

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 1738/2018

PROCESSO Nº 00065.133430/2013-85

INTERESSADO: ANTONIO SERGIO COUTINHO DA SILVA, 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	Notificação do AI	Defesa Prévia	Decisão de Primeira Instância (DC1)	Notificação da DC1	Multa aplicada em Primeira Instância	Recurso
00065.133430/2013-85	657642167	10095/2013	14/03/2013	13/08/2013	08/10/2013	29/10/2013	15/08/2016	não consta	R\$ 2.000,00 (Dois mil reais)	20/10/2016

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 10095/2013, 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 descreve a seguinte ocorrência:

Durante os dias 10 a 14/06/2013 foi realizada AUDITORIA ACOMPANHAMENTO na empresa Líder Táxi Aéreo S.A., em Belo Horizonte, BH. Durante os dias supracitados, foram recolhidas as escalas de voo executadas para análise criteriosa, onde foi constatado extrapolação da jornada de trabalho, consistindo procedimento dissonante ao que estabelece a lei nº 7.183 art. 21 alínea "a" que limita em onze horas o limite da jornada de trabalho se integrante de uma tripulação simples.

1.3. O Relatório de Fiscalização descreve as circunstâncias da constatação das infrações e reitera a descrição da ocorrência que motivou a decisão pela lavratura do presente auto de infração:

Durante os dias 10 a 14/06/2013 foi realizada AUDITORIA ACOMPANHAMENTO na empresa Líder Táxi Aéreo S.A., em Belo Horizonte, BH. Durante os dias supracitados, foram recolhidas as escalas de voo executadas para análise criteriosa, onde foi constatado extrapolação da jornada de trabalho, consistindo procedimento dissonante ao que estabelece a lei nº 7.183 art. 21 alínea "a" que limita em onze horas o limite de jornada de trabalho se integrante de uma tripulação simples. Segue em anexo cópia do diário de bordo.

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

- a) Página 0050 do diário de bordo da aeronave PT-KZR;
- b) Página do sistema SACI com os dados do interessado.

1.5. Da Defesa do Interessado**1.5. Defesa Prévia**

1.6. Devidamente notificado do AI, o interessado apresentou defesa prévia no dia 29/10/2013, oportunidade em que expôs suas razões alegando que:

"O fundamento legal lançado pela ANAC para lavradora do Auto de Infração baseou-se no artigo 21, alínea da Lei 7.183.

Entretanto, criando hipótese de exceção à regra do artigo 21, o artigo 22 da Lei 7.183/84 estabelece:

"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 escola regular, de acomodações apropriadas para o repouso da tripulação e dos passageiros;*
- b) espera demasiadamente longa em local de espera intermediário, ocasionado por condições meteorológicas desfavoráveis ou por trabalho de manutenção; e*
- c) por imperiosa necessidade"*

Verifica-se então, que em situações extraordinárias a jornada de trabalho do Aeronauta poderá ser regularmente estendida em até 60 (sessenta) minutos pelo Comandante da Aeronave.

Certo e que se tratava de um voo de transporte de passageiros, realizado no dia 14/03/2013, entre a cidade Lima - Peru (SPIM) e Foz do Iguaçu (SBFI), com posterior traslado da aeronave PT-KZR para SBBH (Belo Horizonte).

Nessa data, a decolagem inicial de SPIM foi atrasada, em relação ao horário inicialmente programado, em virtude de atrasos no fornecimento da comissaria de voo e na disponibilidade de viatura para reabastecer a aeronave. Assim, a primeira decolagem para SBFI ocorreu às 12h15min (fuso P).

Poucos minutos após o pouso intermediário em SBFI, que ocorreu às 15h55min (fuso P), iniciou-se forte chuva sobre o aeródromo, conforme os boletins meteorológicos anexados ao presente documento (anexo 3), condição meteorológica esse que se estendeu sobremaneira impossibilitando o reabastecimento por gravidade da aeronave, devido a condições de segurança, que o impedem na presença de descargas elétricas atmosféricas, bem como na

presença de chuva (risco de contaminação, com água, do combustível).

Sabedor da possibilidade de estender a jornada de trabalho por 60 minutos, com amparo na alínea (b) do Art. 22 da Lei 7.183, este aeronauta consultou seu co-piloto quanto as suas condições físicas, o qual informou estar descansado, e, assim entrou em contato telefônico com a Coordenação de Voos da Empresa Líder em Belo Horizonte, explicando a situação meteorológica reinante e o atraso na operação de reabastecimento. A referida Coordenação de Voos confirmou a previsão do prosseguimento do voo para Belo Horizonte (SBBH).

Assim, após o reabastecimento da aeronave, ocorrido com a melhoria das condições meteorológicas, realizou-se a decolagem subsequente da aeronave, às 18h00min local (fuso p), quase uma hora antes do pôr do sol nessa localidade (SBFI), 18h54min (fuso P), nesse dia (Anexo 4).

O pouso subsequente, e final, ocorreu em SBBH às 19h50min, prefazendo em total de 11h50min de jornada de trabalho, portanto dentro dos sessenta (60) minutos de acréscimo possível, estabelecidos na alínea (b) do Art. 22 da Lei 7.183/84, o qual estabelece tal possibilidade em decorrência de espera demasiada longa em local de espera regular intermediária ocasionada por condições meteorológicas desfavoráveis. Naquele dia 14/03/2013, tal de espera em SBFI foi igual, 02h05min.

Informo, ainda, que a tripulação da aeronave PT-KZR, após o corte dos motores SBBH no dia 14/03/2013, permaneceu na aeronave por apenas 10 minutos uma vez que, por estar na Base Líder BHZ, não houve qualquer outro trabalho necessário, portanto a extensão da jornada de trabalho não resultou em qualquer prejuízo quer seja aos aeronautas envolvidos quer seja às normas de segurança de voo.

Informo, por fim, que empresa Líder Táxi Aéreo foi por mim informada, sobre o tempo total de trabalho, com a utilização de parte dos 60 minutos que a Lei facilita ao Comandante da aeronave, pessoalmente na Coordenação de Voos da Base de Belo Horizonte logo após o pouso em SBBH, no mesmo dia, bem como que os horários de apresentação, de decolagens e dos pousos realizados no dia 14/03/2013 na aeronave PT-KZR, foram registrados no Sistema Horus (1pad) adotada pelo Setor de Operações da empresa.

Possível, portanto, a extrapolação da duração da jornada de trabalho por condições excepcionais, como ocorreu no caso em comento, inexistindo, assim, qualquer irregularidade punível por meio do presente Auto de Infração que deverá ser cancelado, como de direito.

Conclui-se, portanto, não ser razoável a aplicação da penalidade pela Administração Pública em decorrência de uma extrapolação de jornada ter ocorrido em virtude das condições meteorológicas desfavoráveis no local de escalão intermediária em caráter absolutamente excepcional.

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 médio**, 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 fixado no art. 22 da referida Resolução.

1.9. A partir da referida decisão foi originado o crédito de multa (CM) de número 658225167 no Sistema de Gestão de Créditos (SIGEC) da ANAC.

1.10. **Recurso**

1.11. Apesar de não constar nos autos do processo o comprovante de ciência do autuado com relação à Decisão de Primeira Instância, este apresentou **RECURSO** em 16/05/2016; no qual expõe as seguintes contestações:

I - NO MÉRITO, reclama que na Análise de Primeira Instância está escrito que *"a defesa em análise veio desprovida de documentos que demonstrassem o cumprimento dos requisitos do art. 22 da lei 7.183/84 e que permitissem a ampliação da jornada"*, o qual não procede porque em sua defesa o autuado encaminhou cópia dos boletins meteorológicos emitidos pelo DECEA no dia e hora da ocorrência em Foz do Iguaçu. Reclama também que, ao contrário do que foi afirmado naquela decisão, o autuado comunicou seu empregador, no dia do fato, que haveria uma extrapolação de jornada *"por intermédio do sistema informatizado HORUS, aplicativo em uso naquela época e preconizado pela empresa como meio de registro de ocorrências pelos tripulantes"*. Sobre tal comunicação, o autuado lamenta não ter mais acesso ao sistema, haja vista ter se desligado da empresa, e por isso ele não pode fazer prova do que afirma. Contesta que não pode ser responsabilizado pelo fato de a empresa Líder Táxi Aéreo ter falhado na comunicação do ocorrido à ANAC;

II - SOLICITA, por fim, que a Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância reconsidere a decisão tomada em primeira instância, ou, caso se entenda ser pertinente a aplicação da penalidade que ela seja no menor valor possível.

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. 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 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 acostada às folhas 16 a 19.

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

Lei nº 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 7.183/1984

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.

3.5. Há de se verificar que a Lei 7.183/1984, que regula o exercício da profissão de aeronauta, estabelece em seu Capítulo II o regime de trabalho que deve ser cumprido pelos aeronautas, determinando requisitos a serem cumpridos com relação à escala, à jornada de trabalho, aos períodos de sobreaviso e reserva, aos limites de voo e de pouso e aos períodos de repouso e folga. Da lei se destacam os seguintes artigos para o caso em análise:

Lei 7.183/1984

Art. 17 A determinação para a prestação de serviço dos aeronautas, respeitados os períodos de folgas e repouso regulamentares, será feita:

- a) por intermédio de escala especial ou de convocação, para realização de cursos, exames relacionados com o adestramento e verificação de proficiência técnica;
- b) por intermédio de escala, no mínimo semanal, divulgada com antecedência mínima de 2 (dois) dias para a primeira semana de cada mês e 7 (sete) dias para as semanas subseqüentes, para os voos de horário, serviços de reserva, sobreaviso e folga; e
- c) mediante convocação, por necessidade de serviço.

Art. 18 A escala deverá observar, como princípio, a utilização do aeronauta em regime de rodízio e em turnos compatíveis com a higiene e segurança do 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.

3.6. É importante ressaltar que os limites de jornada de trabalho podem ser ampliados de acordo com regras estabelecidas no art. 22 da Lei nº 7.183/1984:

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. (g.n.)

3.7. Isso posto, veja que a norma é clara ao exigir a comunicação de qualquer ampliação dos limites das horas de trabalho do aeronauta ao Ministério da Aeronáutica, sendo este, atualmente, substituído pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) quando da edição da Lei 11.182/2008, Lei de Criação da Agência.

3.8. Desta forma, quando na Análise de Primeira Instância se menciona que “a defesa em análise veio desprovida de documentos que demonstrassem o cumprimento dos requisitos do art. 22 da lei 7.183/84 e que permitissem a ampliação da jornada”, é exatamente questionando a ausência desta correspondência à ANAC - a qual deveria ter sido feita no prazo de 15 dias após a ocorrência do fato.

3.9. Sobre isso convém lembrar que o Processo Administrativo Sancionador é um processo formal no sentido de que deve ser reduzido a escrito e conter documentado tudo o que ocorre no seu desenvolvimento. Desta forma, a apresentação de provas materiais, no caso a apresentação do comunicado à ANAC, é necessário para que se possa afastar a acusação de que o autuado extrapolou os limites de jornada de trabalho de tripulação simples ou mínima fora dos casos previstos em lei.

3.10. Contudo, segundo cálculos apresentados na tabela de extrapolação efetiva constante na Análise de Primeira Instância, mesmo que ficasse provada a comunicação da ampliação do limite da hora de trabalho do aeronauta ainda haveria uma extrapolação de 04 minutos. Lembre-se que a regra é rígida ao permitir que esta jornada se estenda até um limite máximo de 60 (sessenta) minutos.

3.11. Ressalta-se 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.

3.12. Assim restou configurada a materialidade infracional de extrapolação de jornada no dia 14/03/2013, 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. Certificada a regularidade da ação fiscal, temos de verificar a correção do valor da multa aplicada como sanção administrativa ao ato infracional imputado. O Código Brasileiro de Aeronáutica dispõe no art. 295 que a multa será imposta de acordo com a gravidade da infração. Nesse sentido, a Resolução nº 25/2008 determina em seu art. 22 que sejam consideradas as circunstâncias agravantes e atenuantes na imposição da penalidade pecuniária.

4.2. Com relação à dosimetria da penalidade pecuniária para a infração cometida por pessoa física, a previsão da Resolução ANAC nº 25/2008 (Código ELT, letra “p”, da Tabela de Infrações do Anexo I - INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS A AERONAUTAS E AEROVIÁRIOS OU OPERADORES DE AERONAVES) é a de aplicação de multa no valor de:

- a) R\$ 2.000,00 (dois mil reais) no patamar mínimo;
- b) R\$ 3.500,00 (três mil e quinhentos reais) no patamar intermediário;
- c) R\$ 5.000,00 (cinco mil reais) no patamar máximo.

4.3. ATENUANTES - Vislumbra-se a possibilidade de aplicação de circunstância atenuante

em observância ao § 1º, inciso III, do art. 22 da Resolução ANAC nº 25 pelo fato da inexistência de aplicação de penalidade, julgada em definitivo, no último ano anterior ao cometimento da infração antes de proferida a decisão em primeira instância. Sobre isso deve-se ressaltar que na aplicação da atenuante será considerado o contexto fático do momento da averiguação das condicionantes de dosimetria em sede de primeira instância, tal como se pode observar no extrato anexo ao processo: SIGEC 657642167 (0061536).

4.4. AGRAVANTES - Por sua vez, não se verifica a pertinência da aplicação da nenhuma circunstância agravante das dispostas no § 2º, do Artigo 22 da Resolução nº. 25/08, ao caso ora em análise, conforme explanado supra.

4.5. Nos casos em que não há agravantes, e há atenuantes, deve ser aplicado o valor mínimo da tabela em anexo à Resolução nº 25/2008.

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 ditas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 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 nº 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 fixado no art. 22 da referida Resolução.

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Conduta	Sanção aplicada em segunda instância
00065.133430/2013-85	657642167	10095/2013	Extrapolar em 14/03/2013 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 Secretaria.

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 12/11/2018, às 19:49, 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 **2100614** e o código CRC **CC29038A**.