

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 1658/2018

PROCESSO Nº 00065.101248/2015-27

INTERESSADO: MARCO ANTONIO MITIDIERI PATERNOSTRO

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
00065.101248/2015-27	660085179	001396/2015	27/06/2014	22/06/2015	05/08/2015	Não apresentou defesa	22/05/2017	05/06/2017	R\$ 2.000,00 (Dois mil reais)	06/06/2017

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 001396/2015, 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:

"Em auditoria feita nos dias 06 e 07 de outubro de 2014 na Banana Ar Táxi Aéreo, foi verificado na página nº 0618, do Diário de Bordo 12/PPKKA/2014, da aeronave PP-KKA, que o tripulante Marco Antônio Mitidieri Paternostro, CANAC 224949, extrapolou a jornada de trabalho máxima permitida pela alínea a do artigo 21 da Lei nº 7183, de 05/04/1983.

O início da jornada se deu às 09:45h do dia 26/06/2014/2014 e se encerrou às 01:20h do dia 27/06/2014, excedendo a jornada máxima permitida em 05 horas e 17 minutos."

1.3. **Relatório de Fiscalização nº 000429/2015 (fl.02)**

1.4. A fiscalização relata as circunstâncias da constatação das infrações e reitera a descrição das ocorrências que motivaram a decisão pela lavratura do presente auto de infração:

Em auditoria feita nos dias 06 e 07 de outubro de 2014 na Banana Air Táxi Aéreo, foi verificado na página nº 0618 do Diário de Bordo, da aeronave PP-KKA, que o tripulante Marco Antônio Mitidieri Paternostro, CANAC 224949, extrapolou a jornada de trabalho máxima permitida pela alínea "a" do artigo 21 da Lei nº 7.183, de 05/04/1983. O início da jornada se deu às 09:45h do dia 26/06/2014 e se encerrou às 01:20h do dia 27/06/2014, excedendo a em 05 horas e 17 minutos.

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

- Página nº 0618 do Diário de Bordo nº 12/PPKKA/14 (fl. 03);
- Papeletas Individuais de Horário de Serviço Externo referente ao Sr. RICARDO DE ALMEIDA DIAS, CANAC 229260, e ao Autuado (fl. 04/05);
- Telas do SACI do Detalhe Aeronavegante referentes aos citados aeronautas (fl. 06/07v).

1.6. **Da Defesa do Interessado**

1.7. Tendo sido notificado da lavratura do auto de infração em 05/08/2015, em 25/08/2015 o autuado apresentou solicitação de dilação do prazo de defesa (fl. 09). Em 15/12/2015 foi emitido o Ofício nº 28/2015/ACPI/SPO/RJ reabrindo o prazo de defesa de 20 (vinte) dias e facultando a requisição do arbitramento no montante correspondente a 50% do valor da multa - para o qual não consta comprovação de notificação do autuado. Em 17/05/2017 foi lavrado Termo de Decurso de Prazo (SEI! 0680912).

1.8. **Decisão de Primeira Instância - DC1**

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

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.

1.10. A partir da referida decisão foi originado o crédito de multa (CM) de número 660085179 no Sistema de Gestão de Créditos (SIGEC) da ANAC.

1.11. **Recurso**

1.12. Devidamente notificado a respeito da decisão condenatória em 05/06/2017, conforme faz prova a cópia de AR em anexo (SEI! 0784530), o interessado interpôs **RECURSO** (processo nº 00065.531907/2017-18) em 06/06/2017, considerado tempestivo nos termos da Certidão ASJIN 0932407. Em seu recurso alega que no caso em questão houve a extrapolação efetiva de apenas nove minutos. Afirma que foram tomadas as atitudes cabíveis durante o planejamento e decurso da jornada, para que ela estivesse toda dentro da legalidade; mas que alguns aspectos, como tráfego aéreo e meteorologia, fogem ao gerenciamento dos tripulantes e da empresa - tanto na origem, como em rota e no destino. Desta forma solicita o cancelamento do auto de infração.

1.13. **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-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**

3.1. **Da fundamentação da matéria e da materialidade infracional**

3.2. A Decisão de Primeira Instância - PAS 993 (SEI! 0680929), devidamente motivada e fundamentada pelo decisor competente, confirmou a materialidade infracional imputada ao interessado no Auto de Infração nº 001396/2015. Assim, restou comprovado que MARCO ANTONIO MITIDIERI PATERNOSTRO, Código ANAC 224949, extrapolou os limites da jornada de trabalho em 09 minutos no dia 26/06/2014, conforme cálculo apresentado na tabela constante da Análise de Primeira Instância (PAS 691); contrariando ao disposto no art. 302, inciso II, alínea "p" da Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986 que dispõe, *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;

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 inalterados os limites prescritos na alínea "a" do art. 29 desta lei. (g. n.)

3.4. Há de se verificar que a Lei 7.183/1984, que regula o exercício da profissão de aeronauta, estabelece em seu Capítulo II que 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:

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 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. 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.

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 no dia 27/06/2014, 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. 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 27/06/2014, que é a data da infração ora analisada.

4.5. 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.

4.6. 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.

4.7. **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, §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
-----	--------------------------	-----------------------	---------	--------------------------------------

00065.101248/2015-27	660085179	001396/2015	Extrapolar em 27/06/2014 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)
----------------------	-----------	-------------	--	-------------------------------------

- 5.2. À Secretaria.
5.3. Notifique-se.
5.4. Publique-se.

BRUNO KRÚCHAK 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 16/10/2018, às 14:57, 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 **2070857** e o código CRC **02A8D058**.

Referência: Processo nº 00065.101248/2015-27

SEI nº 2070857