC e nome dos tripulantes dos voos referidos pelas páginas dos diários de bordo.

6. Isso posto e conforme o próprio autuado admite em sua peça recursal: "*Ademais, consoante se verifica do auto de infração, restou apurado que o recorrente, por obrigação contratual e atendendo ordens de seu superior hierárquico, do inicio de seus afazeres até o encerramento de sua atividade empreendeu jornada superior a 11 horas.*" e, ainda, com base no §1º, do art. 50 da Lei nº 9.784, de 1999, concordo com os fundamentos da decisão de 1ª Instância de que:

> ***2.3. Conclusão***
>
> *Há de se verificar que a Lei 7.183 de 05/04/1984, que regula o exercício da profissão de aeronauta, estabelece em seu capitulo II o regime de trabalho que deve ser cumprido pelos aeronautas, determinando requisitos a serem cumpridos com relação à escala, à jornada de trabalho, aos períodos de sobreaviso e reserva, limites de voo e de pouso e períodos de repouso e folga.*
>
> *Portanto, em se tratando de jornada de trabalho, repouso, folgas e demais tópicos abordados e com limites estabelecidos, sob níveis aceitáveis de segurança às operações, não há como considerar horas de extensão de jornadas, período de repouso, folgas, etc., inferiores ao estabelecido na legislação, sem que se comprometa a segurança operacional, por este motivo a profissão é regida por legislação específica, que trata destes assuntos de forma aprofundada.*
>
> *Importante salientar que a inobservância a estes parâmetros, de folga, repouso e jornada extrapolada, podem gerar a fadiga do aeronauta, consequentemente levando a um incidente/acidente aéreo, que não está previsto em qualquer acordo coletivo.*
>
> *Cabe salientar ainda, que essas operações envolvem vidas humanas, sendo primordial o zelo pelo fiel cumprimento à legislação.*
>
> *De acordo com as cópias das Páginas n.º 309 e 310 do Diário de Bordo da aeronave PR-LLF (fl. 02/03 e 27/28), pode-se calcular a jornada de trabalho iniciada em 13/03/2012.*
>
> [...]
>
> *Constata-se, pela análise dos documentos acostados (fl. 02/03 e 27/28), a extrapolação da jornada realizada*

7. Assim, conclui-se que as alegações do interessado não foram eficazes para afastar a aplicação da sanção administrativa, restando, assim, configurada a infração apontada no AI por descumprimento do disposto no art. 302, inciso II, alínea "p", do CBAer, c/c o artigo 21 da Lei nº 7.183, de 1984 (Lei do Aeronauta).

8. Dosimetria proposta adequada para o caso.

9. 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:**

- **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **M A N T E N D O** a multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa em desfavor do/a **DIOGO TORRES SOUZA GONÇALVES,** conforme individualização no quadro abaixo:
  -

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Tripulante / Aeroporto / Balção / Local / Hora / Portão de Embarque / etc. (dados para individualização)	Data da Infração	Infração	Enquadramento	Decisão 2ª Instância

00065.026890/2013-58	659887170	6266/2012/SSO	PR-LLF	13/03/2012	*exceder, fora dos casos previstos em lei, os limites de horas de trabalho ou de voo*	art. 302, inciso II, alínea "p" da Lei nº 7.565 de 1986 (CBAer) c/c o artigo 21 da Lei nº 7.183, de 1984 (Lei do Aeronauta).	**NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, MANTENDO o valor da multa no patamar de R$ 2.000,00 (dois mil reais)

10. À Secretaria.

11. 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 12/06/2018, às 17:59, 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 **1902159** e o código CRC **64F38093**.

PARECER Nº **1233/2018/ASJIN**
PROCESSO Nº 00065.026890/2013-58
INTERESSADO: DIOGO TORRES SOUZA GONÇALVES
ASSUNTO: Multa por infração ao CBAer

Submeto à apreciação de Vossa Senhoria Proposta de DECISÃO ADMINISTRATIVA DE SEGUNDA INSTÂNCIA sobre recurso interposto contra Decisão de 1ª Instância que multou o piloto por extrapolar a jornada de trabalho.

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 (fl. 12)**	**Diligência** (fls. 23 à 24v)	**Decisão de Primeira Instância (DC1)** (SEI 0636428)	**Notificação da DC1** (SEI 0714976)	**Protocolo/postagem do Recurso** (SEI 0738436)	**Aferição de Tempestividade** (SEI 0880040)
00065.026890/2013-58	659887170	6266/2012/SSO	PR-LLF	13/03/2012	30/10/2012	08/03/2013	22/02/2016	08/05/2017	19/05/2017	25/05/2017	07/05/2020

Enquadramento: Art. 302, inciso II, alínea "p", da Lei nº 7.565 de 1986 c/c o artigo 21 da Lei nº 7.183, de 1984

Infração: *exceder, fora dos casos previstos em lei, os limites de horas de trabalho ou de vôo;*

Proponente: Isaias de Brito Neto **-** SIAPE 1291577 - Portaria ANAC nº 0644/DIRP/2016.

INTRODUÇÃO

1. Trata-se de recurso interposto por **DIOGO TORRES SOUZA GONÇALVES,** em face da decisão proferida no curso do processo em referência, originado do Auto de Infração - AI em tela.

2. O Auto de Infração - AI e o Relatório de Fiscalização - RF relatam, em síntese, que o piloto contrariou o que preceitua o Art. 302, inciso II, alínea "p", da Lei nº 7.565 de 1986 c/c o artigo 21 da Lei nº 7.183, de 1984, a saber:

> *"No dia 13/03/2012 foi constatado que o tripulante Diogo Torres Souza Gonçalves (Código ANAC 129958) se apresentou para início de seus afazeres às 10:17 e encerrou suas atividades às 23:15, totalizando 12:58 horas de trabalho. Violando portanto a jornada prevista pela Lei 7.183 de 05 de abril de 1984. Portanto, lavra-se este auto pela infração do art. 21, da Lei nº 7.183, de 05 de abril de 1984, cumulado com o art. 302, inciso II, alínea 'p', da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986."*

HISTÓRICO

3. **Relatório de Fiscalização - RF -** A fiscalização relata que durante inspeção periódica de base operacional principal da Central Táxi Aéreo Ltda ao se analisar os registros de voo dos tripulantes das duas aeronaves da empresa foi verificado que entre julho de 2011 e abril de 2012, a jornada de trabalho imposta aos tripulantes de empresa excedeu o limite de 11 (onze) horas diárias determinado pelo artigo 21 da Lei nº 7.183, de 1984 (fls 04 e anexos fls. 05 à 07).

4. Para comprovar e configurar a infração foram anexados os seguintes documentos ao RF:

Cópia das Páginas do Diário de Bordo da aeronave operada; e,

Tabela com a data do voo, hora de apresentação, hora de corte, jornada de trabalho, código ANAC e nome dos tripulantes dos voos referidos pelas páginas dos diários de bordo.

5. **Notificação do AI e apresentação de Defesa Prévia-** O autuado foi notificado acerca do Auto de Infração, conforme comprova AR datado de 08/03/2013 (fl. 12) e, em 28/03/2013, protocolou/postou sua Defesa Prévia.

6. **Despacho de Diligência** - em 22/02/2016, a ACPI/SPO solicitou à GTPO-SP, unidade responsável pela lavratura do AI, cópias do Diário de Bordo das aeronaves, uma vez que as cópias anexadas aos autos não estavam suficientemente legíveis (fls. 23 à 24-v).

7. Em resposta ao pedido de diligência, a GTPO-SP encaminhou novas cópias das páginas do referido Diário de Bordo, desta feita, legíveis, em 20/07/2016 (fls. 27 à 29).

8. **Termo de Ajustamento de Conduta - TAC** - em 08/04/2013, antes do julgamento da Defesa Prévia, a empresa CENTRAL TÁXI AÉREO LTDA, operadora da aeronave e empregadora/contratante do piloto, protocolou na ANAC o referido TAC com a finalidade de adequar as condutas adotadas pela empresa e seus aeronautas às normas da Agência.

9. No entanto, a Diretoria da ANAC, ao apreciar o pedido de TAC na 10ª reunião Deliberativa, realizada no dia 26/04/2016, decidiu, por unanimidade, com base nas razões consignadas no Voto do Relator, indeferir a proposta apresentada (fls. 30 à 33).

10. **Da Decisão de Primeira Instância - DC1 -** Após a regular notificação do indeferimento do TAC, conforme comprova AR datado de 04/05/2016 (fl. 34), após decurso de prazo para apresentação por parte da interessada de pedido de reconsideração da decisão da Diretoria, a ACPI/SPO confirmou o ato infracional, considerando que restou configurada a infração à legislação vigente, em especial, ao que estabelece o artigo 302, inciso "II", alínea "p", do Código Brasileiro de Aeronáutica aplicando sanção no patamar mínimo de **R$ 2.000,00 (dois mil reais)**, com fundamento no Anexo I, da Resolução ANAC nº 25, de 2008, considerando a ausência de circunstâncias agravantes previstas no parágrafo segundo, e a existência de circunstância atenuante prevista no parágrafo primeiro, inciso III, conforme consulta ao SIGEC, nos termos do art. 22 da Resolução ANAC nº 25, de 2008.

11. **Notificação da DC1 e apresentação de recurso** - Ao ser notificada (o) da decisão de

primeira instância, conforme comprova AR datado de 19/05/2017 (SEI 0714976) a (o) interessada (o) interpôs recurso, protocolado/postado na Agência em 25/07/2015 (SEI 0738436).

12. **Tempestividade do Recurso** - Em Certidão datada de 21/07/2017 a Secretaria da ASJIN certificou a tempestividade do Recurso protocolado/postado pela (o) autuada (o) em 25/05/2017 (SEI 0880040).

13. Eis que chegam os autos conclusos à análise deste relator em 11/04/2018, conforme Despacho ASJIN (SEI 1708288).

14. **É o relatório.**

PRELIMINARES

15. **Da Alegação da prescrição intercorrente** - A (o) interessada (o) alega o seguinte em seu recurso: *"ainda que exista outro dispositivo legal, cujo qual igualmente trata da prescrição, tal qual a lei 9.873/99 em seu art. 1º,* ***tem-se que o art. 319 do CBA*** ***não foi expressamente revogado*** *(negrito e sublinhado no original), destacando que no presente caso não se trata de crédito tributário, portanto, em observância ao principio do "in dubio pro reo" (na dúvida, a favor do réu), a lei deve ser aplicada de maneira mais benéfica ao interessado, no caso em favor do recorrente, sob pena de ofensa a Carta Magna/88."*

16. No tocante à prescrição de que trata o artigo 319 do CBAer e considerando a necessidade de se verificar a ocorrência de prescrição no caso em apreço, registra-se, primeiramente, ter sido elaborado, em 12 de fevereiro de 2009, o Parecer PROC/ANAC n.º 056/2009, aprovado, na mesma data, pelo Sr. Procurador-Geral, restando assentado, no âmbito da Procuradoria Federal junto à Agência Nacional de Aviação Civil - PF/ANAC, que:

> *"(...) a ANAC tem cinco anos (art. 1º da Lei 9.783/99) para aplicar a multa e cinco anos (art. 1º do Decreto nº 20.910/32) para cobrá-la.*
>
> *Nos cinco anos destinados à aplicação da multa, a Agência não pode deixar o processo sem movimentação injustificada por mais de três anos, sob pena de ocorrer a prescrição intercorrente de que trata o § 1º, art 1º, da Lei nº 9.873/99. Tais prazos para apurar infrações são interrompidos (recomeçam totalmente)* pela citação do indiciado ou acusado, inclusive por meio de edital; por qualquer ato inequívoco, que importe apuração do fato; pela decisão condenatória recorrível (incisos I, II e III do art. 2º, da Lei nº 9.873/94.
>
> *A administração não está autorizada a concluir no sentido de que* todos os processos autuados com datas anteriores a 10 de março de 2006 e que não tiveram prosseguimentos normais, encontram-se alcançados pela prescrição bienal *(fl. 23). Com efeito, a análise da prescrição deve ser feita em concreto, caso a caso, de acordo com os preceitos gerais enumerados nos itens 2.47 a 2.55 do presente parecer."*

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

> *"2.47. Da forma como feita, denota-se que a consulta formulada às fls. 23-24 pretende que além de emitir um pronunciamento acerca da multa de que versa o presente processo, esta Procuradoria manifeste-se acerca das demais multas em situação similar.*
>
> *2.48. Destarte, cumpre estabelecer algumas premissas gerais aplicáveis a todas as multas que tramitam ou que venham a tramitar no âmbito desta Agência.*
>
> *2.49. Como dito, apesar de não terem pronunciado expressamente, os Pareceres n° 106/2006 e 103/2008 versam tão somente acerca de prazos prescricionais para exercício da ação punitiva do Estado (apuração de infrações e adoção de medidas autoaplicáveis no exercício de poder de polícia). É que, como frisado, no caso das multas pecuniárias, tanto o CBAer como a Lei n° 9.874/94 estipulam prazos prescricionais aplicáveis somente enquanto a multa ainda não houver sido definitivamente constituída.*
>
> *2.50. Destarte, harmonizando os preceitos firmados no Parecer n° 103/2008/PROC/ ANAC (aplicabilidade da Lei nº 9.873/99 a multas emitidas por infrações ao CBAer) com aqueles constantes do Parecer AGU-PGF/CGCOB/DICON n° 05/2008 (fixa distinção entre prazo prescricional para aplicação da multa e prazo prescricional para execução do crédito dela resultante),* ***concluo que****:*
>
> *2.51. O entendimento a ser adotado no âmbito desta Agência é no sentido de que a Administração Pública possui* ***cinco anos*** *para apurar uma infração ao Código Aeronáutico Brasileiro e lavrar um auto de infração definitivo. (art. 1° da Lei n° 9.873/94)*
>
> *2.52. Contudo, se o processo que visa à* ***apuração*** *de infração punível por multa ficar parado por mais de* ***três anos****, sem que haja a incidência de nenhuma das causas interruptivas de que tratam os incisos do art. 2°, da Lei n" 9.873/99* (Interrompe-se a prescrição: I - citação do indiciado ou acusado, inclusive por meio de edital; II - por qualquer ato inequívoco, que importe apuração do fato; III- pela decisão condenatória recorrível)*, ocorrerá a prescrição intercorrente, de que trata o § 1°, do art. 1° da mesma Lei.*
>
> *2.53. Sobrevindo uma causa interruptiva, o prazo prescricional de cinco anos volta a contar do zero, assim como o prazo trienal para verificação da prescrição intercorrente.*
>
> *2.54. Os processos com vistas à* ***apuração*** *de infrações passíveis de multa, que sob a vigência do Parecer n° 106/2006 (até 10/03/2008) tenham completado dois anos sem que multa definitiva fosse constituída, devem ser tratados de maneiras distintas, conforme haja ou não ato administrativo declarando a prescrição, a saber:*
>
> ***Processos onde haja ato administrativo declarando a prescrição, adotando como razão de decidir o entendimento manifestado no Parecer n " 106/2006 (prazo bienal do art. 319 do CBAer):*** *devem permanecer arquivados, haja vista que o princípio da segurança jurídica e o art. 2° , XII, da Lei n° 9.784/1999, vedam a aplicação retroativa de novo entendimento jurídico.*
>
> ***Processos onde não haja ato administrativo declarando a prescrição:*** *a análise da prescrição da ação punitiva deve ser feita com base na Lei n° 9.873/99 (cinco anos para prescrição geral e três para prescrição intercorrente, contando que não ocorram as causas interruptivas).*
>
> *2.55.* ***Constituída definitivamente a multa através da notificação final do sujeito passivo para pagamento****, a Agência dispõe de* ***cinco anos*** *para provocar o Judiciário visando a satisfação compulsória do crédito inadimplido, a teor do art. 1°, do Decreto nº 20.910/1932. Aqui não há falar-se na prescrição intercorrente de que trata o § 1°, art. 1º, da Lei 9.873/99, visto que, segundo o Parecer AGU-PGF/CGCOB/DICON nº 05 /2008, as disposições desta Lei somente são aplicáveis enquanto não houver sido definitivamente constituída a multa."*

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

19. Ademais, a inaplicabilidade do prazo prescricional dos artigos 317 e 319 do CBA é respaldado por jurisprudência recente, conforme se observa do decisório abaixo:

> (AC 00212314320134036100 - AC - APELAÇÃO CÍVEL - 2061497 - e-DJF3 Judicial 1 DATA:28/09/2015 - inteiro teor)
>
> 21. (...) De fato, o extravio da bagagem do passageiro ocorreu em 05/04/2008, e sendo o fato posterior à edição da Lei 9.457/97, **é o prazo previsto em seu artigo 1° que se aplica ao caso: "Prescreve em cinco anos a ação punitiva da Administração Pública Federal, direta e indireta, no exercício do poder de polícia, objetivando apurar infração à legislação em vigor, contados da data da prática do ato ou, no caso de infração permanente ou continuada, do dia em que tiver cessado". 22. Não se aplica o prazo prescricional de dois anos previsto no artigo 319 da Lei 7.565/86 ("As providências administrativas previstas neste Código prescrevem em 2 (dois) anos, a partir da data da ocorrência do ato ou fato que as autorizar, e seus efeitos, ainda no caso de suspensão, não poderão exceder esse prazo"), pois a previsão do artigo 1° da Lei 9.457/97 regulou inteiramente a matéria, ao deixar expresso se tratar de prazo prescricional de ação punitiva da Administração Pública Federal no exercício do poder de polícia. 23. Assim, nos termos do artigo 2°, §1°, do Decreto-lei 4.657/42 ("Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro"), constata-se a ocorrência de revogação tácita, tendo em vista que "a lei posterior revoga a anterior quando expressamente o declare, quando seja com ela incompatível ou quando regule inteiramente a matéria de que tratava a lei anterior**".
>
> .....

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

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

[destacamos]

20. Ainda, a respeito da ocorrência da suposta Prescrição, o (a) autuado(a) segue argumentando que *"verifica-se que da ciência do recorrente do ato da lavratura do auto de infração, que se deu no dia 08/03/2013 à decisão administrativa decorrem-se mais de 03 anos. Verifica-se ainda dos autos que embora o processo tenha sido 'despachado' em 30/09/2015, somente depois de outro despacho, datado de 22/02/2016, foi que o processo sofreu movimentação, sendo que durante esse período, 08/03/2013 à 22/02/2016 o processo permaneceu estagnado. Neste contexto, identifica-se presente a hipótese de prescrição intercorrente visto que o procedimento administrativo permaneceu inerte, sem movimentação por 03 (três) anos durante seu curso, em especial pelo lapso temporal entre a notificação do interessado e decisão de primeira instância. Aplicada, portanto, a incidência do §1º, do art. 1º, da lei nº 9.873/1999.*

21. Quanto ao referido "Despacho", trata-se de realização de diligência, datada de 22/02/2016, no qual a ACPI/SPO - unidade responsável pelo julgamento dos Autos de Infração em 1ª Instância da Superintendência de Padrões Operacionais- SPO - solicitou à GTPO-SP, unidade responsável pela lavratura do AI, cópias do Diário de Bordo da aeronave, uma vez que as cópias anexadas aos autos não estavam suficientemente legíveis (fls. 23 à 24-v). Portanto, ocorreu a hipótese de interrupção prevista no inciso II, do artigo 2º da Lei nº 9.873, de 1999:

> *Art. 2º Interrompe-se a prescrição da ação punitiva:*
>
> *[...]*
>
> *II - por qualquer ato inequívoco, que importe apuração do fato.*

22. Tampouco ocorreu a prescrição quinquenal, uma vez que o autuado foi notificado da lavratura do AI, em 08/03/2013 (fl. 12), ocorrendo nesse ato de ciência do autuado a interrupção da prescrição punitiva prevista no inciso I do artigo 2º da Lei nº 9.873, de 1999:

> *Art. 2º Interrompe-se a prescrição da ação punitiva:*
>
> *I – pela notificação ou citação do indiciado ou acusado, inclusive por meio de edital;*

23. Após a interrupção da prescrição intercorrente, pela realização de Diligência, ocorreu a Decisão de 1ª Instância, em 08/05/2017, ou seja, transcorridos 04 (quatro) anos da notificação do AI, ocorrida em 08/03/2013. Este ato, qual seja, a Decisão de 1ª Instância é considerado o marco interruptivo previsto no inciso III do artigo 2º da Lei nº 9.873, de 1999:

> *Art. 2º Interrompe-se a prescrição da ação punitiva:*
>
> *[...] III - pela decisão condenatória recorrível*

24. Assim, resta claro que não pode prosperar a alegação da (o) autuado de que teria ocorrido a prescrição prevista no art. 319 do CBAer, tampouco ocorrera a prescrição intercorrente prevista no §1º do artigo 1º da Lei nº 9.873, de 1999.

25. **Da Regularidade Processual** - Considerados os marcos apontados no início dessa análise, acuso a regularidade processual nos presentes feitos. Foram preservados todos os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitados os princípios da Administração Pública, em especial os princípios do contraditório e ampla defesa. Desse modo, julgo o processo apto a receber a decisão de segunda instância administrativa por parte desta Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância - ASJIN.

FUNDAMENTAÇÃO: MÉRITO E ANÁLISE DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO

26. **Da materialidade infracional e fundamentação da penalidade -** O Auto de Infração - AI e o Relatório de Fiscalização - RF relatam, em síntese, que o piloto contrariou o que preceitua o Art. 302, inciso II, alínea "p", da Lei nº 7.565 de 1986 c/c o artigo 21 da Lei nº 7.183, de 1984, a saber:

> *Art. 302. A multa será aplicada pela prática das seguintes infrações:*
>
> *(...)*
>
> *II - infrações imputáveis a aeronautas e aeroviários ou operadores de aeronaves:*
>
> *(...)*
>
> *p) exceder, fora dos casos previstos em lei, os limites de horas de trabalho ou de vôo;*

27. A Lei nº 7.183, de 1994 regula o exercício da profissão de aeronauta e, dentre outras regras, estabelece a duração da jornada de trabalho do aeronauta:

> *Lei º 7.183, de 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;*

28. **Da continuidade de delito infracional -** o autuado alega também a ocorrência de infração continuada nos seguintes termos: *"fato inconteste constante dos autos que no período de 30 dias foi o recorrente autuado pela mesma espécie e tipificação, diga-se decorrentes do mesmo fato, pelo que, inclusive conforme já posicionou-se o STF, no sentido de compilar em um único Auto de Infração os fatos da mesma espécie ocorridos num período de 30 dias, o que não ocorrerá no presente caso."*

29. Mais adiante, afirma que: *"[...] Portanto, é inquestionável o fato de que é reconhecida a aplicabilidade da teoria da continuidade delitiva pela jurisprudência da própria ANAC e que, no vertente caso, o auto de infração deve ser glosado para que nele se contivesse, se for ocaso, a imposição de uma multa apenas para as diversas infrações aplicadas em face do recorrente, de acordo com a dosimetria e a valoração definida pela autoridade da aviação civil. "*

30. Cumpre esclarecer que tal instituto, conforme entendimento do colegiado desta Assessoria de Julgamento de Autos de Infração em Segunda Instância - ASJIN, não encontra aplicabilidade nos processos administrativos sancionadores desta agência, uma vez que não se acha previsto legalmente. A administração pública é regida pelo princípio da legalidade estrita, que prevê sua atuação totalmente adstrita às prescrições legais. Desse modo, a administração só pode agir se houver um comando legal nesse sentido. A obediência ao princípio da legalidade está consagrada no direito pátrio, encontrando-se comando expresso dela no *caput* do art. 37 da Constituição Federal e no *caput* do art. 2º da Lei nº 9.784, de 1999.

31. Dessa forma, resta clara a inaplicabilidade da infração continuada, já que esta não se encontra legalmente prevista no âmbito da ANAC e a administração está limitada ao cumprimento estrito do que estiver previamente determinado ou autorizado por lei.

32. Como inexiste previsão legal para aplicação desse instituto aos processos administrativos

sancionadores desta agência também não existem critérios para sua configuração. Impossível, assim, definir o que seria continuidade infracional no âmbito das normas de aviação civil. Exatamente por isso, não é praxe deste órgão decisor de segunda instância aplicar tal instituto. Tome-se como exemplo a decisão deste órgão no Processo de n. 60800.018591/2010-68, AI 1552/2010 (SEI 0882277) em que se negou a aplicação do referido instituto segundo esse entendimento:

> *Por mais que o interessado entenda que a infração possa ter ocorrido de forma continuada, não há amparo legal no direito administrativo para tal, ou seja, não há até o presente momento normatização que estipule e defina as características de uma infração continuada na esfera administrativa. Dessa forma, vale ressaltar que não foram desrespeitados princípios constitucionais, e até o presente momento as infrações cometidas pela interessada devem ser consideradas como distintas.*

33. **Da ocorrência do *non bis in idem*** - o autuado aduz ainda a ocorrência do *non bis in idem* nos seguintes termos: *"prescinde destacar que a empresa, proprietária da aeronave e empregadora do recorrente, CENTRAL TAXI AÉREO, foi também autuada, **na mesma tipificação**(grifo meu) pelo mesmo diário de bordo, como igualmente também foi autuado o copiloto, tendo, consequentemente, um diário de bordo gerado, no mínimo, 03 (três) multas, o que, aos "olhos" da legislação brasileira é inadmissível, frisando que pelo mesmo fato, o piloto (recorrente) e copiloto foram multado, bem como a empresa proprietária da aeronave foi igualmente autuada.*

34. Em relação à alegação de que a empresa proprietária da aeronave fora autuada na mesma tipificação e pelo mesmo Diário de Bordo, esclareço que AI lavrado em nome da CENTRAL TÁXI AÉREO fora capitulado no Artigo 302 inciso III alínea "o" do CBAer, a saber:

> *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;*

35. Para o caso em tela, o AI foi lavrado em desfavor do piloto por infração prevista na alínea "p" do artigo 302 do CBAer:

> *Art. 302. A multa será aplicada pela prática das seguintes infrações:*
>
> *(...)*
>
> *II - infrações imputáveis a aeronautas e aeroviários ou operadores de aeronaves:*
>
> *(...)*
>
> *p) exceder, fora dos casos previstos em lei, os limites de horas de trabalho ou de vôo;*

36. Enfim, a infração apontada no AI lavrado em nome da empresa é para infração tipificada no Art. 302, Inciso III, alínea 'o', do CBAer e o AI lavrado em desfavor do piloto foi lavrado pelo cometimento de infração enquadrada no Art. 302, Inciso II, alínea "p", do CBAer , portanto, infrações completamente distintas uma da outra, por essa razão não há que se falar em *non bis in idem* e não assiste razão ao autuado.

37. **Da ampliação da jornada de trabalho e cumprimento de ordem hierárquica superior** - afirma o autuado que utilizou o contido no art. 22, da Lei n° 7.183, de 1984 para ampliar a jornada de trabalho, que *não tinha permissão para pousar em localidade outra senão 'cortar os motores' na cidade de Campo Grande/MS, dado os serviços que eram prestados, diga-se, transporte de malotes bancários, cujo qual tinha de entregar sua carga (malotes) para compensação bancária na cidade de Campo Grande. Ademais, consoante se verifica do auto de infração, restou apurado que o recorrente, por obrigação contratual e atendendo ordens de seu superior hierárquico, do inicio de seus afazeres até o encerramento de sua atividade empreendeu jornada superior a 11 horas.*

38. A respeito da ampliação da jornada de trabalho o artigo 22 da Lei do Aeronauta assim disciplina:

> 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.
>
> [...]

39. Depreende-se da leitura do §1º do artigo 22 da Lei nº 7.183, de 1984 que para a ampliação da jornada de trabalho é preciso comunicar o fato ao empregador e a autoridade aeronáutica. No caso em comento, em momento algum foi reportada tal necessidade nas páginas do Diário de Bordo, nem mesmo o Autuado apresentou prova de ter submetido tal necessidade ao seu empregador, conforme requerido pelo parágrafo primeiro do artigo 22 da referida Lei.

40. Quanto à alegação de que estava atendendo ordens de seu superior hierárquico ressalto que a alínea "p" do inciso II do artigo 302 do CBA é imputável também aos aeronautas e esses respondem pelas extrapolações de jornada, independentemente das responsabilidades do empregador, que também respondeu em processo distinto no qual fora autuado com fundamento no Art. 302, Inciso III, alínea 'o', do CBAer por *infringir as normas que disciplinam o exercício da profissão de aeronauta ou de aeroviário.*

41. Isso posto e conforme o próprio autuado admite em sua peça recursal: "*Ademais, consoante se verifica do auto de infração, restou apurado que o recorrente, por obrigação contratual e atendendo ordens de seu superior hierárquico, do inicio de seus afazeres até o encerramento de sua atividade empreendeu jornada superior a 11 horas."* e, ainda, com base no §1º, do art. 50 da Lei nº 9.784, de 1999, concordo com os fundamentos da decisão de 1ª Instância de que:

> ***2.3. Conclusão***
>
> *Há de se verificar que a Lei 7.183 de 05/04/1984, que regula o exercício da profissão de aeronauta, estabelece em seu capitulo II o regime de trabalho que deve ser cumprido pelos aeronautas, determinando requisitos a serem cumpridos com relação à escala, à jornada de trabalho, aos períodos de sobreaviso e reserva, limites de voo e de pouso e períodos de repouso e folga.*
>
> *Portanto, em se tratando de jornada de trabalho, repouso, folgas e demais tópicos abordados e com limites estabelecidos, sob níveis aceitáveis de segurança às operações, não há como considerar horas de extensão de jornadas, período de repouso, folgas, etc., inferiores ao estabelecido na legislação, sem que se comprometa a segurança operacional, por este motivo a profissão é regida por legislação específica, que trata destes assuntos de forma aprofundada.*
>
> *Importante salientar que a inobservância a estes parâmetros, de folga, repouso e jornada extrapolada, podem gerar a fadiga do aeronauta, consequentemente levando a um incidente/acidente aéreo, que não está previsto em qualquer acordo coletivo.*
>
> *Cabe salientar ainda, que essas operações envolvem vidas humanas, sendo primordial o zelo pelo fiel cumprimento à legislação.*
>
> *De acordo com as cópias das Páginas n.º 309 e 310 do Diário de Bordo da aeronave PR-LLF (fl. 02/03 e 27/28), pode-se calcular a jornada de trabalho iniciada em 13/03/2012.*
>
> [...]
>
> *Constata-se, pela análise dos documentos acostados (fl. 02/03 e 27/28), a extrapolação da jornada realizada*

42. **Isso posto, conclui-se que as alegações do interessado não foram eficazes para afastar a aplicação da sanção administrativa. Restando, assim, configurada a infração apontada pelo AI**.

DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

43. Por todo o exposto nesta decisão e tudo o que consta nos autos do presente processo, se considera configurada a infração descrita no art. 302, inciso II, alínea "p", da Lei nº 7.565, de 1986, ou seja: "Art. 302. A multa será aplicada pela prática das seguintes infrações: *(...) II - infrações imputáveis a aeronautas e aeroviários ou operadores de aeronaves:(...)p) exceder, fora dos casos previstos em lei, os limites de horas de trabalho ou de voo.*

44. Para a infração cometida por pessoa física, a previsão da Resolução ANAC nº 25, de 2008, relativa ao art. 302, inciso II, alínea "p", do CBAer (Anexo I - Código ELT), é a de aplicação de multa no valor de R$ 2.000,00 (dois mil reais) no patamar mínimo, R$ 3.500,00 (três mil e quinhentos reais) no patamar intermediário e R$ 5.000,00 (cinco mil reais) no patamar máximo.

45. Com relação à dosimetria da penalidade pecuniária, a Instrução Normativa - IN ANAC nº 08, de 2008, dispõe, em seu art. 57, que se deve partir do valor intermediário constante das tabelas de multas anexas à Resolução ANAC nº 25, de 2008, para, então, diminuir ou aumentar o valor conforme a existência de circunstâncias atenuantes ou agravantes.

46. Ressalto que a DC1 considerou a existência de circunstância atenuante e aplicou a multa pelo valor MÍNIMO da tabela constante do Anexo I, da Resolução ANAC nº 25, de 2008.

47. Em consulta ao extrato de Lançamentos do SIGEC (Extrato DOC.SEI nº 1902561), realizada em 01/06/2018, agora em sede recursal, observa-se a inexistência de aplicação de penalidades em definitivo, no período de um ano do cometimento da infração em julgamento, isto é, 13/03/2011 a 13/03/2012.

48. Quanto às circunstâncias agravantes não restou configurada nenhuma das agravantes previstas no art. 22, § 2º, da Resolução ANAC nº 25, de 2008, bem como do art. 58, § 2º, da IN ANAC nº 08, de 2008.

49. Observada a incidência de 1 (uma) circunstância atenuante e de nenhuma circunstância agravante, proponho manter o valor da penalidade da multa no patamar mínimo, isto é, R$ 2.000,00 (dois mil reais).

50. **SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO**:

51. Quanto ao valor da multa aplicada pela decisão de primeira instância administrativa, diante do esposado no processo, **entendo deva ser MANTIDO o valor no patamar mínimo de R$ 2.000,00 (dois mil reais)**.

CONCLUSÃO

52. Pelo exposto, sugiro **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, mantendo o valor da multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa em R$ 2.000,00 (dois mil reais), conforme individualizações no quadro abaixo:

53.

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	Decisão 2ª Instância
00065.026890/2013-58	659887170	6266/2012/SSO	PR-LLF	13/03/2012	*exceder, fora dos casos previstos em lei, os limites de horas de trabalho ou de vôo*	Art. 302, inciso II, alínea "p", da Lei nº 7.565 de 1986 c/c o artigo 21 da Lei nº 7.183, de 1984	**NEGAR PROVIMENTO** Mantendo a multa aplicada no valor de R$ 2.000,00

À consideração superior.

Documento assinado eletronicamente por **Isaias de Brito Neto**, **Analista Administrativo**, em 12/06/2018, às 14:54, 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 **1887507** e o código CRC **71688355**.