



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

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 122/2017

Brasília, 06 de outubro de 2017.

MARCOS PROCESSUAIS

Número do Processo	Auto de Infração	Valor da Sanção	Crédito de Multa	Data da Infração
60800.031307/2010-49	07030/2010	R\$ 3.500,00	643.078.143	17/12/2009

Interessado(s): RENATO CAVALCANTI DE OLIVEIRA

Infração: Extrapolação de jornada de trabalho

Lavatura AI: 14/12/2010 - **Notificação AI:** Não consta

Apresentação de Defesa: 25/01/2011

Convalidação do Auto de Infração: 27/08/2012

Enquadramento: Art. 302, II, alínea “p”, da Lei nº 7.565/86 - Código Brasileiro de Aeronáutica

Apresentação de Nova Defesa: 30/08/2012

Decisão Primeira Instância: 16/07/2014 - **Notificação DC1:** 30/10/2014

Apresentação peça recursal: 11/11/2014

Aferição da Tempestividade do recurso: 18/02/2015

Proponente: Alfredo Eduardo Anastácio de Paula – SIAPE 1438735 – Portaria ANAC nº 2.218, de 2014

1. INTRODUÇÃO

1.1. Trata-se de recurso interposto pelo Senhor RENATO CAVALCANTI DE OLIVEIRA, em face da decisão proferida no curso do Processo Administrativo nº 60800.031307/2010-49, originado do Auto de Infração nº. 07030/2010 (fls. 01), infração capitulada na alínea “p” do inciso II do artigo 302 do CBAer, com a seguinte descrição: “*Em vistoria realizada na Base Principal de Operação da VARIG*

LOGÍSTICA S.A, ao analisar a folha n.º 013078 do Diário de Bordo, do dia 17/12/2009, constatou-se que o Tripulante RENATO CAVALCANTI DE OLIVEIRA (COD. ANAC 663898) extrapolou os limites de Jornada de Trabalho em 2:04 h, tendo se apresentado à 07:00Z, para início da Jornada, encerrando a mesma às 20:04Z, sem interrupção programada da viagem, consistindo procedimento dissonante ao que estabelece a Lei n.º. 7.183, de 05 de abril de 1984, que, em seu art. 21, alínea "a", define o limite de 11 (onze) horas de duração de jornada de trabalho do aeronauta, se integrante de tripulação simples".

2. HISTÓRICO

2.1. Do Relatório de Fiscalização

Em relatório (fls. 02), a Fiscalização da ANAC informou que foi constatado que o tripulante extrapolou a jornada de trabalho prevista na legislação.

2.2. Da Defesa do Interessado

Embora não conste dos autos comprovante da notificação inequívoca do interessado quanto ao ato infracional que lhe foi imputado, o mesmo apresentou defesa à fls. 04, alegando que aceitou o voo por não haver tripulantes no hotel e estava dentro do horário regulamentar com decolagem prevista para às 14:00z e tempo estimado de 03:30hs de voo. Porém a carga começou a atrasar e assumiu em estender a jornada em 01 hora, devido a natureza da carga e precariedade do local para acondicionamento. “Além disto, o tempo de voo dilatou mais 00:24 minutos devido ao tráfego aéreo congestionado na chegada em Guarulhos e taxi de 00:15 minutos **extrapolando em mais 01:04, o limite diário**” - destaque nosso.

2.3.. Da Convalidação do Auto de Infração

À fls. 07/08 e 17, considerando a capitulação inicial da infração (art. 302, II, “j”) não se afigurar como a mais adequada à infração apurada, convalidou-se o AI, capitulando a infração no art. 302, II, alínea “p”, do CBAer, com fundamento no art. 9º, da Resolução ANAC nº 25/2008 e art. 7º, da Instrução Normativa ANAC nº 08/2008, reabrindo-se ao interessado o prazo para apresentação de defesa.

2.4. Da Apresentação de Nova Defesa

À fls. 09, o interessado se manifesta nos autos, reiterando as argumentações anteriormente apresentadas na defesa fls. 04.

2.5. Da Decisão de Primeira Instância

O setor competente, em Decisão de primeira instância (fls. 19/20v), confirmou o ato infracional, aplicando multa no patamar médio, no valor de R\$ 3.500,00 (três mil e quinhentos reais), com fundamento no Anexo I, da Resolução ANAC nº 25, de 25 de abril de 2008, por infração ao disposto no art. 302, inciso II, alínea "p", do Código Brasileiro de Aeronáutica, tendo considerado não incidir no caso a presença de circunstância atenuante ou agravante, capazes de influir na dosimetria da sanção.

O interessado foi regularmente notificado da Decisão em data de 30/10/2014 (fls. 21 e 43).

2.6. Das Razões do Recurso

Em grau recursal (fls. 36 e 40), o recorrente, em síntese, alega que no item 2.3 - Conclusão foi informado o nascer-do-sol às 08:15z, o que não reproduz a informação correta, como apresentado em consulta ao sistema do DECEA/COMAER, de modo que o nascer-do-sol naquela data, no local de origem em SBGR foi às 08:13z, diferentemente do horário apresentado na autuação, ficando os cálculos inexatos por conta desta diferença. Aduz, ainda, que no item 1.5 não foi mencionado que aceitou o voo de volta para Guarulhos por ter chegado carga perecível, sem haver local de acondicionamento no aeroporto, tendo assumido o voo por profissionalismo e por ainda estar dentro da regulamentação.

À fls. 40, em complementação ao recurso apresentado à fls. 36, informa que não foi mencionado no item 1.5 que aceitou o voo de volta para Guarulhos por ter chegado carga perecível, sem haver local de acondicionamento no aeroporto, tendo assumido o voo por profissionalismo e por ainda estar dentro da regulamentação, e que aceitou o voo de volta para Guarulhos embasado no art. 61, da Consolidação das

É o relatório.

3. PRELIMINARES

3.1. *Da Regularidade Processual*

Em que pese não constar dos autos comprovante inequívoco da notificação do interessado quanto à infração que lhe foi imputada, o mesmo apresentou defesa à fls. 04, que foi apreciada em primeira instância. Foi, ainda, regularmente notificado quanto à convalidação do Auto de Infração (fls. 07/085 e 17), bem como da Decisão prolatada em primeira instância (fls. 21 e 43), tendo apresentado tempestivo recurso (fls. 36 e 40).

Ressalto que o interessado, até a presente data, teve à sua disposição o acesso aos autos do processo, de forma que, em qualquer tempo, pudesse vir a ter ciência de seu trâmite, sendo que nesta proposta de decisão procurou-se considerar TODOS os atos, documentos e declarações constantes dos autos na presente data.

Desta forma, aponto a regularidade processual do presente processo, o qual preservou todos os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitou, também, aos princípios da Administração Pública, estando, assim, pronto para, agora, receber uma decisão de segunda instância administrativa por parte desta ASJIN.

4. FUNDAMENTAÇÃO - MÉRITO E ANÁLISE DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO

4.1 *Quanto à fundamentação da matéria – Extrapolação da Jornada de Trabalho*

A infração foi capitulada com base na alínea “p”, do inciso II, do art. 302, da Lei nº 7.565, de 19/12/1986 - CBAer, que dispõe o seguinte, *in verbis*:

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;

Os arts. 21 e 22, da Lei nº 7.183, de 05/04/1984, a qual regula o exercício da profissão de aeronauta, dispõem:

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 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 inalterado os limites prescritos na alínea “a” do art. 29 desta Lei.

§ 2º Nas operações com helicópteros a jornada poderá ter a duração acrescida de até 1 (uma) hora para atender exclusivamente a trabalhos de manutenção.

Art. 22 Os limites da jornada de trabalho poderão ser ampliados de 60 (sessenta) minutos, a critério exclusivo do comandante da aeronave e nos seguintes casos:

- a) inexistência, em local de escala regular, de acomodações apropriadas para o repouso da tripulação e dos passageiros;
- b) espera demasiadamente longa, em local de espera regular intermediária, ocasionada por condições meteorológicas desfavoráveis ou por trabalho de manutenção; e
- c) por imperiosa necessidade.

§ 1º Qualquer ampliação dos limites das horas de trabalho deverá ser comunicada pelo comandante ao empregador, 24 (vinte e quatro) horas após a viagem, o qual, no prazo de 15 (quinze) dias, a submeterá à apreciação do Ministério da Aeronáutica.

§ 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.

Conforme consta da Decisão fls. 28 e verso – item 2.3 – Conclusão - “constata-se, pela análise do documento acostado a duração da jornada realizada pelo tripulante à fl. 03, conforme a tabela abaixo (...) foi observado um acréscimo de 02h14min na jornada prevista para o Autuado. A duração da jornada ultrapassou o limite previsto na alínea "a", do artigo 21, da Lei nº 7.183/1.984".

Desta forma, restou configurada a prática de infração à legislação vigente.

4.2. Quanto às Alegações do Interessado

Apesar de não constar comprovante da notificação inequívoca do interessado, o mesmo apresentou defesa à fls. 04, defesa (fls. 09/15), cujos argumentos foram apreciados, e afastados, na decisão de primeira instância, cujos argumentos adota este Relator. Notificado da convalidação do Auto de infração, capitulando a infração no art. 302, II, alínea “p”, do CBAer, reabrindo-se-lhe o prazo para apresentação de defesa, o interessado se manifestou nos autos, reiterando as argumentações anteriormente apresentadas (fls. 07/09 e 17).

Em sede recursal (fls. 36 e 40) apresentou as argumentações detalhadas no item 2.6, supra, requerendo, ao final, o cancelamento do Auto de Infração.

Quanto a alegação que no item 2.3 - Conclusão foi informado o nascer-do-sol às 08:15z, o que não reproduz a informação correta, como apresentado em consulta ao sistema do DECEA/COMAER, visto que o nascer-do-sol naquela data, no local de origem em SBGR foi às 08:13z, diferentemente do horário apresentado na autuação, ficando os cálculos inexatos por conta desta diferença, a diferença apontada pelo recorrente é de apenas DOIS MINUTOS. Vê-se à fls. 20 e verso que os cálculos constantes da decisão recorrida apontam que “foi observado um acréscimo de 02h14min na jornada prevista para o Autuado”. Assim, a diferença de 02 (dois) minutos alegada pelo recorrente não é significativa, não havendo que se falar em "cálculos inexatos", portanto.

Da mesma forma, não merecem prosperar as alegação de que na decisão não foi mencionado que aceitou o voo de volta para Guarulhos por ter chegado carga perecível, sem haver local de acondicionamento no aeroporto, tendo assumido o voo por profissionalismo e por ainda estar dentro da regulamentação e que aceitou o voo de volta para Guarulhos embasado no art. 61, da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT. Observa-se à fls. 20 que a decisão recorrida cita expressamente que "o atraso no carregamento da carga não pode ser considerado como um dos motivos previstos para a ampliação da jornada. Além disso, não há anotações das ocorrências que podem amparar a ampliação de jornada”, de modo que as alegações apresentadas na defesa foram apreciadas em primeira instância.

Assim, o limite da jornada é expressamente estipulado no art. 21, da lei nº 7.183/84 (lei especial, regula o exercício da profissão de aeronauta), que prevê em seu art. 22 os casos em que tais limites poderão ser ampliados. Entende-se, s.m.j., que de acordo com o art. 22 da referida Lei, poderá ocorrer a ampliação da jornada de trabalho em 60 (sessenta) minutos, a critério do comandante, sendo que, entretanto, para que possa ser considerada a possibilidade de extensão como justificativa à extrapolação da jornada de trabalho, há de existir o motivador, quanto ao fato e, este existindo, terá que ser devidamente justificado e

com o devido registro nos documentos referentes à operação, para posterior comunicação à ANAC, o que não se verifica no presente caso.

Desta forma, as simples alegações do interessado não podem afastar a sanção administrativa aplicada, estando a decisão exarada em primeira instância, dentro da legalidade, de modo que não procedem as alegações do recorrente, conforme acima demonstrado.

4.3. *Quanto às Questões de Fato (quaestio facti)*

O fato, atestado pela fiscalização, corroborado pela cópia de escala do tripulante acostada à fls. 03, e reconhecido pelo próprio interessado à fls. 04, quando afirma expressamente que "além disto, o tempo de vôo dilatou mais 00:24 minutos devido ao tráfego aéreo congestionado na chegada em Guarulhos e taxi de 00:15 minutos **extrapolando em mais 01:04, o limite diário**", é que, realmente, ocorreu extrapolação de jornada por parte do interessado, se configurando, plenamente, o ato infracional.

5. DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

5.1. DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

Verificada a regularidade da ação fiscal, temos que verificar a correção do valor da multa aplicada como sanção administrativa ao ato infracional imputado.

Cabe ressaltar que o **Código Brasileiro de Aeronáutica** dispõe, em seu **art. 295** que a multa será imposta de acordo com a gravidade da infração. Nesse sentido, a Resolução nº 25/2008, que dispõe sobre o processo administrativo para a apuração de infrações e aplicação de penalidades no âmbito da competência da Agência Nacional de Aviação Civil determina em seu **art. 22** que sejam consideradas as circunstâncias agravantes e atenuantes na imposição da penalidade pecuniária.

5.2. *Das Condições Atenuantes ou Agravantes*

No caso em tela, não se identificou a presença de circunstâncias atenuantes ou agravantes capazes de influir na dosimetria da sanção, razão pela qual foi a multa aplicada no patamar médio previsto no Anexo I, da Resolução ANAC nº 25/2008.

5.3. *Da Sanção a Ser Aplicada em Definitivo*

Assim, quanto ao valor da multa aplicada pela Decisão de primeira instância administrativa (R\$ 3.500,00), temos que apontar a sua regularidade quanto à norma vigente por ocasião do ato infracional (Resolução ANAC nº. 25, de 25/04/2008 e alterações posteriores).

6. CONCLUSÃO

Ante ao exposto, sugiro por **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO** a sanção pecuniária aplicada por meio da Decisão prolatada pelo competente setor de primeira instância administrativa.

É a Proposta de Decisão.

ALFREDO EDUARDO ANASTÁCIO DE PAULA

Analista Administrativo



Documento assinado eletronicamente por **Alfredo Eduardo Anastacio de Paula, Analista Administrativo**, em 09/10/2017, às 16:21, conforme horário oficial de Brasília, com



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **1135447** e o código CRC **FF37BAFE**.



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

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 284/2017

PROCESSO Nº 60800.031307/2010-49

INTERESSADO: RENATO CAVALCANTI DE OLIVEIRA

Brasília, 19 de outubro de 2017.

1. De acordo com a proposta de decisão (SEI nº 1135447). 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.

2. 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:**

- **NEGAR PROVIMENTO** ao Recurso interposto no Processo nº 60800.031307/2010-49, **MANTENDO** a sanção pecuniária aplicada por meio da Decisão prolatada pelo competente setor de primeira instância administrativa, qual seja aplicar a multa de R\$ 3.500,00 (três mil e quinhentos reais) ao Sr. RENATO CAVALCANTI DE OLIVEIRA, por extrapolação de jornada de trabalho, que por sua vez implica infração ao art. 302, II, alínea “p”, da Lei nº 7.565/86 - Código Brasileiro de Aeronáutica.

3. À Secretaria.

4. Notifique-se.

BRUNO KRUCHAK BARROS

SIAPE 1629380

Presidente Turma Recursal – BSB

Assessor de Julgamento de Autos em Segunda Instância Substituto



Documento assinado eletronicamente por **Bruno Kruchak Barros, Presidente de Turma**, em 19/10/2017, às 14:16, 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 **1170243** e o código CRC **9C4A6166**.