



VOTO

PROCESSO: 00068.500343/2016-61

INTERESSADO: JAIRO ROBERTO STOCCO

RELATOR: JULIANO ALCÂNTARA NOMAN

Trago à apreciação da Diretoria Colegiada da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC o pedido de Recurso (*sic*) [1] apresentado pelo SR. JAIRO ROBERTO STOCCO contra a sanção de multa aplicada pela Coordenação de Controle e Processamento de Irregularidades (CCPI), em decisão administrativa em primeira instância, proferida em 30 de dezembro de 2017. [2]

1. DA COMPETÊNCIA DA DIRETORIA PARA JULGAMENTO

1.1. Compete à Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC regular e fiscalizar os serviços aéreos, a formação e o treinamento de pessoal especializado, a habilitação de tripulantes, e as demais atividades de aviação civil, bem como decidir, em último grau de recurso e em instância administrativa final sobre as matérias de sua competência. [3]

1.2. Por sua vez, o *art. 65 da Lei nº 9.784*, de 29 de janeiro de 1999, que regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal, dispõe: “*Os processos administrativos de que resultem sanções poderão ser revistos, a qualquer tempo, a pedido ou de ofício, quando surgirem fatos novos ou circunstâncias relevantes suscetíveis de justificar a inadequação da sanção aplicada.*”

1.3. Nos mesmos moldes, há previsão na *Resolução ANAC nº 472*, de 6 de junho de 2018, ressaltando que a competência para julgamento do Pedido de Revisão cabe à Diretoria da Agência. A referida Resolução estabelece, ainda, que a admissibilidade do recurso à Diretoria Colegiada será aferida pela autoridade competente para julgamento em instância anterior. [4]

1.4. Constata-se, portanto, que a matéria em discussão é de alçada da Diretoria Colegiada da ANAC, estando o encaminhamento feito pela Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância - ASJIN revestido de amparo legal.

2. DA ADMISSIBILIDADE DO PEDIDO DE REVISÃO

2.1. Vale esclarecer, de pronto, que o denominado Pedido de Recurso apresentado pelo interessado, no caso em tela, trata, na realidade, de Pedido de Revisão, nos termos delineados pelo *art. 65 da Lei 9.784/1999*. Segundo a legislação aplicável à espécie, tal pedido de revisão, que pode ser deflagrado a qualquer tempo, pela própria Administração ou pelo interessado, possui alguns pressupostos específicos, a saber: a existência de fatos novos ou de circunstância relevantes, e que estes sejam aptos a alterar a decisão sancionatória anterior. [5]

2.2. Posto isso, e assumindo o caráter de pleito revisional previsto na *Lei de Processo Administrativo*, este Relator constatou que os documentos e fatos trazidos pelo Sr. Jairo Roberto Stocco repisam alguns argumentos, já evidenciados no decorrer da instrução processual, e não apresentam elementos aptos a preencher os requisitos para admissão do pedido de revisão (fato novo ou circunstância relevante).

3. DA NULIDADE DO AUTO DE INFRAÇÃO

3.1. Ao debruçar nas razões adotadas pela Primeira Instância Julgadora e guiado pela função de autocontrole conferida à Administração Pública, percebi que a *Decisão nº 1582/2017/CCPI* [6] aparenta distanciar-se do direito vigente à época dos fatos. Desta forma, tornou-se imperioso trazer ao Colegiado os elementos que, a meu ver, sinalizam para a declaração de nulidade do *Auto*

de Infração n.º [004827/2016](#) [7] e o restabelecimento da legalidade administrativa, conforme discorro a seguir.

3.2. De partida, observa-se que a Decisão Monocrática de Primeira Instância considerou "*demonstrada a prática de infrações, tendo em vista que o Autuado **não registrou os horários de intervalos para alimentação**, em serviços prestados em terra, nos meses de junho e agosto de dezembro de 2012; de janeiro a dezembro de 2013; de janeiro a dezembro de 2014; de janeiro a dezembro de 2015, e de janeiro a junho de 2016, em meses discriminadas na Tabela anexa ao Auto de Infração n.º [004827/2106](#)" [8] em suposta desobediência ao parágrafo 1º do art. 24 da Portaria Interministerial n.º 3.016/88. [9] Ocorre que todas as multas foram aplicadas nos dias em que o tripulante estava de **folga ou sobreaviso**. [10]*

3.3. Nesta primeira linha de raciocínio, saltou aos olhos deste Relator a imposição normativa para preenchimento do intervalo de alimentação, na Papeleta Individual de Horário de Serviço Externo, **nos momentos em que o profissional gozava de suas folgas periódicas**. Conforme regramento vigente à época dos fatos, a folga é definida como o período em que o tripulante **encontra-se desobrigado de realizar qualquer atividade relacionada com seu trabalho**. [11] Em outras palavras, a imposição do preenchimento do intervalo de alimentação na Papeleta Individual, no período em que o profissional desfruta do seu momento de descanso e dispensado, por força de lei, das atividades laborais, demonstra flagrante afronta às previsões legais e infralegais.

3.4. Cabe enfatizar que tal entendimento foi compartilhado inclusive pela decisão de primeira instância, ao afastar os períodos de folga (férias) referente ao mês de julho 2012. [12] Contudo, a CCPI não removeu as multas relacionadas aos dias em que o tripulante encontrava-se no período de folga periódica, prevista no art. 37 da Lei nº 7.183/1984.

3.5. Ainda sobre o mesmo alicerce - *do dever de autocontrole da Administração Pública* - passo agora a análise da exigência do preenchimento do intervalo de alimentação do aeronauta no **período de sobreaviso**.

3.6. Vale rememorar, neste ponto, que as supostas infrações cometidas pelo Sr. Jairo foram capituladas, em primeira instância, tão somente no § 1º, do art. 24 da Portaria Interministerial 3.016/88, *ipsis literis*:

(...)

§ 1º - A papeleta individual de horário de serviço externo a que se refere o caput deste artigo será fornecida mensalmente ao aeronauta pelo empregador que nela fará constar, diariamente, as anotações de início e término da jornada, intervalos para alimentação - quando prestando serviços em terra - interrupções programadas da viagem e folgas. (g.n.)

3.7. Ocorre que os requisitos relacionados ao sobreaviso transcendem as previsões do § 1º do art. 24 da Portaria supra, sendo crucial esmiuçar as demais previsões legais sobre a matéria, sob pena de incorrer em imprecisão insanável na tomada de decisão desta Agência Reguladora.

3.8. Em primeiro lugar, refiro-me aos artigos 20 e 25 da Lei 7.183/1984, os quais diferenciam o local em que o tripulante deve permanecer no regime de jornada, do lugar previsto para o período de sobreaviso. Em apertada síntese, na **jornada** o piloto encontra-se no **local de trabalho** e no **sobreaviso**, por sua vez, permanece **em local a sua escolha**, *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.

(...)

Art. 25 Sobreaviso é o período de tempo não excedente a 12 (doze) horas, em que o aeronauta permanece em local de sua escolha, à disposição do empregador, devendo apresentar-se no aeroporto ou outro local determinado, até 90 (noventa) minutos após receber comunicação para o início de nova tarefa.(g.n.)

3.9. Dentro desse contexto, assume relevo a real obrigatoriedade de preenchimento da papeleta no regime de sobreaviso, uma vez que, neste período, o tripulante encontra-se desobrigado de permanecer no local de trabalho. Nesse sentido, o *caput* do art. 24 da Portaria Interministerial 3.016/1988 assenta o entendimento que a incidência, da obrigatoriedade do preenchimento do horário de alimentação na papeleta, **limita-se aos períodos de jornada de trabalho do aeronauta**, ou seja, quando o piloto encontra-se efetivamente em seu local de trabalho, *ipsis literis*:

Art. 24º - O registro da jornada de trabalho dos tripulantes de empresas de transporte aéreo não regular e de aeronaves privadas far-se-á através da papeleta individual de horário de serviço externo.(g.n.)

3.10. Essa mesma percepção foi também perfilhada no art. 27 da Portaria supra, que se absteve na prescrição de obrigatoriedade relacionada ao preenchimento do intervalo de alimentação no período de sobreaviso, *in verbis*:

Art. 27º - Sobreaviso é o período de tempo não excedente a 12 (doze) horas em que o aeronauta permanece em local de sua escolha, à disposição do empregador, devendo apresentar-se no aeroporto ou outro local determinado até 90 (noventa) minutos após receber comunicação para o início de nova tarefa. Deverá ser consignada a hora de início e de término da mesma na escala de serviço e na papeleta individual de horário de serviço externo.(g.n.)

3.11. Neste sentido concluo que a legislação posta em questão afasta, a meu ver, da obrigatoriedade do preenchimento do intervalo de alimentação na Papeleta Individual de Serviço Externo, quando o piloto estiver no período de sobreaviso ou de folga periódica.

3.12. Por todo o exposto, deve-se reconhecer que a *Decisão de Primeira Instância* não se encontra afinada com a intenção normativa vigente à época dos fatos. Sendo assim, e no exercício do poder-dever de autotutela - estabelecido no Art. 53 da Lei 9.784/1999, nas Súmulas 346 e 473 do Supremo Tribunal Federal - STF e na Resolução ANAC nº 472/2018 - [13] cabe à ANAC exercer o controle de legalidade e rever seus próprios atos, a qualquer tempo, principalmente se forem praticados em descompasso com os princípios e regras que conformam a legalidade administrativa. Devendo, nesses casos, prevalecer o princípio da supremacia do interesse público.

3.13. Por fim e sob a mesma linha de entendimento, merece destaque a existência de Decisão precedente da ASJIN, [14] que revela expressiva similaridade com o presente caso, isto é, **que julgou os fatos ocorridos em uma mesma oportunidade fiscalizatória, sobre a mesma empresa e com idêntica tipicidade infracional** - em que se decidiu pela Nulidade do *Auto de Infração* nº 004822/2016. [15]

4. CONCLUSÃO

4.1. Por essas razões, com esteio no art. 65 da Lei 9.784/1999 e no inciso XLIII do art. 8ª da Lei 11.182/2005, **NÃO CONHEÇO** o Pedido de Revisão apresentado pelo SR. JAIRO ROBERTO STOCCO e nos termos do art. 53 da Lei 9.784/1999, das Súmulas 346 e 473 do Supremo Tribunal Federal - STF e do Art. 20 da Resolução ANAC nº 472/2018, **VOTO** pela **REFORMA da DECISÃO DE PRIMEIRA INSTÂNCIA nº1582/2017/CCPI/SPO**, para fins de **anulação do auto de infração lavrado**, cancelando-se, portanto, as respectivas multas registradas no Sistema Integrado de Gestão de Créditos - SIGEC.

É como voto.

JULIANO ALCÂNTARA NOMAN

DIRETOR PRESIDENTE

Substituto

[1] Carta S/N - Recurso ao Auto de Infração (SEI nº [1482880](#))

[2] Decisão de Primeira Instância - PAS 1582 (SEI nº1054403)

[3] Art. 8º, incisos X e XLIII da Lei 11.182, de 27 de setembro de 2005. art. 9º, caput da Resolução nº 381, de 14 de junho de 2016.

[4] Art. 50 e 51 da Resolução ANAC nº 472, de 6 de junho de 2018.

[5] Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999

"Art. 65. Os processos administrativos de que resultem sanções poderão ser revistos, a qualquer tempo, a pedido ou de ofício, quando surgirem fatos novos ou circunstâncias relevantes suscetíveis de justificar a inadequação da sanção aplicada." (g.n.)

[6] Decisão de Primeira Instância - PAS 1582 (SEI nº1054403)

[7] SEI 0104682

[8] Relatório NURAC/POA (SEI 0147947) e Planilha Excell (SEI 4416336)

[9] Portaria Interministerial 3.016, de 10 de fevereiro de 1988

(...)

§ 1º - A papeleta individual de horário de serviço externo a que se refere o caput deste artigo será fornecida mensalmente ao aeronauta pelo empregador que nela fará constar, diariamente, as anotações de início e término da jornada, intervalos para alimentação - quando prestando serviços em terra - interrupções programadas da viagem e folgas. (g.n.)

[10] Relatório NURAC/POA (SEI 0147947) e Planilha Excell (SEI 4416336)

[11] Lei 7.183, de 05 de abril de 1984

SEÇÃO VII

DA FOLGA PERIÓDICA

Art. 37 Folga é o período de tempo não inferior a 24 (vinte e quatro) horas consecutivas em que o aeronauta, em sua base contratual, sem prejuízo de remuneração, está desobrigado de qualquer atividade relacionada com seu trabalho.

[12] Decisão de Primeira Instância - PAS 1216 (SEI [1054403](#))

[13] Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999

CAPÍTULO XIV

DA ANULAÇÃO, REVOGAÇÃO E CONVALIDAÇÃO

Art. 53. A Administração deve anular seus próprios atos, quando eivados de vício de legalidade, e pode revogá-los por motivo de conveniência ou oportunidade, respeitados os direitos adquiridos.

As Súmulas 346 e 473 do Supremo Tribunal Federal:

Súmula 346:

A Administração Pública pode declarar a nulidade dos seus próprios atos.

Súmula 473:

A Administração pode anular seus próprios atos, quando eivados de vícios que os tornam ilegais, porque deles não se originam direitos; ou revogá-los, por motivo de conveniência ou oportunidade, respeitados os direitos adquiridos, e ressalvada, em todos os casos, a apreciação judicial.

Resolução ANAC nº 472, de 06 de junho de 2018

Art. 20. Verificada a existência de vício insanável deverá ser declarada a nulidade do auto de infração, com anulação de todos os atos subsequentes e comunicação do teor da decisão à fiscalização para apurar a necessidade de eventual lavratura de novo auto de infração, desde que respeitados os prazos previstos na Lei no 9.873, de 23 de novembro de 1999.

[14] Decisão Monocrática de Segunda Instância nº 826/2019 (SEI nº 3094460)

[15] SEI nº 0104682



Documento assinado eletronicamente por **Juliano Alcântara Noman, Diretor-Presidente, Substituto**, em 10/06/2020, às 14:41, 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 <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>,



informando o código verificador **4259302** e o código CRC **1766A68E**.

SEI nº 4259302