

**DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 1751/2018**

PROCESSO Nº 00066.026976/2015-32

INTERESSADO: GERSON PEREIRA COELHO, 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)	Local	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
00066.026976/2015-32	658898170	000194/2015/SSO	SBCG	12/02/2014	12/02/2015	30/06/2015	14/07/2015	19/01/2017	02/02/2017	R\$ 2.000,00 (Dois mil reais)	13/02/2017

**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 000194/2015/SSO, pelo descumprimento da legislação vigente com fundamento no **artigo 302, inciso II, alínea "p" da Lei nº 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:

*"De acordo com a folha nº 130156 do diário de bordo nº 02/PR-OAG/14, da aeronave PR-OAG, o comandante Gerson Pereira Coelho realizou jornada de trabalho de mais de 12h de duração em tripulação simples, infringindo o Art. 21, alínea 'a', da Lei nº 7.183/84 e cometendo a infração capitulada no Art. 302, inciso II, alínea 'p', da Lei nº 7.565/86."*

1.3. O Relatório de Fiscalização Nº 01/2015/GCTA/121/SP/SPO descreve as circunstâncias da constatação das infrações e motiva a decisão pela lavratura do presente auto de infração:

*I- A empresa Oceanair Linhas Aéreas S/A encaminhou durante o ano de 2014, notificações de extensão de jornada de trabalho regulamentar de aeronauta, como previsto no Art. 22 da Lei nº 7.183/84. A empresa encaminhou cartas juntamente com as páginas de diários de bordo relativas aos voos em que ocorreu ampliação de jornada de trabalho de aeronauta.*

*II- Entretanto, após realização dos cálculos de jornada de trabalho, considerando inclusive, horas de trabalho noturno, conforme previsto no Art. 22 da Lei 7.183/84, foi constatado que há casos de extrapolação de jornada de trabalho, um vez que a ampliação ultrapassou o limite de 60 minutos previsto na Lei do Aeronauta.*

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

- a) Carta nº 24/14 - OPR da empresa OCEANAIR LINHAS AÉREAS S/A (fl. 03);
- b) Folha nº 130156 do Diário de Bordo nº 02/PR-OAG/2014 (fl. 04).

**Defesa Prévia**

1.5. Devidamente notificado do AI, o interessado apresentou defesa prévia tempestiva no dia 14/07/2015, oportunidade em que expôs suas razões alegando que:

**"I - DOS FATOS E DOS FUNDAMENTOS PARA INSUBSISTÊNCIA DO AUTO DE INFRAÇÃO**

(...)

*A ocorrência foi capitulada no art. 302, inciso II, alínea 'p', da Lei nº 7.565/86 c/c art. 21, alínea 'a', da Lei nº 7.183/84.*

*No entanto, como restará cabalmente demonstrado, a autuação não pode subsistir, vez que o Defendente não cometeu qualquer infração à legislação vigente. Vejamos:*

*O Defendente, como piloto em comando do voo 6384, de 02/12/2014, decidiu pela extensão da jornada de trabalho da tripulação em função de imperiosa necessidade.*

*A apresentação ocorreu às 07:40 UTC e o corte no último trecho ocorreu às 19:06 UTC. Considerando que na data estava vigente o horário brasileiro de verão, não foi extrapolado o horário de regulamentação da tripulação, sendo a jornada estendida em 1h (uma hora).*

(...)

*Desta forma, resta demonstrada a ausência de fundamento para subsistência da autuação, pois a decisão do Defendente de conceder uma hora adicional à jornada da tripulação estava amparada pela legislação vigente.*

**II. DO PEDIDO**

*Ante o exposto, requer seja julgado insubsistente o Auto de Infração, com consequente arquivamento do processo administrativo, vez que, como cabalmente demonstrado, a decisão do Defendente em prosseguir o voo, concedendo uma hora adicional à jornada da tripulação, estava amparada pela legislação vigente, não havendo fundamento para a autuação."*

**Decisão de Primeira Instância - DC1**

1.6. Em decisão motivada, o setor competente afastou as razões da defesa e considerou configurada infração à legislação vigente, decidindo-se por:

*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.*

1.7. A partir da referida decisão foi originado o crédito de multa de número 658898170 no Sistema de Gestão de Créditos (SIGEC) da ANAC.

#### Recurso

1.8. Devidamente notificado a respeito da decisão condenatória de primeira instância em 02/02/2017, conforme faz prova a cópia de AR anexa (SEI! nº 0439536), o interessado interpôs **RECURSO** em 13/02/2017, o qual foi considerado tempestivo nos termos da Certidão ASJIN 1025426, onde alega:

I - **DOS FATOS E DOS FUNDAMENTOS PARA INSUBSISTÊNCIA DA DECISÃO PROFERIDA:** Em sua peça recursal solicita o arquivamento do processo administrativo, expondo que não há fundamento para a aplicação da penalidade. Afirma que, como piloto em comando do voo 6384, decidiu pela extensão da jornada de trabalho da tripulação por imperiosa necessidade, e acrescenta que a apresentação ocorreu às 07:40 UTC e o corte dos motores às 19:06 UTC. Em sua defesa alega que na data estava vigente o horário brasileiro de verão, e por isso não foi extrapolado o horário de regulamentação da tripulação, sendo a jornada estendida em uma hora. No entender do autuado, sua decisão se encontrava amparada pelo artigo 22 da Lei nº 7.183/84, art. 22.

II - **DO PEDIDO:** Requer que seja conhecido e provido o presente recurso, reformando a decisão proferida para cancelar a penalidade aplicada e determinando o arquivamento do processo administrativo.

1.9. **É o breve relato. Passa-se à análise**

## 2. PRELIMINARES

2.1. Recurso recebido em seu efeito suspensivo.

### Da regularidade processual

2.2. 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. Assim, julgo-o apto 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

### Da fundamentação da matéria e da materialidade infracional

3.1. 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 - PAS 203 (SEI! nº 0354124).

3.2. 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:

*Lei nº 7.565 (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;*

3.3. Com interpretação sistemática ao disposto no **artigo 21, alínea "a" da 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 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. (g. n.)*

### Das razões recursais

3.4. **Sobre a alegação de que a extrapolação da jornada ocorreu dentro dos limites determinados pelo artigo 22 da Lei nº 7.183/1984**, há de se verificar que a Lei 7.183 de 05/04/1984, 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 observados com relação à escala, à jornada de trabalho, aos períodos de sobreaviso e reserva, limites de voo e de pouso e períodos de repouso e folga. De onde se destacam os seguintes artigos:

*Art. 17 A determinação para a prestação de serviço dos aeronautas, respeitados os períodos de folgas e repousos 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 subsequentes, 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.

(...)

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.

3.5. Conforme cálculos constante da Análise de Primeira Instância - PAS 553, foi confirmada a extrapolação de 01 hora e 07 minutos na jornada do dia 12/02/2014. Desta forma, tendo em conta que o mencionado artigo permite a restrita ampliação da jornada em até 60 minutos, tem-se caracterizada a infração. Assim que nem a Carta n.º 24/14 - OPR da empresa OCEANAIR LINHAS AÉREAS S/A (fl. 03), comunicando a ampliação da jornada do dia 12/02/2014, protocolada em 20/02/2014, nem as anotações ao rodapé da folha n.º 130156 do Diário de Bordo n.º 02/PR-OAG/2014, onde se lê "estendida uma hora por manutenção não programada" servem como justificativa para a ocorrência da infração - e muito menos para seu afastamento.

3.6. Desta forma restou configurada a materialidade infracional de extrapolação de jornada no dia 12/02/2014, 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 12/02/2014, 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.

#### DA SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO

5.1. Dada a presença de circunstância atenuante e ausência de agravantes aplicáveis ao caso, a penalidade deve ser aplicada 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.

#### 6. CONCLUSÃO

6.1. 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 n.º 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 fincado no art. 22 da referida Resolução.

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Conduta	Sanção aplicada em segunda instância
00066.026976/2015-32	658898170	000194/2015/SSO	Extrapolar em 12/02/2014 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 **2107908** e o código CRC **E6716687**.

Referência: Processo nº 00066.026976/2015-32

SEI nº 2107908