



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

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 1736/2018

PROCESSO Nº 00065.076985/2013-12

INTERESSADO: MALOM PUCA BRITO DOS SANTOS

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	Notificação do AI	Defesa Prévia	Decisão de Primeira Instância (DC1)	Notificação da DC1	Multa aplicada em Primeira Instância	Recurso
00065.076985/2013-12	655171166	04652/2013	26/01/2012	27/03/2013	14/06/2013	04/07/2013	06/05/2016	Não consta	R\$ 2.000,00 (Dois mil reais)	28/06/2016

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 04652/2013, 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:

"Durante os dias 17 e 18/12/2012 foi realizada Auditoria de Acompanhamento na empresa Atlas Táxi Aéreo LTDA, no aeroporto de Jacarepaguá, Rio de Janeiro. Durante os dias supracitados, foram solicitados os Diários de Bordo das aeronaves e as Fichas individuais de Regulamentação dos aeronautas para análise criteriosa, onde constatou-se que o tripulante Marlom Puca Brito dos Santos, CANAC 716886, excedeu a jornada de trabalho, consistindo procedimento dissonante ao que estabelece a Lei nº 7.183 art. 21 alínea "a" que limita em 11 horas o limite de jornada de trabalho se integrante de uma tripulação simples."

1.3. Seguem anexo ao Auto de Infração nº 04652/2013 os seguintes documentos que consubstanciam as práticas infracionais:

- Relatório de Vigilância da Segurança Operacional nº 14443/2013;
- Cópia de página 4-7 do Manual Geral de Operações, (fl.05);
- Cópia da tela do sistema SACI - Detalhe Aeronavegante do Piloto Marlon Puca Brito dos Santos, (fl.06);
- Cópia da Ficha Individual de Regulamentação de Aeronauta - Helicópteros do piloto Marlom Puca Brito dos Santos referente ao mês de janeiro de 2012, (fl.07).

1.4. Da Defesa do Interessado

1.5. Devidamente notificado do AI, o interessado apresentou defesa prévia tempestiva constata no dia 04/07/2013, oportunidade em que expôs suas razões, alegando que:

Venho através desta carta justificar o Auto de infração 04652/2013.

Devido uma interpretação errônea da lei número 7183, artigo 43 por minha parte, no dia 26/01/2013 foi gozado por mim e computado na FIRA (ficha individual de Regulamentação de Aeronauta) 01:40 de almoço pelo simples motivo de eu achar que esse tempo extra de 40 minutos além de uma hora poderia estender minha jornada de trabalho em mais de 40 minutos.

Nunca tive a intenção de desrespeitar nenhuma lei, porque sei que essa lei existe para proteger o aeronauta e está aí para ser obedecida e respeitada.

gostaria de pedir a o Senhor a anulação desse auto de infração por ser tratar da primeira vez que isso acontece comigo.

1.6. Em 08/07/2013 o autuado apresentou nova manifestação, na qual argumenta que:

Eu, Marlom Puca Brito dos Santos (CANAC 716886), venho pela presente apresentar tempestivamente a minha defesa em relação ao auto de infração em referência, no qual me é imputado ter exercido a jornada de trabalho de 11 horas no dia 26/01/2012 em SBME.

Defesa:

Tenho por hábito anotar a minha jornada e horas de voo num rascunho e só no final da missão transcrevê-lo para a minha ficha de regulamentação, então possivelmente tenha lançado um voo

realizado em outro dia naquele dia 26/01/2012, pois não encontrei na documentação que a empresa me facultou nenhuma evidência de que naquele dia tenha feito mais voos além dos que constam na página 32 do Diário de Bordo 003/IMH/2012.

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

1.8. Em decisão motivada, o setor competente afastou as razões da defesa e considerou configurada infração à legislação vigente, determinando que:

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 (CM) de número 655171166 NO Sistema de Gestão de Créditos (SIGEC) da ANAC.

1.10. **Recurso**

1.11. Apesar de não constar dos autos do processo comprovante de ciência do autuado em relação à Decisão de Primeira Instância, em 28/06/2016 foi apresentado recurso. No documento o autuado alega que no dia 26/01/2012 ele teve uma interrupção de jornada iniciada às 11:20 e terminada às 13:00, conforme se pode comprovar pela cópia da Ficha Individual de Regulamentação de Aeronauta em anexo. Desta forma, no entender do tripulante, houve erro quando na Decisão de Primeira Instância não foi descontada essa interrupção para o cálculo da sua jornada.

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** - 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 n.º 9.873, de 23 de novembro de 1999. Julgo, pois, o(s) processo(s) apto(s) 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**

3.2. Com fulcro no art. 50 da Lei n.º 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 acostada às folhas 16 a 18 dos autos.

3.3. A autuação foi realizada com fundamento na alínea "p" do inciso II do art. 302 do CBA, Lei n.º 7.565/1986, que dispõe o seguinte:

Lei n.º 7.565/1986 (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;

3.4. Com interpretação sistemática ao disposto no **artigo 21, alínea "a" da Lei do Aeronauta:**

Lei n.º 7.183/1.984 (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. (g.n)

3.5. **Sobre a alegação do autuado de que não foi considerado o período entre 11:20 e 13:00 como uma interrupção de sua jornada**, veja que o §1º do artigo 21 acima transcrito é muito específico ao determinar que a interrupção programa de jornada não poderá ter duração inferior à 4 horas consecutivas - e se for proporcionado pelo empregador acomodações adequadas para repouso dos tripulantes. Desta forma, o tempo total de 01 hora e 40 minutos em que ele alega ter interrompido sua jornada do dia 26/01/2012 não é considerado válido para efeitos de cálculo de jornada de trabalho do aeronauta.

3.6. Aqui é necessário ressaltar que o sistema de aviação é baseado em regras, que estabelecem normas jurídicas de cumprimento obrigatório àqueles que se submetem a tutela estatal. Esse sistema de aviação pode ser chamado de ordem aeronáutica que é formada por atos, normas, costumes, valores, estruturas e tecnologias que possibilitam a segurança e a fluidez de um voo ou de uma série de voos, com vistas ao adimplemento, inclusive, dos compromissos internacionais relativos à aviação dos quais o país é signatário.

3.7. Assim restou configurada a materialidade infracional de extrapolação de jornada, mantidos os cálculos e termos da decisão de primeira instância, não tendo o interessado trazido 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 26/01/2012, 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.

4.6. **Da sanção a ser aplicada em definitivo** - 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.

5. **CONCLUSÃO**

5.1. 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 dadas 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, conforme consulta ao SIGEC, 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
00065.076985/2013-12	655171166	04652/2013	Extrapolar 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)

5.2. À Secretaria.

5.3. Notifique-se.

5.4. 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 12/11/2018, às 19:50, 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 **2100117** e o código CRC **2A326A93**.