

**DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 1618/2018**

PROCESSO Nº 00065.034227/2013-27

INTERESSADO: JULIANO GONÇALVES PEREIRA, Coordenação de Controle e Processamento de Irregularidades

Brasília, 19 de julho de 2018.

**DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA**

MARCOS PROCESSUAIS												
NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Data da Infração	Lavratura do AI	1ª Notificação do AI	Manifestação apresentada por pessoa não outorgada	Nova Notificação	Defesa Prévia	Decisão de Primeira Instância (DC1)	Notificação da DC1	Multa aplicada em Primeira Instância	Recurso
00065.034227/2013-27	662049173	5986/2012/SSO	06/03/2012	30/10/2012	22/03/2013	11/04/2013	04/08/2017	27/03/2017	27/11/2017	18/12/2017	R\$ 2.000,00 (Dois mil reais)	22/12/2017

**Enquadramento:** Artigo 302, inciso II, alínea "p", da Lei nº 7.565, de 19/12/1986 Artigo 21, alínea "a", da lei nº 7.183, de 05/04/1984.

**Infração:** Extrapolar os limites de jornada de trabalho de tripulação simples ou mínima, fora dos casos previstos em lei.

**1. HISTÓRICO**

1.1. Trata-se de recurso apresentado em desfavor de decisão administrativa de primeira instância no processo administrativo em epígrafe, originado a partir da lavratura do Auto de Infração nº 5986/2012/SSO, pelo descumprimento da legislação vigente com fundamento no **artigo 302, inciso II, alínea "p" da Lei n.º 7.565/1.986 (Código Brasileiro de Aeronáutica) com interpretação sistemática ao disposto no artigo 21, alínea "a" da Lei n.º 7.183/1.984.**

1.2. O auto de infração descreveu a ocorrência como:

No dia 06/03/2012 foi constatado que o tripulante Juliano Gonçalves Pereira (Código ANAC 119465) se apresentou para início de seus afazeres às 09:55 e encerrou suas atividades às 23:13, totalizando 13:18 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 alínea "p", da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986.

1.3. O Relatório de Fiscalização nº 21/2013/GVAG-/SP descreve as circunstâncias da constatação das infrações e motiva a decisão pela lavratura do presente auto de infração:

Durante inspeção periódica de base operacional principal da Central Táxi Aéreo Ltda, realizada entre os dias 2 e 3 de maio de 2011, 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 da empresa excedeu o limite de 11 (onze) horas diárias determinado pelo artigo 21 da Lei 7.183 nas datas contidas na tabela do Anexo 2 deste Relatório.

Face ao exposto e diante dos documentos anexados a este relatório de Fiscalização, verificou-se então que a Central Táxi Aéreo [descumpriu] o Art. 302, inciso (II), Alínea "p" da lei 7.565, código do ementa ETL, a regulamentar submeter seus funcionários à jornada de trabalho superior a 11 (onze) horas diárias, compreendidas entre a apresentação do tripulantes e meia hora depois do corte final dos motores da aeronaves, como é determinado pelo artigo 21, alínea "a" da lei 7.183 (Lei do Aeronauta).

1.4. Seguem anexo ao relatório os seguintes documentos que consubstanciam as práticas infracionais:

- Anexo 2 - Extrapolações de Jornada da Autuada entre julho de 2011 e abril de 2012 (fl. 03/04v);
- Páginas n.º 299 e 300 do Diário de Bordo da aeronave PR-LLF (fl. 05/06).

**1.5. Defesa Prévia**

1.6. Em sua defesa, protocolada em 27/03/2017 após notificação de que a manifestação anterior havia sido apresentada por pessoa não outorgada, o autuado alega:

I - **PRELIMINARES - PRESCRIÇÃO:** No recurso alega que houve prescrição intercorrente, constatando que a Decisão de Primeira Instância somente foi publicada depois de transcorrido mais de 03 anos desde a data da infração. Menciona ainda que a Central Táxi Aéreo, sua empregadora à época, apresentou um pedido de Termo de Ajuste de Conduta (TAC) em 17/05/2013, para o qual somente foi proferida decisão da Diretoria da ANAC no dia 30/09/2015; assim permanecendo o processo parado por mais de 2 anos. Desta forma, no entender do autuado, houve prescrição intercorrente na conformidade do artigo 319 do CBA e do art. 1º, §1º, da Lei nº 9.873/1999. Diante disso requer que seja determinando o cancelamento do auto de infração e seu respectivo arquivamento, inclusive o cancelamento da multa aplicada na DC1.

II - **DO MÉRITO: DA CONTINUIDADE DE DELITO INFRACIONAL:** Consoante já defendido em instância originária, alega que o Agente da Autoridade da Aviação Civil penalizou por diversas vezes a empresa contratante e o recorrente pelo mesmo fato gerador. Aponta que o AI deve ser retirado para que nele se contivesse, se for o caso, a imposição de apenas um multa para as diversas infrações apontadas. Argumenta que trabalhava para a Central Táxi Aéreo, que prestava serviços à Federação Brasileira de Bancos (FEBRABAN) realizando o transporte diário de malotes bancários que precisavam que ser entregues em data e horários pré-determinados. Contudo a empresa que tinha a responsabilidade de transportar os malotes das instituições bancárias até os aeroportos costumavam atrasar, assim, ocasionando a extrapolação da sua jornada de trabalho. O autuado assegura que enquanto esperava a chegada dos malotes permanecia em descanso, fora da aeronave. Aponta que a Central

Táxi Aéreo também foi autuada na mesma tipificação, pelo mesmo diário de bordo, como também foi autuado o copiloto da aeronave. Assim que um só diário de bordo gerou, no mínimo, 03 (três) multas; o que é inadmissível na legislação brasileira.

III - PRINCÍPIO NON BIS IN IDEM: Pede que esta Instância Superior Julgadora acolha as razões do presente recurso para anular e arquivar o auto de infração. Ressalta que foi autuado em mais de 47 processos sancionadores, os quais somados atingem o valor de R\$ 94.000,00. Reclama que esse valor ultrapassa as suas condições financeiras e que a extrapolação da jornada ocorreu por imposição patronal, caso contrário seria o recorrente demitido. Entende, desta maneira, que quem deveria ser penalizado pela conduta era o empregador, pois o recorrente, na condição de empregado não tinha outra opção senão acatar e atender as ordens patronais.

IV - DOS REQUERIMENTOS FINAIS: Por fim pede a isenção do pagamento da multa e a declaração da prescrição intercorrente. Pede também que seja intimado quando da inclusão de seu processo administrativo em pauta para julgamento, pois pretende manejar sustentação oral.

#### 1.7. **Decisão de Primeira Instância (DC1)**

1.8. Em segunda decisão motivada, publicada em 27/11/2017, o setor competente afastou as alegações da defesa e considerou configurada a infração à legislação vigente, decidindo-se por:

Face ao exposto, sugere-se a aplicação de multa no **patamar mínimo**, no valor de **R\$ 2.000,00 (Dois mil reais)**, com espeque no Anexo I, da Resolução n.º 25 da ANAC, de 25 de abril de 2008, haja vista 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, considerado o rol taxativo fincado no art. 22 da referida Resolução.

1.9. A partir da referida decisão foi originado o crédito de multa de número 662049173 no Sistema de Gestão de Créditos (SIGEC) da ANAC.

#### 1.10. **Recurso**

1.11. Devidamente notificado a respeito da decisão condenatória de primeira instância em 18/12/2017, conforme faz prova a cópia de AR anexa (SEI! nº 1415074), o interessado interpôs recurso em 22/12/2017, considerado tempestivo nos termos da Certidão ASJIN nº 1477327, no qual alega:

I - PRELIMINARES - PRESCRIÇÃO: No recurso alega que houve prescrição intercorrente, constatando que a infração ocorreu no dia 06/03/2012 e sua notificação no dia 04/08/2017; ou seja, se passaram mais de 04 anos para a tomada da decisão administrativa. Menciona ainda que a Central Táxi Aéreo, sua empregadora à época, apresentou um pedido de Termo de Ajuste de Conduta (TAC) em 17/05/2013, para o qual somente foi proferida decisão da Diretoria da ANAC no dia 30/09/2015; assim permanecendo o processo parado por mais de 2 anos. Desta forma, no entender do autuado, houve prescrição intercorrente na conformidade do artigo 319 do CBA e do art. 1º, §1º, da Lei nº 9.873/1999. Diante disso requer que seja determinando o cancelamento do auto de infração e seu respectivo arquivamento, inclusive o cancelamento da multa aplicada na DC1.

II - DO MÉRITO: DA CONTINUIDADE DE DELITO INFRACIONAL: Consoante já defendido em instância originária, alega que o Agente da Autoridade da Aviação Civil penalizou por diversas vezes a empresa contratante e o recorrente pelo mesmo fato gerador. Aponta que o AI deve ser retirado para que nele se contivesse, se for o caso, a imposição de apenas um multa para as diversas infrações apontadas. Argumenta que trabalhava para a Central Táxi Aéreo, que prestava serviços à Federação Brasileira de Bancos (FEBRABAN) realizando o transporte diário de malotes bancários que precisavam que ser entregues em data e horários pré-determinados. Contudo a empresa que tinha a responsabilidade de transportar os malotes das instituições bancárias até os aeroportos costumavam atrasar, assim, ocasionando a extrapolação da sua jornada de trabalho. O autuado assegura que enquanto esperava a chegada dos malotes permanecia em descanso, fora da aeronave. Aponta que a Central Táxi Aéreo também foi autuada na mesma tipificação, pelo mesmo diário de bordo, como também foi autuado o copiloto da aeronave. Assim que um só diário de bordo gerou, no mínimo, 03 (três) multas; o que é inadmissível na legislação brasileira.

III - PRINCÍPIO NON BIS IN IDEM: Pede que esta Instância Superior Julgadora acolha as razões do presente recurso para anular e arquivar o auto de infração. Ressalta que foi autuado em mais de 47 processos sancionadores, os quais somados atingem o valor de R\$ 94.000,00. Reclama que esse valor ultrapassa as suas condições financeiras e que a extrapolação da jornada ocorreu por imposição patronal, caso contrário seria o recorrente demitido. Entende, desta maneira, que quem deveria ser penalizado pela conduta era o empregador, pois o recorrente, na condição de empregado não tinha outra opção senão acatar e atender as ordens patronais.

IV - DOS REQUERIMENTOS FINAIS: Por fim pede a isenção do pagamento da multa e a declaração da prescrição intercorrente. Pede também que seja intimado quando da inclusão de seu processo administrativo em pauta para julgamento, pois pretende manejar sustentação oral.

#### 1.12. **É o breve relato. Passa-se à análise**

### **2. PRELIMINARES**

2.1. Recurso recebido em seu efeito suspensivo.

#### **2.2. Da regularidade processual**

2.3. Considerados os marcos apontados no início desta análise, acuso regularidade processual no presente feito, eis que preservados todos os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitados os princípios da Administração Pública, em especial contraditório e ampla defesa. O processo teve movimentação regular, respeitados os prazos legais, em especiais os prescricionais estabelecidos pela Lei nº 9.873, de 23 de novembro de 1999. Assim, julgo-o apto para receber a decisão de segunda instância administrativa por parte desta Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância (ASJIN).

### **3. FUNDAMENTAÇÃO: MÉRITO E ANÁLISE DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO**

3.1. **Da fundamentação da matéria e da materialidade infracional** - Com fulcro no art. 50 da Lei nº 9.784/1999, ratifica-se e adota-se, na integralidade e como parte integrante desta análise, os fundamentos regulatórios, fáticos e jurídicos esposados nas decisões anteriores, em especial a Decisão de Primeira Instância (SEI! nº 1263506).

3.2. A autuação foi realizada com fundamento na alínea "p" do inciso II do art. 302 do CBA, Lei nº 7.565, de 1986, que dispõe o seguinte:

Lei nº 7.565 (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 de voo;

3.3. Com interpretação sistemática ao disposto no **artigo 21, alínea “a” da Lei do Aeronauta:**

Art. 21 A duração da jornada de trabalho do aeronauta será de:

a) 11 (onze) horas, se integrante de uma tripulação mínima ou simples;

b) 14 (quatorze) horas, se integrante de uma tripulação composta; e

c) 20 (vinte) horas, se integrante de uma tripulação de revezamento.

§1º - Nos voos de empresa de táxi aéreo, de serviços especializados, de transporte aéreo regional ou em voos internacionais regionais de empresas de transporte aéreo regular realizados por tripulação simples, se houver interrupção programada da viagem por mais 4 (quatro) horas consecutivas, e for proporcionado pelo empregador acomodações adequadas para repouso dos tripulantes, a jornada terá a duração acrescida da metade do tempo de interrupção, mantendo-se inalterados os limites prescritos na alínea “a” do art. 29 desta lei.

3.4. **Das razões recursais**

3.5. **Sobre as alegações do autuado de que houve a prescrição de pretensão punitiva da Agência, em conformidade com o artigo 319 do CBA, tem-se que o referido dispositivo não mais vigora, tendo em vista a sua revogação após a publicação da Lei n.º 9.873/1.999, onde poderemos encontrar em seu artigo 1º abaixo disposto *in verbis*:**

Lei n.º 9.873/1.999

Art. 1º Prescreve em cinco anos a ação punitiva da Administração Pública Federal, direta e indireta, no exercício do poder de polícia, objetivando apurar infração à legislação em vigor, contados da data da prática do ato ou, no caso de infração permanente ou continuada, do dia em que tiver cessado.

§ 1º Incide a prescrição no procedimento administrativo paralisado por mais de três anos, pendente de julgamento ou despacho, cujos autos serão arquivados de ofício ou mediante requerimento da parte interessada, sem prejuízo da apuração da responsabilidade funcional decorrente da paralisação, se for o caso.

Art. 2º Interrompe-se a prescrição da ação punitiva:

I – pela notificação ou citação do indiciado ou acusado, inclusive por meio de edital;

3.6. **Importante, ainda, observar que o artigo 8º da Lei n.º 9.873/1.999 revogou expressamente as demais disposições em contrário, ainda que constantes de lei especial, como no caso do artigo 319 do CBA:**

Lei n.º 9.873/1.999

Art. 8º Ficam revogados o art. 33 da Lei no 6.385, de 1976, com a redação dada pela Lei no 9.457, de 1997, o art. 28 da Lei no 8.884, de 1994, e demais disposições em contrário, ainda que constantes de lei especial.

3.7. **Em seu recurso, o autuado ainda apontou que o CBA não foi expressamente revogado, o que manteria a aplicação do citado artigo 319. Contudo, o entendimento em decisões judiciais é que tal dispositivo foi revogado, conforme se pode ler abaixo:**

“O prazo prescricional para a ação punitiva da Administração Pública Federal, direta e indireta, no exercício do poder de polícia, objetivando apurar infração à legislação em vigor e aplicar a respectiva sanção é de 5 (cinco) anos, contados da data da prática do ato ou, no caso de infração permanente ou continuada, do dia em que tiver cessado, nos termos do art. 1º da Lei nº 9.873/99.

Observa-se que o prazo prescricional de 2 (dois) anos previsto no art. 319 do Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº 7.565/86) não se aplica ao caso em apreço, em que se discute multa decorrente de infração cometida em 2006, tendo em vista a revogação, operada pelo art. 8º da Lei nº 9.873/99, de todas as disposições contrárias às suas normas, ainda que constantes de lei especial”.

3.8. **A primeira linha a ser traçada quando se menciona em interrupção de contagem de prazo é diferenciar os conceitos de interrupção e suspensão. A interrupção do prazo se verifica quando, depois de iniciado seu curso, em decorrência de um fato previsto em lei, tal prazo se reinicia. Ou seja, todo o prazo decorrido até então é desconsiderado. Assim, qualquer das hipóteses presentes no artigo 2º da Lei 9.873/1999 interromperá o prazo prescricional que volta a seu início:**

Lei 9.873/1999

Art. 2º Interrompe-se a prescrição da ação punitiva: (Redação dada pela Lei nº 11.941, de 2009)

I – pela notificação ou citação do indiciado ou acusado, inclusive por meio de edital;

II – por qualquer ato inequívoco, que importe apuração do fato;

III – pela decisão condenatória recorrível.

IV – por qualquer ato inequívoco que importe em manifestação expressa de tentativa de solução conciliatória no âmbito interno da administração pública federal.

3.9. **O exame da ocorrência da prescrição intercorrente deve ser balizada pela Lei n.º 9.873/99, mais especificamente pelo §1º, do art. 1º desta lei.**

3.10. **Ademais, importante destacar que uma vez instaurado o procedimento administrativo, nos termos do Parecer CGCOB/DICON nº 005/2008 “*correm simultaneamente contra a Administração a prescrição de cinco anos e a prescrição intercorrente de três anos (...)*”. Escrutinando o texto legal, é possível concluir que a prescrição intercorrente tem alguns requisitos para que se caracterize, quais sejam: i) processo administrativo paralisado por mais de 3 (três) anos; ou ii) pendente de julgamento ou despacho.**

3.11. **É importante que se tenha em mente que estamos diante de um ônus à administração, cujo intento é o combate à morosidade do processo. Este princípio está estritamente ligado ao princípio constitucional da eficiência na administração pública.**

3.12. **Conforme exposto na Nota nº 04/2014/DIGEVAT/CGCOB/PGF: “*com efeito, paralisado é o mesmo que parado, de modo que qualquer movimento que se faça para impulsionar o processo administrativo adiante modifica a condição anterior de inércia do processo*”. É dizer que traga alteração substancial à figura da matéria tratada nos autos, com um mínimo teor de análise do direito tratado (para suprir o requisito legal “*pendente de análise ou despacho*”), objetivando tornar a solução do caso.**

3.13. **Nos termos do art. 2º, § 1º da Lei nº 9.873/99 e da Nota Técnica CGCOB/DICON nº 043/2009, restou consignado que “*a interrupção da prescrição intercorrente não se limita às causas previstas no art. 2º, da Lei nº 9.873/98, bastando para tanto que a Administração pratique atos indispensáveis para dar continuidade ao processo administrativo*”. Assim, no tocante aos marcos interruptivos da prescrição intercorrente, notamos aqui que o legislador optou no §1º, do art. 1º da lei de prescrição administrativa por um rol exemplificativo de hipóteses de interrupção que, embora também aproveite das hipóteses do art. 2º, lança mão da característica essencial de modificação da condição anterior do processo para caracterizar um marco interruptivo.**

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

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

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

1. Trata-se de expediente oriundo da XI Reunião Técnica dos Procuradores chefes das Agências Reguladoras, no qual foi sugerido que a Procuradoria Geral Federal adotasse os posicionamentos indicados nos itens L(a) e L(b) daquele documento, a seguir transcritos, "uniformizando o entendimento jurídico sobre esses dois aspectos":

(a). Os prazos prescricionais previstos no art. 1º, caput, e § 1º, da Lei nº 9.873, de 23 de novembro de 1999 (prescrição quinquenal e trienal, respectivamente) correm de forma paralela. Deliberação por unanimidade.

(b). O prazo prescricional trienal (art. 1º, § 1º, da Lei nº 9.873/99, de 23 de novembro de 1999) é interrompido com a prática de atos que dão impulso ao processo. Deliberação por unanimidade.

3.16. Vejamos, então, os seguintes marcos interruptivos do presente processo:

- a) Data do fato: 06/03/2012;
- b) Lavratura do Auto de Infração em 30/10/2012;
- c) Primeira Notificação do Interessado em 22/03/2013, comprovada pelo Aviso de Recebimento dos Correios;
- d) Apresentação de manifestação de defesa por pessoa não outorgada em 11/04/2013;
- e) Apresentação de proposta de Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) em 17/04/2013, bem como outro TAC substitutivo em 17/05/2013;
- f) Despacho nº 1985/2015/ACPI/SPO-RJ, de 30/09/2015, requerendo informações à SPO acerca dos efeitos da proposta de TAC;
- g) Despacho nº 452/2016/ACPI/SPO-RJ, de 22/02/2016, requerendo à GTPO-SP cópias das páginas do Diário de Bordo das aeronaves PR-LLF e PT-EUO;
- h) Despacho nº 554/2016/ACPI/SPO-RJ, de 22/07/2016, com cópia do Diário de Bordo da aeronave PR-LLF;
- i) Comunicação à Central Táxi Aéreo, em 29/04/2016, da Decisão da Diretoria da ANAC negando a celebração do TAC;
- j) Primeira Decisão de Primeira Instância proferida em 26/07/2017 (SEI! nº 0869307);
- k) Apresentação de defesa, assinada pelo autuado, em 27/03/2017 (SEI! nº 0548608);
- l) Segunda Decisão de Primeira Instância proferida em 27/11/2017 (SEI! nº 1263506);
- m) Notificação do Interessado em 18/12/2017, comprovada pelo Aviso de Recebimento dos Correios em anexo.

3.17. Considerando os documentos constantes nos autos, não houve paralisação do Processo Administrativo por tempo superior ao permitido na Lei. Assim, não há que se falar em prescrição quinquenal ou intercorrente no presente caso.

3.18. **Quanto às alegações de que o autuado de que não teria condições para cumprir a jornada como requerida pela legislação**, a Lei nº 7.183/1.984 é clara quanto ao requerido para a extensão de jornada, exigindo local adequado para o repouso do tripulante bem como intervalo de mais de 04h00min de duração:

SEÇÃO II - Da Jornada de Trabalho

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

(...)

Art. 21 - A duração da jornada de trabalho do aeronauta será de:

(...)

§ 1º - Nos voos de empresa de táxi-aéreo, de serviços especializados, de transporte aéreo regional ou em voos internacionais regionais de empresas de transporte aéreo regular realizados por tripulação simples, se houver interrupção programada da viagem por mais 4 (quatro) horas consecutivas, e for proporcionado pelo empregador acomodações adequadas para repouso dos tripulantes, a jornada terá a duração acrescida da metade do tempo de interrupção, mantendo-se inalterados os limites prescritos na alínea "a", do art. 29, desta Lei.

3.19. Ademais, se sua jornada não ultrapassou as 11 horas, tal como ele alega, deveria estar registrado no Diário de Bordo o tempo real dessa jornada. Aqui vale lembrar que no Diário de Bordo deve estar registrada a hora da saída e da chegada, bem como demais observações relacionadas ao tempo de voo e de jornada, tal como previsto no artigo 172 do CBA.

3.20. Portanto, em se tratando de jornada de trabalho, repouso e folgas, não há como considerar períodos inferiores ao estabelecido na legislação sem que se comprometa a segurança operacional. Veja que é este o motivo para a profissão ser regida por legislação específica. Importante salientar que a inobservância a estes parâmetros de folga, de repouso e de jornada podem gerar a fadiga do aeronauta, consequentemente levando a um incidente ou um acidente aéreo.

3.21. A legislação estabelece limites mínimos para o repouso dos tripulantes e limites máximos de jornada e seu descumprimento é considerado um ato infracional, sendo, portanto, sujeito às aplicações de sanções conforme determinado. Não há como alegar a existência da imposição patronal no caso concreto, uma vez que a segurança operacional deve estar sempre em primeiro lugar. Contudo, quaisquer eventuais abusos impostos pela empresa empregadora contra seu empregado podem ser discutidos na esfera judicial, por serem de natureza trabalhista. Não sendo possível a discussão de tais fatos dentro da competência desta Agência.

3.22. **Quanto à alegação da ocorrência de aplicação do Princípio do "Non Bis In Idem"**, todos os autos de infração lavrados contra o interessado se referem a extrapolações de jornadas diversas. A empresa CENTRAL TÁXI AÉREO LTDA. também foi autuada por tais infrações, logo, não há o que se falar na violação do Princípio do "Non Bis In Idem" no caso concreto. Ademais, quanto à acusação de que as múltiplas penalizações ao autuado se caracterizam como enriquecimento ilícito por parte desta Agência, veja que todos os processos administrativos originados de autos de infração que já tiveram Decisão de Primeira Instância aplicando a penalidade de multa foram publicados em conformidade com a Resolução ANAC nº 25/2008, não cabendo aqui a alegação da existência de qualquer ilegalidade ou desvio dos atos administrativos em questão.

3.23. O princípio de vedação ao bis in idem não possui previsão constitucional expressa, embora seja reconhecido, de modo implícito, como decorrência direta dos princípios da legalidade, da tipicidade e

do devido processo legal no texto da Constituição Federal de 1988.

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

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

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

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

§ 2º Havendo indícios da prática de duas ou mais infrações relacionadas a um mesmo contexto probatório ou cuja prova de uma possa influir na prova de outra(s), será lavrado um único Auto de Infração, para a apuração conjunta dos fatos conexos, mediante a individualização objetiva de todas as condutas a serem perquiridas e das normas infringidas.

(...)

§ 3º Na hipótese do parágrafo anterior, a apuração conjunta dos fatos não implicará a utilização de critério de dosimetria distinto do estabelecido no Título III para a imposição de penalidades, devendo os atos decisórios que cominar em sanções, aplicá-las, de forma individualizada, pela prática de cada uma das infrações cometidas.

3.27. Dessa forma, não se vislumbra possibilidade de o argumento da defesa prosperar, uma vez que a norma que dispõe sobre o processo administrativo para a apuração de infrações e aplicação de penalidades, no âmbito da Agência, explicita a necessidade de tratativa individualizada de cada uma das condutas infracionais. Versa o artigo 302, inciso II, alínea "p" que descreve a conduta do autuado passível de multa como "*exceder, fora dos casos previstos em lei, os limites de horas de trabalho ou de voo*". Dado o núcleo infracional "*exceder*", cada vez que o poder de polícia estiver diante de uma extrapolação, estará diante de uma ocorrência autônoma. Assim, configurada a hipótese, respaldada pela doutrina administrativa, de poder ser imposta mais de uma penalidade administrativa ao infrator ou responsável, quando ocorre descumprimento de um mesmo dever, diante de permissivo normativo que explicitamente determina a imposição, concomitante, de diferentes penalidades administrativas.

3.28. Quanto à alegação de incidência da continuidade do delito infracional no caso em análise, esta não pode ser considerada. Cada extrapolação de jornada verificada pela fiscalização é uma infração autônoma e que deve ser analisada separadamente. Tal instituto, presente no direito criminal, não encontra aplicabilidade nos processos administrativos sancionadores desta Agência, uma vez que não se acha previsto nas normas de âmbito desta autarquia reguladora.

3.29. 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 mandamento expresso dela no caput do art. 37 da Constituição Federal e no caput do art. 2º da Lei nº 9.784, de 1999. Alexandre Santos de Aragão bem define esse princípio: "*o princípio da legalidade administrativa significa, então, nessa acepção, que a Administração Pública, ao contrário do particular, que pode fazer tudo o que a lei não proíba, só pode fazer aquilo que a lei esteie*" (ARAGÃO, A. S. de. Curso de Direito Administrativo. Rio de Janeiro: Forense, 2013, p. 62).

3.30. A jurisprudência, por sua vez, observe-se manifestação do STJ, que já tratou desse princípio várias vezes, ratificando o conceito:

ADMINISTRATIVO. SERVIDORES PÚBLICOS INATIVOS. GRATIFICAÇÃO DE ATIVIDADE TÉCNICO-ADMINISTRATIVA-GATA. DECRETO-LEI Nº 2.200/84. RECEBIMENTO INTEGRAL. AUSÊNCIA DE PREVISÃO LEGAL. ADMINISTRADOR PÚBLICO. OBEDEIÊNCIA AO PRINCÍPIO DA LEGALIDADE ESTRITA. RECURSO CONHECIDO E DESPROVIDO. I - O art. 5º do Decreto-lei nº 2.200/84, fixou que "Aos funcionários já aposentados a incorporação da Gratificação de Atividade Técnico-Administrativa, far-se-á na razão da metade do percentual máximo atribuído à categoria funcional em que ocorreu a aposentadoria". II - Segundo o princípio da legalidade estrita - art. 37, caput da Constituição Federal - a Administração está, em toda a sua atividade, adstrita aos ditames da lei, não podendo dar interpretação extensiva ou restritiva, se a norma assim não dispuser. A lei funciona como balizamento mínimo e máximo na atuação estatal. O administrador só pode efetuar o pagamento de vantagem a servidor público se houver expressa previsão legal, o que não ocorreu na hipótese dos autos em relação à percepção integral da Gratificação de Atividade Técnico-Administrativa aos inativos. III - Recurso especial conhecido e desprovido. (STJ - REsp: 907523 RJ 2006/0265251-2. Relator: Ministro GILSON DIPP. Data de Julgamento: 10/05/2007. T5 - QUINTA TURMA, Data de Publicação: DJ 29/06/2007 p. 715).

3.31. Dessa forma, resta clara a inaplicabilidade do instituto da infração continuada ao caso em tela, já que esta não se encontra legalmente prevista no âmbito desta Agência e a Administração está limitada ao cumprimento estrito do que estiver previamente determinado ou autorizado por lei.

3.32. Destaque-se, ainda, que no direito criminal a aplicação do instituto do crime continuado depende de que alguns critérios, estabelecidos e elencados no dispositivo legal que prevê a incidência do instituto, o art. 71 do Código Penal, sejam preenchidos. Como inexistente 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. Por isso, não é praxe deste órgão decisor de segunda instância aplicar tal instituto. Tome-se como exemplo a decisão deste órgão no processo administrativo nº 60800.018591/2010-68, originário do Auto de Infração nº 1552/2010 (SEI 0882277), em que se negou a aplicação do referido instituto:

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.

3.33. Diante deste panorama, tem-se que, ao aplicar o indigitado instituto ao presente caso, estar-se-ia afrontando, além do princípio da legalidade, também o da isonomia, pois se daria tratamento distinto aos regulados, princípio este insculpido na Constituição Federal de 1988, no caput do art. 5º e também em

seu inciso I. Logo, não há que se falar em infração continuada no presente caso, devendo cada ato infracional ser penalizado individualmente. Atente-se que a primeira instância assim fez, pois se trata de infrações distintas.

3.34. Isso posto, tem-se configurada a materialidade infracional de extrapolação de jornada no dia 06/03/2012, mantidos os cálculos e termos da decisão de primeira instância, não tendo trazido o interessado prova para desconstituir de forma cabal a ocorrência da infração.

#### 4. DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

4.1. A Instrução Normativa Anac nº 08, de 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 28/04/2008, observando as circunstâncias atenuantes e agravantes existentes.

4.2. Para o reconhecimento da circunstância atenuante prevista no inciso I do §1º do art. 22 da Resolução Anac nº 25, de 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 sua incidência.

4.3. Da mesma forma, entende-se que o Interessado não demonstrou, nos autos, ter adotado voluntariamente qualquer providência eficaz para amenizar as consequências da infração. Registre-se que nenhuma medida que configure um dever pode ser fundamento para a aplicação dessa atenuante, prevista no inciso II do §1º do art. 22 da Resolução Anac nº 25, de 2008.

4.4. Para a análise da circunstância atenuante prevista no inciso III do §1º do art. 22 da Resolução Anac nº 25, de 2008 ("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 06/03/2012, que é a data da infração ora analisada. Em pesquisa no SIGEC dessa Agência, ora anexada a esta análise, ficou demonstrado que não há penalidade anteriormente aplicada ao Autuado nessa situação. Devendo ser aplicada, assim, essa circunstância atenuante como causa de diminuição do valor da sanção.

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

#### 5. DA SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO

5.1. Dada a presença de circunstância atenuante e ausência de agravantes aplicáveis ao caso, sugere-se que a penalidade 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 do item ELT da Tabela II do Anexo I da Resolução Anac nº 25, de 2008.

#### 6. CONCLUSÃO

6.1. Pelo exposto, 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 ditadas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução n 381/2016, **DECIDO POR CONHECER DO RECURSO E NEGAR-LHE PROVIMENTO, MANTENDO-SE**, assim, todos os efeitos da decisão prolatada pela autoridade competente da primeira instância administrativa em desfavor do INTERESSADO, com aplicação de multa no patamar mínimo, no valor de **R\$ 2.000,00 (Dois mil reais)**, com espeque no Anexo I, da Resolução n.º 25 da ANAC, de 25 de abril de 2008, haja vista a existência de circunstância atenuante prevista no parágrafo primeiro, inciso III, §1º, considerado o rol taxativo fincado no art. 22 da referida Resolução.

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Conduta	Sanção aplicada em segunda instância
00065.034227/2013-27	662049173	5986/2012/SSO	Extrapolar em 06/03/2012 os limites de jornada de trabalho de tripulação simples ou mínima, fora dos casos previstos em lei. Artigo 302, inciso II, alínea "p", da Lei nº 7.565, de 19/12/1986 Artigo 21, alínea "a", da lei nº 7.183, de 05/04/1984.	R\$ 2.000,00 (Dois mil reais)

À Secretária.

Notifique-se.

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 16/10/2018, às 16:32, 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 **2052708** e o código CRC **4DE04851**.