

PARECER Nº 713/2018/ASJIN
 PROCESSO Nº 00065.035776/2013-19
 INTERESSADO: LUIZ MAURO LIMA

Submeto à apreciação de Vossa Senhoria Proposta de DECISÃO ADMINISTRATIVA DE SEGUNDA INSTÂNCIA por extrapolar o limite da jornada de trabalho.

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 (DCI)	Notificação da DCI	Multa aplicada em Primeira Instância	Protocolo do Recurso	Aferição Tempestividade
00065.035776/2013-19	650562157	3495 /2013	LUIZ MAURO LIMA	15/12/2009	07/03/2013	28/03/2013	12/06/2015	30/09/2015	R\$ 3.500,00	06/10/2015	16/05/2016

Enquadramento: alínea "p", do inciso II do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA, associado ao art. 21, alínea "a", da Lei nº 7.183/84.

Infração: extrapolar o limite da jornada de trabalho.

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

INTRODUÇÃO

1. Trata-se de recurso interposto por LUIZ MAURO LIMA, em face da decisão proferida no curso dos Processos Administrativos relacionados supra, conforme registrado no Sistema Eletrônico de Informações - SEI desta Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC da qual restou aplicada sanção de multa, consubstanciada no crédito registrado no Sistema Integrado de Gestão de Créditos - SIGEC sob o número 650561159, com a seguinte descrição:

Auto de Infração 3495/2013: Na verificação do Diário de Bordo da aeronave PR-MTL, de 15 de dezembro de 2009 foi constatado que o tripulante extrapolou o limite de horas da jornada de trabalho permitida. A Jornada iniciou-se às 04:15, e encerrou-se às 16:17, sendo excedida em 01:46 horas.

2. A materialidade da infração está caracterizada documentalmete nos autos, conforme se observa no Relatório de Ocorrência que descreve, com base nas cópias do Diário de Bordo (fls. 03, 04 e 05), que o tripulante extrapolou o limite da jornada de trabalho.

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

HISTÓRICO

4. **Relatório de Fiscalização e Acontecimentos Relevantes** - A infração fundamenta-se na auditoria especial realizada na principal base da empresa TAF Linhas Aéreas, que recolheu cópias do Diário de Bordo das aeronaves PR-MDT E PR-MTL, com fins de análise do cumprimento da legislação em vigor, com base no Código Brasileiro de Aeronáutica -CBA e Lei 7.183/84.

5. Foi apurado pelo fiscal da agência que no dia 15 de dezembro de 2009 o tripulante citado supra iniciou a jornada às 04:15 e a encerrou às 16:17, sendo excedida em 01:46 horas, violando desse modo, os termos do art. 29 "a" da Lei 7183/84, conforme cópias do Diário de Bordo (fls. 03, 04 e 05)

6. **Da Ciência da Infração e Defesa Prévia** - Notificada da lavratura do Auto de Infração em 28/03/2013, defesa na qual argui prescrição intercorrente bienal entre a data do fato gerador em 15/12/2009 e a data da lavratura do Auto de Infração em 07/03/2013, à luz do art. 319, do CBA.

7. Quanto as questões de fundo aduz que a aeronave, objeto do Auto de infração é do tipo Boeing 727, sendo exigida uma tripulação mínima composta de 1 (um) comandante, 1 (um) copiloto e 1(um) engenheiro. Nesse caso, como se trata de uma tripulação simples a jornada seria de 11 horas.

8. Na sequência, alega que a empresa aérea era a responsável por distribuir as escalas, que eram constantemente alteradas. Restava aos tripulantes compor a tripulação quando acionados, ainda que nos horários de folga.

9. Reconhece que cometeu a infração, e avoca pra si a responsabilidade quanto o preenchimento do Diário de Bordo, contudo, argui ter sido coagido a adotar tal conduta, sob pena de perder seu emprego. Em adição, aponta ser responsabilidade da empresa informar à autoridade competente sobre eventuais ampliações da jornada de trabalho, nos termos do art. 24, § 1º, da Lei 7183/84.

10. Subsidiariamente requer, caso subsista a aplicabilidade da sanção, a redução do seu valor, nos termos do paragrafo 1º do art. 22 da Resolução ANAC 25 de 25 de abril de 2008.

11. **Da Decisão de Primeira Instância** - Em 12/06/2015, a autoridade competente convalida a data do auto de infração de 15/12/2010 para 08/12/2009 e constatou que o tripulante extrapolou a jornada de trabalho, aplicando sanção no patamar médio de R\$ 3.500,00, com fundamento na alínea "p" do inciso II, do art. 302 do CBA.

12. **Das razões de recurso** - Ao ser notificada da decisão de primeira instância, a interessada protocolou recurso nesta Agência, por meio do qual alega: **a) Prescrição intercorrente e quinquenal.**

13. Requer, subsidiariamente, a aplicação de circunstância atenuante caso subsista a sanção.

14. **É o relato.**

PRELIMINARES

15. **Da Alegação de incidência de prescrição intercorrente e quinquenal.**

16. Preliminarmente, a interessada alega a incidência da prescrição na pretensão da Agência entre a data do fato 15/12/2009 e a data da convalidação do Auto de Infração 30/09/2015. Sobre este instituto, teço os seguintes comentários:

17. 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".

18. da Lei nº. 9.873, de 23/11/1999, a qual estabelece prazo de prescrição para o exercício de ação punitiva pela Administrativa Pública Federal, direta e indireta, e dá outras providências, consoante o §1º do artigo 1º, abaixo disposto *in verbis*:

§ 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.

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:

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 1º 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 1º 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 2º, §1º, 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 inoportunidade 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. Observa-se, que Lei nº. 9.873/99 prevê, como circunstâncias motivadoras da interrupção do prazo prescricional, a citação do indiciado, qualquer ato inequívoco que importe apuração do fato ou decisão condenatória recorrível.

21. É de se apontar que a Nota Técnica n. 043/2009 04/2014/DIGEVAT/CGCOB/PGF, citada no Parecer n. 00044/2014/DDA/PFANAC/PGF/AGU, assevera: "não se limita às causas previstas no art.2º da Lei 9.873/98 a prática de atos indispensáveis para dar continuidade ao processo administrativo". Corroborando-se, ainda, para esse entendimento o disposto na Nota n. 04/2014/DIGEVAT/CGCOB/PGF: "paralisado é o mesmo que parado, de modo que qualquer movimento que se faça para impulsionar o processo administrativo adiante modifica a condição anterior de inércia do processo". É pacificado no âmbito nesta ASJIN que o documento acostado às fls. 11 impulsiona o processo para a apuração dos fatos e, que, portanto, configura-se causa interruptiva da prescrição intercorrente. Por oportuno, registre-se que a jurisprudência do TRF3 já acatou esse entendimento:

DIREITO PROCESSUAL CIVIL. ADMINISTRATIVO. AÇÃO ANULATÓRIA. AUTO DE INFRAÇÃO. MULTA ADMINISTRATIVA. COMPANHIA AÉREA. ARTIGO 302, III, "U", LEI 7.565/1986. EXTRAVIO DE BAGAGEM. RECURSO DESPROVIDO. 1. Ação ajuizada para anular o auto de infração ANAC 328/SACGL/2008 e a decisão no processo administrativo 60830.014723/200819, que aplicaram multa administrativa à companhia aérea autora, no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais) pela prática de infração prevista no artigo 302, III, "u" da Lei 7.565/1986. 2. Caso em que o passageiro do voo AF 5013/AF 442 (Dublin/Charles de Gaulle/Rio de Janeiro) efetuou "Registro de Ocorrência (RO)" perante a ANAC, em 13/04/2008, informando que ao desembarcar do voo 442 da autora, no Aeroporto Antônio Carlos Jobim no Rio de Janeiro, em 04/04/2008, às 23:15h, não recebeu sua bagagem. Assim, reconhecendo o extravio, a companhia aérea teria se comprometido a enviar sua bagagem até às 9:00h do dia seguinte, sendo entregue, no entanto, somente após às 11:00h. A fiscalização da ANAC efetuou a apuração dos fatos narrados no "Registro de Ocorrência", e constatou a veracidade das afirmações do passageiro. 3. Constatadas irregularidades no transporte das bagagens do passageiro, a ANAC lavrou, em 15/04/2008, o auto de infração 328/SACGL/2008, nos termos do artigo 302, III, "u", do Código Brasileiro de Aeronáutica. Notificada, a companhia aérea apresentou defesa, em abril/2008, sendo, então, proferida decisão no processo administrativo gerado (60830.014723/200819), aplicando penalidade de multa administrativa à autora. Notificada em janeiro/2012, a autora apresentou recurso à decisão, que foi indeferido, encerrando a discussão na via administrativa. (...) 20. Não se verifica, outrossim, o decurso do prazo prescricional para o exercício da pretensão punitiva pela administração pública. (...) 24. Por sua vez, pacífica a jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça no sentido de que a instauração do processo administrativo, como início dos atos necessários ao exercício do poder de polícia, interrompe o curso do prazo da prescrição da ação punitiva, pois demonstra o inequívoco interesse da Administração na apuração dos fatos, afastando sua inércia. 25. No caso, o processo administrativo 60830014723200819 teve início com o auto de infração 328/SACGL/2008, lavrado em 15/04/2008, conforme artigo 4º da Resolução ANAC 13/2007, demonstrando inoportunidade a prescrição da pretensão punitiva da Administração Pública. 26. Alegou a autora, ainda, a ocorrência da prescrição prevista no artigo 1º, §1º, da Lei 9.873/99. Não se verificou decurso de tal prazo, pois efetuado o "Registro de Ocorrência" em 13/04/2008, o auto de infração foi lavrado em 15/04/2008, sendo apresentada defesa pela companhia aérea em abril/2008. Em abril/2010 e abril/2011 foram promovidas diligências internas em decorrência da alteração de competência, sendo proferida decisão no processo administrativo em 11/10/2011. Assim, foi interposto recurso administrativo em janeiro/2012, sendo efetuada sua análise pela Junta Recursal da ANAC em outubro/2013, o que demonstra a inoportunidade de paralisação do processo administrativo por mais de três anos. 27. Quanto à alegação de que a multa, aplicada de acordo com o Anexo III da Resolução ANAC 13/2007, estaria prevista em patamar superior ao limite previsto no artigo 299 da Lei 7.565/86 (mil valores de referência), a jurisprudência encontrase consolidada, firme no sentido de que a atualização e conversão do valor da multa infracional em reais, prevista originalmente em "unidades de referência", por ato normativo da ANAC, não ofende o princípio da legalidade, por estar abrangida e limitada no poder regulamentar conferido pelo artigo 47, I, da Lei 11.182/2005. 28. Apelação a que se nega provimento. TRF 3 - Terceira Turma - AC 00212314320134036100 Relator DESEMBARGADOR FEDERAL CARLOS MUTA eDJF3 Judicial DATA: 28/09/2015.

22. A propósito, cabe mencionar o art. 2º do mesmo dispositivo legal, que prevê como marco interruptivo as seguintes hipóteses:

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. (grifo introduzido)

Ainda sobre prescrição, a Nota Técnica nº 132/2014, aprovada pela Procuradoria Federal junto a ANAC, expressou, em síntese, o seguinte entendimento:

"3. (...) concluo que:

2.5.1. O entendimento a ser adotado no âmbito desta Agência é no sentido de que a Administração Pública possui cinco anos para apurar uma infração ao Código Aeronáutico Brasileiro e lavrar um auto de infração definitivo (art. 1º da Lei nº 9.873/94).

2.5.2. Contudo, se o processo que visa à apuração de infração punível por multa ficar parado por mais de três anos, sem que haja a incidência de nenhuma das causas interruptivas de que tratam os incisos do art. 2º, da Lei nº 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 § 1º, do art. 1º, da mesma Lei.

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

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

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

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

24. 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.

25. Consoante se observa nos autos, verifica-se:

- a) O fato ocorreu em **08/12/2009** ;
- b) Auto de Infração lavrado em **07/03/2013**;
- c) A empresa foi regulamente notificada do Auto de Infração em **28/03/2013**;
- d) Decisão exarada pela Primeira Instância em **12/06/2015**; e
- e) Notificação da Decisão de Primeira Instância em **30/09/2015**.

26. Importa ainda consignar que: entre a data do fato gerador e a data da convalidação do Auto de Infração não ocorreu prescrição da pretensão punitiva da Agência , nos termos dos preceitos firmados no Parecer nº 103/2008/PROC/ - ANAC (aplicabilidade da Lei nº 9.873/99 a multas emitidas por infrações ao CBAer) com aqueles constantes do Parecer AGU-PGF/CGCOB/DICON nº 05/2008 (fixa distinção entre prazo prescricional para aplicação da multa e prazo prescricional para execução do crédito dela resultante), conclui-se que o entendimento a ser adotado é no sentido de que a Administração Pública possui cinco anos para apurar uma infração ao Código Aeronáutico Brasileiro e lavrar um auto de infração definitivo, (art 1º da Lei nº 9.873/94).

27. Nada obstante, o PARECER n. 00030/2015/DDA/PFANAC/PGF/AGU especificamente registrou que o início da relação processual administrativa se dá com a lavratura do auto de infração:

No que tange ao fato de a data da autuação ser anterior à do Despacho GGFS 11249, o que poderia restar como fundamento para afetar a aptidão do documento para intertemper, ou não, o prazo prescricional, necessário discorrer sobre o início da relação processual válida e a segurança para identificação e avaliação dos marcos interruptivos.

Com efeito, na forma do artigo 4º da Resolução ANAC nº 25, de 25 de abril de 2008, que trata do assunto, possível fixar a lavratura do Auto de Infração como marco inicial da relação jurídica válida no processo administrativo para apuração de infrações e aplicação de penalidades, no âmbito da ANAC.

22. De qualquer sorte, vale ressaltar que, na Lei 9.784, de 29 de janeiro de 1999, que regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal, o artigo 5º dispõe que o processo administrativo pode iniciar-se de ofício ou a pedido do interessado, referindo tão-somente os dados e a forma do requerimento inicial.

23. Assim, é possível fixar como marco inicial da relação jurídica válida no processo administrativo para apuração de infrações a data de lavratura do Auto de Infração, mesmo sendo a data do Despacho GGFS 11249 anterior à autuação do processo, o qual, em verdade, teve início com a lavratura do AI.

28. Assim, considerando que o objeto de apuração foi praticado em **15/12/2009** o prazo da prescrição da pretensão de 5 (cinco) anos consumir-se-ia apenas em **15/12/2014**, até quando poderia ter ocorrido a lavratura do auto de infração. Este, por sua vez, foi lavrado em **07/03/2013**, dando início à relação processual administrativa, a partir da qual iniciou-se a contagem do prazo intercorrente, que igualmente teve trâmite válido durante todo o certame.

29. É oportuno citar que a convalidação se deu pela existência de erro sanável quanto à data da infração em que se fundamenta tal ato administrativo (artigo 7º, §1º,- inciso I, da IN nº.-08 de 06/06/2008), que estabelece:

Art. 7º Os vícios processuais meramente formais do AI são passíveis de convalidação.

§ 1º- Para efeito do caput, são considerados vícios formais, dentre outros:

I - omissão ou erro no enquadramento da infração, desde que a descrição dos fatos permita identificar a conduta punível;

II - inexatidão no nome da empresa ou piloto;

III - erro na digitação do CNPJ ou CPF do autuado;

IV - descrição diferente da matrícula da aeronave; • V- erro na digitação do endereço do autuado;

VI - erro de digitação ao descrever o local, data ou hora da ocorrência do fato (grifo introduzido)

(...)

30. Vê-se que a Convalidação ocorreu dentro das hipóteses cabíveis, não sendo verificada irregularidade, discrepância ou inadequação legal.

31. Este dispositivo encontra fundamento no art. 55 da Lei 9.784/99 , que dispõe, em síntese, que a convalidação corrige os atos sanáveis - como no caso - a forma desde que não haja prejuízo a terceiros nem ao interesse público.

32. Art. 55. Em decisão na qual se evidencie não acarretarem lesão ao interesse público nem prejuízo a terceiros, os atos que apresentarem defeitos sanáveis poderão ser convalidados pela própria Administração.

Importa consignar ainda, que o ato de convalidar além de atender ao princípio da legalidade, na medida em que corrige o vício, atende também ao princípio da segurança jurídica, ao dispor que as normas administrativas sancionadoras, devem contar com elevado grau de objetividade a evitar condutas reprováveis e factíveis de sanções. É garantido aos administrados aferição objetiva de previsibilidade de modo que possa orientá-los em suas condutas e comportamentos. (MOREIRA NETO; GARCIA 2012, p.12).

33. Assim, uma vez constatado vício meramente formal e sanável no Auto de Infração o decisor de primeira convalidou o ato administrativo, uma vez que não refletiu nenhum prejuízo à interessada nem afronta ao contraditório e ampla defesa. É certo que a convalidação encontra limites pois de um lado está o princípio da legalidade, e de outro, o princípio da segurança jurídica, nem sempre devendo ser aquele privilegiado em detrimento deste, devendo-se analisar o caso em concreto.

34. Diante de todo o exposto, resta demonstrado que não houve prescrição intercorrente nem a quinquenal no processamento dos autos.

35. **Da Regularidade Processual** - Considerados os marcos apontados no início dessa análise, acuso regularidade processual nos presentes feitos. Foram preservados todos os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitados os princípios da Administração Pública.

36. Julgo os processos aptos para receber a decisão de segunda instância administrativa por parte desta Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância - ASJIN.

Da Fundamentação - Mérito

Quanto à fundamentação da matéria – Extrapolação da Jornada de Trabalho

A infração foi capitulada com base na alínea "p", do inciso III, do art. 302 da Lei nº 7.565, de 19/12/1986, que dispõe o seguinte:

CBA

Art. 302. A multa será aplicada pela prática das seguintes infrações:

(...)

II - infrações imputáveis a aeronautas e aeroviários ou operadores de aeronaves:

(...)

p) exceder, fora dos casos previstos em lei, os limites de horas de trabalho ou voo

37. O artigo 21 da Lei nº 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.

38. 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 2º e 3º, da Lei nº 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.

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

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

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

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

§ 3º - Para as tripulações simples nos horários mistos, assim entendidos os que abrangem períodos diurnos e noturnos, a hora de trabalho noturno será computada como de 52 (cinquenta e dois) minutos e 30 (trinta) segundos.

39. 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, quando for o caso, dos tripulantes necessários à realização do voo.

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.

§ 1º - Nos vôos de empresa de táxi aéreo, de serviços especializados, de transporte aéreo regional ou em vôos intencionais 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 limites prescritos na alínea "a" do art. 29 desta Lei.

40. Destarte, a norma dispõe quanto aos períodos de repouso a ser observado por uma tripulação mínima ou simples.

41. DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO E DO COTEJO DOS ARGUMENTOS DE DEFESA

42. Aponto que as arguições apresentadas em sede de preliminares já foram afastadas neste parecer - item 15 e seguintes.

43. Quanto as questões de mérito reconhece que cometeu a infração, e avoca pra si a responsabilidade quanto o preenchimento do Diário de Bordo, contudo, argui ter sido coagido a adotar tal conduta, sob pena de perder seu emprego. Em adição, aponta ser responsabilidade da empresa informar à autoridade competente sobre eventuais ampliações da jornada de trabalho, nos termos do art. 24, § 1º, da Lei 7183/84. No tocante a estas alegações aponto que não se poderia concluir que a empresa e o piloto estivessem sendo processados em solidariedade, pois cada qual, tem sua responsabilidade definida na norma. Essa distinção está expressa na norma e tipifica a **conduta da empresa na alínea "o", III, 302, do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA, combinado com a norma infralegal, nos termos do art. 21, alínea "a" da Lei 7.183/84 e a conduta do piloto na alínea "p", II, 302 do mesmo diploma legal.**

44. Em se tratando de infrações às disposições de direito aeronáutico (art. 1º § 1), para o efeito de aplicação das sanções administrativas do art. 289, por força do art. 294, como segue:

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

46. Assim, no que se refere às infrações do CBA e da lei complementar para o efeito de submeter-se às sanções do art. 289, considerem-se aquelas praticadas e passíveis das sanções correspondentes pelo simples descumprimento, independentemente da indagação de culpa ou dolo. Dá-se e -lhes o enfoque objetivo. Eventual alegação de que a infração decorreu de ordem do explorador ou proprietário não exime o operador.

47. Dese modo, nas infrações do art. 302, II, imputáveis a aeronautas, aeroviários ou operadores de aeronaves, ainda que estes aleguem que cumpriram ordens dos exploradores, não os exime da sanção que, ademais, se aplica, também, o que deu ordem indevida, exorbitante ou ilegal.

48. A decisão de primeira instância foi devidamente motivada e fundamentada pelo decisor competente de 1ª Instância Julgadora, confirmou, de forma clara e objetiva, a materialidade infracional imputada a interessada pela fiscalização.

49. Restou comprovado, de fato, conforme reconhecido pelo próprio piloto, e com base na documentação probatória constante dos autos que o tripulante extrapolou a jornada de trabalho.

50. Destarte, com fulcro no § 1º do art. 50 da Lei 9.784/1999, que abre a possibilidade de que a motivação da decisão de recurso administrativo consista em declaração de concordância com fundamentos de anteriores decisões, e respaldo na motivação descrita na decisão de primeira instância, "per relationem", esta relatora endossa os argumentos trazidos por aquele decisor em sede de primeira instância para a confirmação da prática infracional, bem como a fundamentação e a motivação da penalidade aplicada, declarando concordância a fim de que passem a fazer parte integrante do presente parecer.

51. Constata-se que os fatos alegados pela fiscalização subsumem-se aos descritos na conduta tipificada como prática infracional, bem como fundamentam e motivam a penalidade aplicada. E, nesse sentido, aponto que tal alegação destituída das necessárias provas não afastam a presunção de veracidade

que favorece o ato da Administração, a qual, ademais, "in casu" encontra-se documentada pela fiscalização no sentido de confirmar materialidade da infração.

52. No tocante a aplicação de circunstância atenuante no cômputo da dosimetria da sanção faz jus a recorrente, senão vejamos no tópico subsequente. .

53. ENQUADRAMENTO E DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

54. A Instrução Normativa ANAC nº 08/2008 determina que a penalidade de multa deve ser calculada a partir do valor intermediário constante das tabelas aprovadas em anexo à Resolução nº 25, em vigor desde 28/04/08, observando-se as circunstâncias atenuantes e agravantes existentes.

55. Para o reconhecimento da circunstância atenuante prevista no artigo 22, § 1º, inciso I da Resolução ANAC nº 25/2008 ("o reconhecimento da prática da infração") entende-se que o ente regulado deve reconhecer não só a prática do ato, mas também o fato de que essa conduta infringiu norma de competência da Autoridade de Aviação Civil, o que não se deu nos autos do processo. Dessa forma, deve ser afastada a sua incidência.

56. Da mesma forma, entende-se que a Interessada não demonstrou, nos autos, ter adotado voluntariamente qualquer providência eficaz para amenizar as consequências da infração. Repare-se que nenhuma medida que configure um dever pode ser fundamento para a aplicação dessa atenuante, prevista no artigo 22, § 1º, inciso II.

57. Para a análise da circunstância atenuante prevista no inciso no artigo 22, § 1º, inciso III ("a inexistência de aplicação de penalidades no último ano"), é necessária pesquisa para identificar a eventual existência de sanção aplicada ao ente regulado no período de um ano encerrado em 15/12/2009 – que é a data da infração ora analisada.

58. Em pesquisa no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC dessa Agência, ora anexada a esta análise, ficou demonstrado que não há penalidade anteriormente aplicada à Autuada nessa situação, verifica-se a hipótese de circunstância atenuante como causa de diminuição do valor da sanção, fls. 26.

59. Quanto à existência de circunstância agravante, não se vê, nos autos, qualquer elemento que configure hipótese prevista no § 2º do artigo 22 da Resolução ANAC nº 25/2008.

60. Dada a existência de circunstância atenuante aplicável ao caso, sugere-se que a sanção a ser aplicada seja quantificada em R\$ 2.000,00 (dois mil reais), que é o valor mínimo previsto, à época dos fatos, para a hipótese da Tabela II, do Anexo I da Resolução ANAC nº 25/2008.

61. **Da sanção a ser aplicada em definitivo** - Quanto ao valor da multa aplicada pela decisão de primeira instância administrativa R\$ 3.500,00 (três mil e quinhentos reais) sugiro a redução do valor da sanção para R\$ 2.000,00 (dois mil reais), que corresponde ao patamar mínimo, por fazer jus a recorrente da aplicação de circunstância atenuante, nos termos dos limites determinados à época, pela Resolução ANAC nº 25/08.

CONCLUSÃO

62. Pelo exposto, sugiro por **DAR PROVIMENTO PARCIAL** ao **recurso**, minorando a sanção para **2.000,00 (dois mil reais)**, em desfavor de LUIZ MAURO LIMA, conforme quadro abaixo:

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Tripulante / Aeroporto / Balção / Local / Hora / Portão de Embarque / etc.(dados para individualização)	Data da Infração	Infração	Enquadramento	SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO
00065.035776/2013-19	650562157	3495 /2013	LUIZ MAURO LIMA	15/12/2009	extrapolou o limite da jornada de trabalho.	alínea "p" do inciso II do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA associado ao art. art. 21, alínea "a", da Lei nº 7.183/84	R\$ 2.000,00

63. No tocante às notificações do caso, observe-se o endereço apontado pelo interessado, qual seja: ao Dr. Cássio Roberto da Silva Githy, OAB-RJ 137.309 com endereço na Rua México, 148 - sala 1002 - Centro Rio de Janeiro/ RJ, CEP: 20031142, conforme fls. 33 dos autos.

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

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

Hildenise Reinert

Analista Administrativo

Membro julgador da ASJIN/ANAC - Portaria Nomeação nº 2218, de 17 de setembro de 2014.



Documento assinado eletronicamente por **Hildenise Reinert, Analista Administrativo**, em 13/03/2018, às 13:25, 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 **1610763** e o código CRC **94D58405**.



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

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 764/2018

PROCESSO Nº 00065.035776/2013-19

INTERESSADO: LUIZ MAURO LIMA

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 (1610763). 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.
4. Constata-se que os fatos alegados pela fiscalização subsumem-se aos descritos na conduta tipificada como prática infracional, bem como fundamentam e motivam a penalidade aplicada. E, nesse sentido, aponto que tal alegação destituída das necessárias provas não afastam a presunção de veracidade que favorece o ato da Administração, a qual, ademais, "*in casu*" encontra-se documentada pela fiscalização no sentido de confirmar materialidade da infração. A materialidade da infração está caracterizada documentalmente nos autos, conforme se observa no Relatório de Ocorrência que descreve, com base nas cópias do Diário de Bordo (fls. 03, 04 e 05), que o tripulante extrapolou o limite da jornada de trabalho.
5. As alegações do interessado foram insuficientes para desconstituir a prática infracional.
6. Consideradas as atribuições a mim conferidas pela Portaria nº 3.403, de 17 de novembro de 2016 e Portaria nº 2.829, de 20 de outubro de 2016 e com lastro no art. 17-B da Resolução ANAC nº 25/2008, e competências ditas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381/2016, **DECIDO:**

- **DAR PROVIMENTO PARCIAL ao Recurso , reduzindo a multa aplicada pelo setor de primeira instância administrativa para o patamar mínimo de R\$ 2.000,00 (dois mil reais), em desfavor de LUIZ MAURO LIMA, por extrapolar o limite da jornada de trabalho, que por sua vez constitui mácula ao art. 302, inciso II, alínea "p" da Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986 associado ao art. 21, alínea "a", da Lei nº 7.183/8437, 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 A SER APLICADA EM DEFINITIVO
00065.035776/2013-19	650562157	3495 /2013	LUIZ MAURO LIMA	08/12/2009	extrapolar o limite da jornada de trabalho.	alínea "p" do inciso II do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA associado ao art. art. 21, alínea "a", da Lei nº 7.183/84	R\$ 2.000,0

- No tocante às notificações do caso, observe-se o endereço apontado pelo interessado, qual seja: Dr. Cássio Roberto da Silva Gitahy, OAB-RJ 137.309 com endereço na Rua México, 148 - sala 1002 - Centro Rio de Janeiro/ RJ, CEP: 20031142, conforme fls. 35 dos autos.

7. À secretaria.
8. Notifique-se.
9. Publique-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 29/03/2018, às 15:18, 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 **1611079** e o código CRC **8B61D1A8**.

Referência: Processo nº 00065.035776/2013-19

SEI nº 1611079