



**PARECER Nº** 587/2019/JULG ASJIN/ASJIN  
**PROCESSO Nº** 00065.565480/2017-51  
**INTERESSADO:** JOMAR DE SOUZA MARTINS

## **PROPOSTA DE DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA**

### **I - RELATÓRIO**

1. Trata-se de recurso interposto por JOMAR DE SOUZA MARTINS, em face de decisão proferida no curso do processo administrativo em epígrafe, conforme registrado no Sistema Eletrônico de Informações - SEI desta Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC no Volume de Processo 000411/2016 (1272664), da qual restou aplicada sanção de multa, consubstanciada no crédito registrado no Sistema Integrado de Gestão de Créditos - SIGEC sob o número 662353180.

2. O Auto de Infração nº 000411/2016, que deu origem ao presente processo, foi lavrado em 24/4/2016, capitulando a conduta do Interessado na alínea "p" do inciso II do art. 302 da Lei nº 7.565, de 1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica, c/c § 3º do art. 20 da Lei nº 7.183, de 1984, descrevendo o seguinte (fls. 1):

Descrição da ementa: Horário de apresentação inferior ao estipulado

Descrição da infração: Ao analisar cópia do Diário de Bordo nº 08/PRBAO/13, referente aos registros da aeronave PR-BAO, observou-se que nas seguintes ocasiões foi registrado um horário de apresentação incompatível com o Art. 20, §3º, da Lei 7.183:

1. Página nº 30 do Diário de Bordo nº 08/PRBAO/13:

A) 19/04/2014 - Horário de Apresentação às 11h00min com parida às 11h00min.

2. Página nº 31 do Diário de Bordo nº 08/PRBAO/13:

A) 20/04/2014 - Horário de Apresentação às 11h30min com parida às 11h30min;

B) 26/04/2014 - Horário de Apresentação às 10h30min com parida às 10h30min.

3. Página nº 33 do Diário de Bordo nº 08/PRBAO/13:

A) 03/05/2014 - Horário de Apresentação às 10h00min com parida às 10h00min;

B) 08/05/2014 - Horário de Apresentação às 14h00min com parida às 14h00min;

C) 09/05/2014 - Horário de Apresentação às 09h00min com parida às 09h00min;

D) 10/05/2014 - Horário de Apresentação às 10h00min com parida às 10h00min.

4. Página nº 34 do Diário de Bordo nº 08/PRBAO/13:

A) 12/05/2014 - Horário de Apresentação às 18h00min com parida às 18h00min;

B) 13/05/2014 - Horário de Apresentação às 09h00min com parida às 09h00min;

C) 02/06/2014 - Horário de Apresentação às 19h50min com parida às 19h50min;

D) 03/06/2014 - Horário de Apresentação às 10h00min com parida às 10h00min.

O Art. 20, §3º, da Lei 7.183, estipula que a apresentação no aeroporto não deverá ser inferior a 30 (trinta) minutos da hora prevista para o início do voo.

3. No Relatório 73/2016/NURAC/CNF/ANAC, de 21/3/2016 (fls. 2 a 8), a fiscalização registra que, ao apurar denúncia referente a utilização de eventuais helipontos irregulares em Belo Horizonte - MG, analisou movimentações de aeronaves na região e Diário de Bordo da aeronave PR-BAO no período de maio de 2013 a maio de 2014. Esta análise identificou horário de apresentação inferior a 30 minutos nos dias 15/4/2014, 17/4/2014, 18/4/2014, 19/4/2014, 20/4/2014, 26/4/2014, 3/5/2014, 8/5/2014, 10/5/2014, 12/5/2014, 13/5/2014, 2/6/2014 e 3/6/2014.

4. A fiscalização juntou aos autos:

- 4.1. Consulta de decolagens de SNRY no período de 1/5/2013 a 1/5/2014 (fls. 9);
  - 4.2. Consulta de decolagens no período de 1/5/2013 a 1/5/2014 (fls. 10);
  - 4.3. Certidão de inteiro teor da aeronave PR-BAO (fls. 11);
  - 4.4. Correspondência do Grupo Bocaiúva, de 14/8/2014 (fls. 12 a 25), encaminhando cópia autenticada do Diário de Bordo da aeronave PR-BAO no período de maio de 2013 a maio de 2014; e
  - 4.5. Dados pessoais de Jomar de Souza Martins (fls. 26).
5. Notificado da lavratura do Auto de Infração em 28/6/2016 (fls. 27), o Autuado protocolou defesa em 18/7/2016 (fls. 28 a 30), na qual alega que não poderia ser enquadrado como aeronauta porque não teria contrato de trabalho, uma vez que realizava apenas serviços privados para adquirir experiência diante da benevolência do proprietário.
6. Em 4/1/2017, foi lavrado Termo de Encerramento de Trâmite Físico (fls. 32).
7. Em 2/1/2018, a autoridade competente, após apontar a presença de defesa, decidiu pela aplicação, com atenuante previsto no inciso III do § 1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25, de 2008, e sem agravantes, de multa no valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais) para cada infração, totalizando R\$ 22.000,00 (vinte e dois mil reais) - 1337926 e 1384310.
8. Notificado da decisão por meio da Notificação de Decisão - PAS 44 (1400799) em 12/1/2018 (1562186), o Interessado apresentou recurso a esta Agência em 31/1/2018 (1562186).
9. Em suas razões, o Interessado reitera os argumentos trazidos em defesa. Aponta que o enquadramento empregado trataria de hipóteses de extrapolação de jornada, sem relação com apresentação em intervalo inferior a 30min da partida. Alega também valor exorbitante da multa e atitude confiscatória e requer aplicação do conceito de infração continuada, uma vez que todas as condutas estão em um mesmo contexto probatório e foram identificadas em uma mesma ação fiscal. Por fim, requer, no caso de manutenção da multa, sua fixação no valor único de R\$ 1.000,00 (um mil reais).
10. Tempestividade do recurso certificada em 16/8/2018 - Despacho ASJIN (2127314).  
É o relatório.

## II - PRELIMINARES

### *Da Regularidade Processual*

11. O Interessado foi regularmente notificado quanto à infração imputada (fls. 27), apresentando defesa (fls. 28 a 30). Foi regularmente notificado quanto à decisão de primeira instância (1562186), apresentando seu tempestivo recurso (1562186), conforme Despacho ASJIN (2127314).
12. Desta forma, aponto a regularidade processual do presente processo, a qual preservou todos os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitou também os princípios da Administração Pública, em especial ao contraditório e à ampla defesa, estando, assim, pronto para agora receber uma decisão de segunda instância administrativa por parte desta Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância (ASJIN).

## III - FUNDAMENTAÇÃO

13. Diante da infração do processo administrativo em questão, 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:

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;

14. A Lei nº 7.183, de 1984, regula o exercício da profissão de aeronauta, definida em seu art. 2º:

Lei nº 7.183/84

Art. 2º Aeronauta é o profissional habilitado pelo Ministério da Aeronáutica, que exerce atividade a bordo de aeronave civil nacional, mediante contrato de trabalho. (Revogada pela Lei nº 13.475, de 2017)

Parágrafo único. Considera-se também aeronauta, para os efeitos desta Lei, quem exerce atividade a bordo de aeronave estrangeira, em virtude de contrato de trabalho regido pelas leis brasileiras.

15. Em seu art. 20, a Lei nº 7.183, de 1984, dispõe o seguinte:

Lei nº 7.183/84

Capítulo II Do regime de trabalho

(...)

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. (Vide Lei nº 13.475, de 2017)

§ 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.

(...)

16. Ainda da Lei nº 7.183, de 1984, cumpre mencionar do art. 21, que fixa os limites de duração de jornada de trabalho de aeronauta:

Lei nº 7.183/84

Art. 21 A duração da jornada de trabalho do aeronauta será de: (Vide Lei nº 13.475, de 2017)

a) 11 (onze) horas, se integrante de uma tripulação mínima ou simples; (Vide Lei nº 13.475, de 2017)

b) 14 (quatorze) horas, se integrante de uma tripulação composta; e (Vide Lei nº 13.475, de 2017)

c) 20 (vinte) horas, se integrante de uma tripulação de revezamento. (Vide Lei nº 13.475, de 2017)

17. O cálculo de duração de jornada pode ser feito da seguinte forma:

<b>Apresentação (A)</b>	<b>Primeira partida</b>	<b>Último corte</b>	<b>Final da jornada (último corte + 30min) (B)</b>	<b>Total de jornada (sem adicional noturno)</b>	<b>Total de horas noturnas efetuadas</b>	<b>Adicional noturno (C)</b>	<b>Total de Jornada (B - A) + (C)</b>
19/4/2014 11:00	19/4/2014 11:00	19/4/2014 18:48	19/4/2014 19:18	8:18:00	0:00:00	0:00:00	8:18
20/4/2014 11:30	20/4/2014 11:30	20/4/2014 14:30	20/4/2014 15:00	3:30:00	0:00:00	0:00:00	3:30
26/4/2014 10:30	26/4/2014 10:30	26/4/2014 16:18	26/4/2014 16:48	6:18:00	0:00:00	0:00:00	6:18
3/5/2014 10:00	3/5/2014 10:00	3/5/2014 10:48	3/5/2014 11:18	1:18:00	0:00:00	0:00:00	1:18
8/5/2014 14:00	8/5/2014 14:00	8/5/2014 14:48	8/5/2014 15:18	1:18:00	0:00:00	0:00:00	1:18

9/5/2014 9:00	9/5/2014 9:00	9/5/2014 12:45	9/5/2014 13:15	4:15:00	0:00:00	0:00:00	4:15
10/5/2014 10:00	10/5/2014 10:00	10/5/2014 17:18	10/5/2014 17:48	7:48:00	0:00:00	0:00:00	7:48
12/5/2014 18:00	12/5/2014 18:00	12/5/2014 18:48	12/5/2014 19:18	1:18:00	0:00:00	0:00:00	1:18
13/5/2014 9:00	13/5/2014 9:00	13/5/2014 9:48	13/5/2014 10:18	1:18:00	0:00:00	0:00:00	1:18
2/6/2014 16:00	2/6/2014 16:00	2/6/2014 20:25	2/6/2014 20:55	4:55:00	0:00:00	0:00:00	4:55
3/6/2014 10:00	3/6/2014 10:00	3/6/2014 13:24	3/6/2014 13:54	3:54:00	0:00:00	0:00:00	3:54

18. Da leitura da tabela acima, fica claro que em nenhum dia mencionado no Auto de Infração nº 000411/2016 (fls. 1) foi extrapolado o limite de 11 (onze) horas. Ainda que se considerasse que a apresentação do piloto teria ocorrido 30 (trinta) minutos antes do horário registrado como sendo da partida, ainda assim os valores totais de jornada ficariam aquém do limite do art. 21 da Lei nº 7.183, de 1984.

19. Desta forma, não se afigura adequado enquadrar a conduta imputada ao Interessado na alínea "p" do inciso II do art. 302 do CBA, por não haver correlação entre o ato praticado e extrapolação dos limites de jornada de trabalho de aeronauta estipulados no art. 21 da Lei nº 7.183, de 1984. Pelo exposto acima, esta ASJIN entende que a alínea "p" do inciso II do art. 302 do CBA não é o enquadramento mais adequado para o caso em tela.

20. Conforme mencionado acima, a Lei nº 7.183, de 1984, só é aplicável aos pilotos no exercício da profissão de aeronauta, com contrato de trabalho. Assim, faz-se necessário averiguar se o Interessado enquadra-se neste caso para avaliar se a autuação com fulcro nesta Lei é cabível no caso em tela. Observa-se que não consta dos autos documento que comprove a existência de contrato de trabalho entre o Interessado e o proprietário ou operador da aeronave PR-BAO. Nota-se que, na decisão de primeira instância, foi destacada a ausência de comprovação da inexistência de vínculo empregatício, por meio, por exemplo, da cópia da Carteira de Trabalho e Previdência Social - CTPS, servindo esta como um dos fundamentos para a aplicação da multa.

21. Observa-se ainda que, de acordo com a Certidão de Inteiro Teor da aeronave PR-BAO, esta estava registrada na categoria TPP. As categorias de registro de aeronave são definidas na Resolução ANAC nº 293, de 2013, a seguir:

Res. ANAC 293/13

Capítulo VIII Das Categorias de Registro

(...)

Seção III Das aeronaves privadas

Art. 60 São aeronaves privadas as que não se enquadram na definição de aeronave pública, as quais devem ser registradas conforme as categorias relacionadas a seguir, em razão de sua utilização:

(...)

VI - Serviços Aéreos Privados (TPP): aeronaves empregadas em serviços realizados sem remuneração, em benefício dos proprietários ou operadores, compreendendo as atividades aéreas de recreio ou desportivas, de transporte reservado ao proprietário ou operador, de serviços aéreos especializados realizados em benefício exclusivo do proprietário ou operador, não podendo efetuar quaisquer serviços aéreos remunerados.

22. A norma é clara quanto à restrição de uso das aeronaves de categoria TPP para realização exclusiva de atividades em benefício dos proprietários ou operadores. O treinamento de terceiros não caracteriza serviço em benefício dos proprietários ou operadores. Logo, infere-se que não seria permitido a um operador ou proprietário emprestar sua aeronave para que piloto realizasse voos para adquirir

experiência, como narrado pelo Interessado em defesa e em recurso, uma vez que tal tipo de operação não representa benefício para seu proprietário ou operador. Aponta-se que, para todos os 11 (onze) voos descritos no Auto de Infração nº 000411/2016 (fls. 1), o campo "natureza do voo" está em branco, o que sinaliza possível dificuldade do próprio comandante em enquadrar estas operações em uma das opções permitidas para a categoria da aeronave.

23. Adicionalmente, cabe apontar que parte dos voos descritos no Auto de Infração nº 000411/2016 (fls. 1) teve passageiros a bordo, enquanto outros foram registrados de forma incompleta, sem informação do número de passageiros, conforme informações extraídas do Diário de Bordo:

<b>Data</b>	<b>Hora</b>	<b>De</b>	<b>Para</b>	<b>Passageiros</b>
19/4/2014	11h00min	SBPR	SBPR	2
19/4/2014	13h00min	SBPR	SBPR	2
19/4/2014	18h00min	SBPR	SBPR	2
20/4/2014	11h30min	SBPR	SBPR	2
20/4/2014	13h30min	SBPR	SBPR	2
26/4/2014	10h30min	SBPR	SBPR	3
26/4/2014	12h00min	SBPR	SBPR	3
26/4/2014	15h30min	SBPR	SBPR	3
3/5/2014	10h00min	SBPR	SBPR	não informado
8/5/2014	14h00min	SBPR	SBPR	não informado
9/5/2014	9h00min	SBPR	SBPR	não informado
9/5/2014	12h00min	SBPR	SBPR	não informado
10/5/2014	10h00min	SBPR	SBPR	não informado
10/5/2014	11h30min	SBPR	SBPR	não informado
12/5/2014	18h00min	SBPR	SBPR	não informado
13/5/2014	9h00min	SBPR	SBPR	não informado
2/6/2014	16h00min	SBPR	ZZZZ	não informado
2/6/2014	19h50min	ZZZZ	SBPR	não informado
3/6/2014	10h00min	SBPR	SBPR	não informado
3/6/2014	12h00min	SBPR	ZZZZ	não informado

24. O Regulamento Brasileiro da Aviação Civil 61 - RBAC 61 - Emenda 02, aprovado pela Resolução ANAC nº 305, de 2014, apresenta as prerrogativas da licença de piloto comercial e condições para seu exercício:

#### RBAC 61

##### Subparte E - Licença de Piloto Comercial

(...)

61.105 Prerrogativas do titular da licença de piloto comercial e condições que devem ser observadas para exercê-las

(a) Observado o cumprimento dos preceitos estabelecidos neste Regulamento, as prerrogativas do titular de uma licença de piloto comercial são:

(1) exercer todas as prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado da categoria de aeronave correspondente;

(2) atuar como piloto em comando de aeronave não empregada em voos de serviço de transporte aéreo público;

(3) atuar como piloto em comando em voos de serviços de transporte aéreo público, em uma aeronave certificada para operação com tripulação mínima de 1 (um) piloto;

(4) atuar como segundo em comando em voos de serviços de transporte aéreo público em uma aeronave certificada para operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos; e

(5) para a categoria dirigíveis, pilotar a aeronave em voos por instrumentos.

(b) Para que as prerrogativas do titular da licença possam ser exercidas à noite, o solicitante deve ter recebido instrução duplo comando em voo noturno na categoria apropriada, incluindo decolagens, aterrissagens e navegação.

(c) O exercício das prerrogativas da licença de piloto comercial em voos internacionais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos na seção 61.10 deste Regulamento.

(d) Nenhum titular de licença de piloto comercial pode atuar como piloto em comando, em operações internacionais de serviços de transporte aéreo público, após ter completado 60 (sessenta) anos de idade, exceto quando a operação requeira segundo em comando e este possua menos de 60 (sessenta) anos de idade.

(e) Nenhum titular de licença de piloto comercial pode atuar em operações internacionais de serviços de transporte aéreo público após ter completado 65 (sessenta e cinco) anos de idade.

25. Observa-se que o RBAC 61 não condiciona o exercício das prerrogativas de piloto comercial à existência de contrato de trabalho com o proprietário ou operador da aeronave. Logo, não é possível presumir que houvesse contrato de trabalho entre o Interessado e o proprietário ou o operador da aeronave PR-BAO.

26. Diante de todo o exposto acima, restam dúvidas sobre o ato infracional praticado, uma vez que não há documentos comprobatórios da existência de contrato de trabalho que permita a caracterização do piloto como aeronauta, ao mesmo tempo em que há indícios de que não seria possível a um piloto usar aeronave de terceiros registrada na categoria TPP para adquirir experiência. Restam dúvidas também sobre a efetiva natureza dos voos descritos no Auto de Infração nº 000411/2016 (fls. 1), pela ausência de registro completo no Diário de Bordo e pela presença de passageiros a bordo em alguns voos. Tais dúvidas impedem formar juízo sobre a adequação de imputar ao Interessado infração pelo descumprimento da Lei nº 7.183, de 1984, visto que esta Lei se aplica somente aos pilotos com contrato de trabalho para exercício de função a bordo, nos termos de seu art. 2º, conforme exposto acima.

27. Diante disso e visando a garantia da justiça da decisão administrativa, sugiro requerer mais informações à Superintendência de Padrões Operacionais - SPO, de forma que sejam apreciados os documentos do presente processo e sejam prestadas as informações solicitadas e as pertinentes e necessárias:

27.1. Solicita-se a juntada aos autos de documentos que comprovem que o Interessado possuía contrato de trabalho e atuava como aeronauta nos voos descritos no Auto de Infração nº 000411/2016 (fls. 1), bem como documentos que esclareçam a efetiva natureza daqueles voos.

28. O setor competente, caso assim entenda necessário, poderá acrescentar outras informações e considerações que julgar necessárias, bem como anexar outros documentos.

#### IV - CONCLUSÃO

29. Pelo exposto, sugiro **CONVERTER EM DILIGÊNCIA** o presente processo, retornando os autos à Secretaria da ASJIN, a fim de que sejam encaminhados à Superintendência de Padrões Operacionais - SPO, de forma que sejam analisados os documentos acostados ao processo e para que sejam prestadas as informações solicitadas e pertinentes, devendo retornar para julgamento na ASJIN no menor prazo de tempo possível, para análise, parecer e decisão de segunda instância.

30. Importante ainda observar o *caput* do art. 1º da Lei nº 9.873, de 1999, que estabelece prazo de prescrição para o exercício de ação punitiva pela Administração Pública Federal, direta e indireta.

À consideração superior.



Documento assinado eletronicamente por **Mariana Correia Mourente Miguel, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 17/05/2019, às 17:52, 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 **3030282** e o código CRC **663D740D**.

---

**Referência:** Processo nº 00065.565480/2017-51

SEI nº 3030282



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL  
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

**DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 727/2019**

PROCESSO Nº 00065.565480/2017-51  
INTERESSADO: JOMAR DE SOUZA MARTINS

Brasília, 17 de maio de 2019.

1. Trata-se de Recurso Administrativo interposto por JOMAR DE SOUZA MARTINS contra decisão de primeira instância proferida pela Superintendência de Padrões Operacionais - SPO em 2/1/2018, que aplicou onze multas no valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais) cada, totalizando R\$ 22.000,00 (vinte e dois mil reais), pelas infrações descritas no Auto de Infração nº 000411/2016, por descumprir o horário de apresentação de 30 (trinta) minutos de antecedência em relação ao horário previsto para o voo em 11 (onze) ocasiões no período de 19/4/2014 a 3/6/2014. As infrações foram capituladas na alínea "p" do inciso II do art. 302 do CBA, c/c § 3º do art. 20 da Lei nº 7.183, de 1984.

2. Considerando que não consta dos autos documento que comprove existência de contrato de trabalho entre o Interessado e o proprietário ou operador da aeronave PR-BAO nem documento que esclareça a natureza das operações descritas no Auto de Infração, acolho as manifestações apresentadas no Parecer 587 (3030282) e com base nas atribuições a mim conferidas pela Portaria nº 3.403, de 17/11/2016, e Portaria nº 2.829, de 20/10/2016, e com lastro no art. 40 da Resolução ANAC nº 472 de 2018, e competências ditadas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381 de 2016, **DECIDO:**

- **CONVERTER EM DILIGÊNCIA** o presente processo, solicitando à Superintendência de Padrões Operacionais - SPO que anexe documentos que comprovem a infração imputada, ou outros documentos, informações e considerações que julgar necessários que comprovem a prática do ato infracional pelo Interessado, nos termos do Parecer 587 (3030282).

3. À Secretaria para providências de praxe, devendo o processo retornar no menor prazo de tempo possível, para análise e futura decisão, observando os prazos prescricionais da Lei nº 9.873, de 1999.

**BRUNO KRUCHAK BARROS**

SIAPE 1629380

Presidente Turma Recursal - BSB

Assessor de Julgamento de Autos em Segunda Instância Substituto



Documento assinado eletronicamente por **Bruno Kruchak Barros, Presidente de Turma**, em 23/05/2019, às 19:05, 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 **3035725** e o código CRC **84140BDB**.