



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

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 2210/2018

PROCESSO Nº 00065.147507/2013-02

INTERESSADO: LUIZ OTÁVIO SABONGI CAVALHEIRO

1. Recurso conhecido e recebido em seus efeitos suspensivos (art. 16 da Res. ANAC 25/2008).
2. Analisados todos os elementos constantes dos autos, em especial manifestações do interessado. Foi dada ampla oportunidade de manifestação no feito, respeitados prazos e dialética processual, de modo que preservados ampla defesa e contraditório inerentes ao certame.
3. De acordo com a proposta de decisão (SEI 2306389). 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.
4. Os argumentos de defesa foram insuficientes para afastar as incursões infracionais à luz do artigo 36 da Lei 9.784/1999.
5. Dosimetria proposta adequada para o caso.
6. 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 nº 381/2016, **DECIDO:**
 - **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO** a multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa no valor de **R\$ 2.000,00 (quatro mil reais)**, em desfavor do tripulante **Luiz Otavio Sabongi Cavalheiro, CANAC 104194**, por extrapolar a jornada de trabalho de 11(onze) horas, no dia 12/02/2013, em afronta ao art. 302, inciso II, alínea "p" da Lei nº 7.565/86 c/c § 1º do art. 22 da Lei nº 7.183/1984
7. À Secretária.
8. 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 10/10/2018, às 18:05, 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 **2305885** e o código CRC **DC70717E**.

PARECER Nº 9/2018/JULG ASJIN/ASJIN
PROCESSO Nº 00065.147507/2013-02
INTERESSADO: LUIZ OTÁVIO SABONGI CAVALHEIRO

Submeto à apreciação de Vossa Senhoria Proposta de DECISÃO ADMINISTRATIVA DE SEGUNDA INSTÂNCIA, nos termos da minuta anexa.

ANEXO

MARCOS PROCESSUAIS

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Data da Infração	Local	Hora	Tripulante/CANAC	Aeronave	Lavratura do AI	Notificação do AI	Decisão de Primeira Instância (DC1)	Notificação (DC1)	Valor da multa aplicada em Primeira Instância	Postagem do Recurso
00065.147507/2013-02	658421167	12221/2013/SSO	12/02/2013	Guarulhos/SP	03:47 UTC	Luiz Otavio Sabongi Cavalheiro/104194	PR-OAK	09/10/2013	04/11/2013	26/08/2016	09/12/2016	RS 2.000,00	19/12/2016

Enquadramento: Art. 302, inciso II, alínea "p" da Lei nº 7.565/86.

Infração: Extrapolação de jornada de trabalho.

Proponente: Thais Toledo Alves – SIAPE 1579629 (Portaria Nomeação Membro Julgador ANAC nº 453, de 08/02/2017)

INTRODUÇÃO

- 1.
2. O processo administrativo sancionador, originado pelo Auto de Infração supra, com fundamento no artigo 302, inciso II, alínea "p" da Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986.
3. Descreve o Auto de Infração:

Durante atividade de fiscalização, observou-se através da verificação do diário de bordo nº 01/PR-OAK/13 (Controle Eletrônico 062645) que o tripulante Luiz Otavio Sabongi Cavalheiro, CANAC 104194, realizou o voo O6-6379 de SBFZ para SBGR e extrapolou os limites da regulamentação do aeronauta (apresentação às 17:12 UTC de 11/02/2013 e corte dos motores às 03:47 UTC de 12/02/2013).

HISTÓRICO

4. **Defesa do Interessado** - o interessado alega que o comandante é que é o responsável pela operação e segurança da aeronave bem como pelo cumprimento da legislação e normas aplicáveis ao transporte aéreo, conforme art. 166 do CBA e art. 12 da Portaria Interministerial nº 3.016/1988 e assim, entende que o controle de jornada da tripulação não pode ser atribuído ao tripulante e a autuação não pode subsistir. Requer seja arquivado o processo administrativo.
5. **Decisão de Primeira Instância** - O setor competente em motivada decisão de primeira instância, afastou as razões da defesa prévia e confirmou ato infracional aplicando multa, **no patamar mínimo**, no valor de **R\$ 2.000,00 (quatro mil reais)**, como sanção administrativa, conforme a Tabela de Infrações do Anexo I da Resolução ANAC nº 25, de 25 de abril de 2008 e alterações, pela prática do disposto no art. 302, inciso II, alínea "p", da Lei nº 7.565/1986 - CBA. A multa foi aplicada no patamar mínimo por considerar a existência de circunstância atenuante de inexistência de aplicação de penalidades no último ano e ausência de circunstâncias agravantes.
6. **Do Recurso** - Em grau recursal, o interessado reitera estava subordinado a autoridade do comandante e este é o responsável pela operação e segurança da aeronave, bem como pelo cumprimento da legislação e normas aplicáveis ao transporte aéreo. Assim, entende que está isento de responsabilidade pelo cometimento da infração de extrapolação da jornada. Acrescenta que a fundamentação da decisão de primeira instância é contrária à Lei pois invoca o art. 294 do CBA que não guarda qualquer relação com o objeto apurado no processo administrativo em análise. Assim, requer a reforma da decisão para cancelar a penalidade aplicada e o conseqüente arquivamento do presente processo.

PRELIMINARES

7. **Da Regularidade Processual** - Considerados os marcos apontados no início dessa análise, acuso regularidade processual, visto que foram preservados todos os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitados os princípios da Administração Pública, em especial contraditório e ampla defesa. Julgo o processo apto para receber a decisão de segunda instância administrativa por parte desta Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância - ASJIN.

FUNDAMENTAÇÃO - MÉRITO E ANÁLISE DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO

8. **Quanto à fundamentação da matéria - Extrapolação da Jornada de Trabalho**
9. Diante da infração do processo administrativo em questão, a autuação foi realizada com fundamento na alínea 'p' do inciso II do art. 302 do CBA, Lei nº 7.565, de 1986:

CBA

Art. 302. A multa será aplicada pela prática das seguintes infrações:

II - infrações imputáveis a aeronautas e aeroviários ou operadores de aeronaves: (...)

10. Quanto ao presente fato, a fiscalização constatou no diário de bordo nº 01/PR-OAK/13 que o tripulante Luiz Otavio Sabongi Cavalheiro, CANAC 104194, realizou o voo O6-6379 de SBFZ para SBGR e extrapolou os limites da jornada de trabalho prevista na Lei nº 7.183, de 05 de abril de 1984.

11. Observa-se que a Lei nº 7.183, de 05/04/1984, a qual regula o exercício da profissão de aeronauta, dispõe sobre a jornada de trabalho, apresentando, em seu art. 20, a seguinte redação:

Lei nº 7.183/1984

Art 20 - Jornada é a duração do trabalho do aeronauta, contada entre a hora da apresentação no local de trabalho e hora em que o mesmo e encerrado.

§ 1º - A jornada na base domiciliar será contada a partir da hora de apresentação do aeronauta no local de trabalho.

§ 2º - Fora da base domiciliar, a jornada será contada a partir da hora de apresentação do aeronauta no local estabelecido pelo empregador.

§ 3º - Nas hipóteses previstas nos parágrafos anteriores, a apresentação no aeroporto não deverá ser inferior a 30 (trinta) minutos da hora prevista para o início do voo.

§ 4º - A jornada será considerada encerrada 30 (trinta) minutos após a parada final dos motores.

(grifo nosso)

12. Quanto à duração da jornada de integrante de uma tripulação simples, o art. 21, letra "a", da mesma Lei, apresenta o disposto 'in verbis':

Lei nº 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.

13. Em adição, o art. 22 da Lei nº 7.183/1984 traz outras disposições em relação à jornada de trabalho, conforme redação a seguir:

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.

§ 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.

14. Dessa forma, a norma é clara quanto ao limite de horas a ser observado na jornada de trabalho do aeronauta de uma tripulação mínima ou simples.

15. Considerando o exposto, verifica-se a subsunção dos fatos descritos à capitulação disposta no Auto de Infração e na decisão de primeira instância.

16. **Das Alegações do Interessado**

17. No que tange à alegação do recorrente de que estava subordinado à autoridade do comandante e este é o responsável pela operação e segurança da aeronave, bem como pelo cumprimento da legislação e normas aplicáveis ao transporte aéreo, entendo que isso não afasta a sua responsabilidade quanto à irregularidade constatada, visto que a subordinação dos membros da tripulação ao comandante a que se refere o art. 166 da Lei nº 7.565/86 é técnica e disciplinar e não enseja a possibilidade de descumprimento dos limites de jornada de trabalho previsto na Lei nº 7.183/84.

18. O atuado deve cumprir os limites de jornada de trabalho assim como todo aeronauta e não pode atribuir a responsabilidade pelo ato infracional que lhe está sendo imputado à terceiro pois é de sua responsabilidade o pleno cumprimento da norma. Dessa forma entendo que este argumento não deva prosperar.

19. Em relação à alegação de que a fundamentação da decisão de primeira instância é contrária à Lei pois invoca o art. 294 do CBA que não guarda qualquer relação com o objeto apurado no processo administrativo em análise e que a decisão deve ser reformada para cancelar a penalidade aplicada, a esse respeito saliento que a revisão dos atos administrativos pode ocorrer em qualquer momento processual, mediante motivação, conforme artigo 64 da Lei nº 9.784/1999.

20. Para prosseguimento da análise, importante fazer a diferenciação do que a doutrina denomina de *error in procedendo* e *error in iudicando*. O erro em procedendo consiste no erro do julgador em proceder. É um erro de forma. O decisor inobserva os requisitos formais para a prática do ato, culminando num decisório nulo. Noutro norte, o erro em iudicando consiste em um ato pelo qual o decisor se equivoca quanto à apreciação da demanda, seja porque erra na interpretação da lei, seja porque não adéqua corretamente os fatos ao plano abstrato da norma. Tal erro recai sobre o próprio conteúdo que compõe o litígio. É erro material e enseja reforma da decisão e não sua invalidação.

21. Ora, nota-se que é exatamente o caso tratado nos presentes autos. Quando da análise do pleito do interessado, em sede de defesa prévia, a primeira instância considerou que "o próprio Código Brasileiro de Aeronáutica, Lei nº 7.565/86, em seu artigo 294, Das Providências Administrativas, atenta a responsabilidade solidária de que tem cumprir ordem exorbitante ou indevida". Contudo, SMJ, entendo que essa interpretação está equivocada, pois o referido artigo trata da responsabilidade solidária

de quem cumpre ordem do proprietário ou explorador da aeronave e o caso ora tratado neste processo em nada se assemelha à responsabilidade solidária, posto que a infração cometida pelo autuado é de responsabilidade individual, autônoma.

22. Nada obstante, ratifico, parcialmente, os entendimentos da análise em primeira instância, tornando-os como parte integrante deste arrazoadado, com respaldo nos termos do artigo 50, §1º da Lei nº 9.784/1999, posto que, em verdade, a decisão de primeira instância esboçou o correto fundamento jurídico - art. 302, inciso II, alínea "p", da Lei nº 7.565/1986 - e apresentou as devidas contrarrazões aos aspectos fáticos e jurídicos trazidos na defesa, sendo tais contrarrazões fundamentadas para afastamento dos argumentos trazidos à baila, resultando assim na decisão prolatada e legalmente embasada.

23. Não há, portanto, que se falar em reforma da decisão para cancelar a penalidade aplicada e o consequente arquivamento do presente processo.

24. Diante do exposto, entendo que as alegações do Interessado não foram suficientes para afastar a aplicação da sanção administrativa quanto ao ato infracional praticado.

DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

25. A Instrução Normativa Anac nº 08/2008, determina que a penalidade de multa deve ser calculada a partir do valor intermediário constante das tabelas aprovadas em anexo à Resolução Anac nº 25, em vigor desde 28/04/08, observando-se as circunstâncias atenuantes e agravantes existentes.

26. Destaca-se que com base no Anexo I da Resolução ANAC nº 25, de 25 de abril de 2008, o valor da multa referente a letra "p" da Tabela II - INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS A AERONAUTAS E AEROVIÁRIOS OU OPERADORES DE AERONAVES, poderá ser imputado em **R\$ 2.000,00** (patamar mínimo), **R\$ 3.500,00** (patamar intermediário) ou **R\$ 5.000,00** (patamar máximo).

Das Circunstâncias Atenuantes

28. 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.

29. Da mesma forma, entende-se que a interessada 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.

30. Para a análise da circunstância atenuante prevista no inciso III do §1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008 - **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 **12/02/2013**, - que é a data da infração ora analisada.

31. Em pesquisa no Sistema Integrado de Gestão de Créditos - SIGEC dessa Agência, ora anexada a essa análise (SEI 2305696) ficou demonstrado que **não há penalidades anteriormente aplicadas ao autuado nessa situação**, qual seja, aplicação de penalidades em definitivo referente à fato ocorrido dentro dos 12 meses anteriores ao fato que deu origem à infração em análise. **Assim, deve ser considerada essa circunstância atenuante como causa de diminuição do valor da sanção.**

Das Circunstâncias Agravantes

33. Quanto à existência de circunstâncias agravantes, não se vê, nos autos, qualquer elemento que configure as hipóteses previstas no § 2º do artigo 22 da Resolução ANAC nº 25/2008.

34. **Da sanção a ser aplicada em definitivo** - Por tudo o exposto, dada a existência de **circunstância atenuante e ausência de agravantes** aplicáveis ao caso, **entendo que deva ser mantida a sanção aplicada pela primeira instância administrativa, no valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais)**, que é o valor mínimo previsto, à época dos fatos, para a hipótese da letra "p" da Tabela II - INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS A AERONAUTAS E AEROVIÁRIOS OU OPERADORES DE AERONAVES do Anexo I da Resolução ANAC nº 25, de 25 de abril de 2008.

CONCLUSÃO

35. Ante o exposto, voto pelo conhecimento e **NÃO PROVIMENTO** dos Recursos, **MANTENDO** a multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa no valor de **R\$ 2.000,00 (quatro mil reais)**, em desfavor do **tripulante Luiz Otavio Sabongi Cavalheiro, CANAC 104194**, por extrapolar a jornada de trabalho de 11(onze) horas, no dia 12/02/2013, em afronta ao art. 302, inciso II, alínea "p" da Lei nº 7.565/86 c/c § 1º do art. 22 da Lei nº 7.183/1984.

36. É o Parecer e Proposta de Decisão.

37. Submete-se ao crivo do decisor.



Documento assinado eletronicamente por **Thais Toledo Alves, Analista Administrativo**, em 08/10/2018, às 17:25, 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 **2306389** e o código CRC **B206CEBA**.

	SIGEC :: SISTEMA INTEGRADO DE GESTÃO DE CRÉDITOS
	Atalhos do Sistema: Menu Principal

:: MENU PRINCIPAL

 Dados da consulta  Consulta

Extrato de Lançamentos

Nome da Entidade: LUIZ OTAVIO SABONGI CAVALHEIRO

Nº ANAC: 30013854640

CNPJ/CPF: 14473778851

 CADIN: Não

Div. Ativa: Não

Tipo Usuário: Integral

 UF: SP

Receita	NºProcesso	Processo SIGAD	Data Vencimento	Data Infração	Valor Original	Data do Pagamento	Valor Pago	Valor Utilizado	Chave	Situação	Valor Débito (R\$)
2081	<u>658421167</u>	00065147507201302	20/01/2017	12/02/2013	R\$ 2 000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
Total devido em 03/10/2018 (em reais):											0,00

Legenda do Campo Situação

DC1 - Decidido em 1ª instância mas ainda aguardando ciência	CP - Crédito à Procuradoria
PU1 - Punido 1ª Instância	PU3 - Punido 3ª instância
RE2 - Recurso de 2ª Instância	IT3 - Punido pq recurso em 3ª instância foi intempestivo
ITD - Recurso em 2ª instância intempestivo , mas ainda aguardando ciência do infrator	RAN - Processo em revisão por iniciativa da ANAC
DC2 - Decidido em 2ª instância mas aguardando ciência	CD - CADIN
DG2 - Deligências por iniciativa da 2ª instância	EF - EXECUÇÃO FISCAL
CAN - Cancelado	PP - PARCELADO PELA PROCURADORIA
PU2 - Punido 2ª instância	GPE - GARANTIA DA EXECUÇÃO POR PENHORA REGULAR E SUFICIENTE
IT2 - Punido pq recurso em 2ª foi intempestivo	SDE - SUSPENSÃO DA EXIGIBILIDADE POR DEPÓSITO JUDICIAL
RE3 - Recurso de 3ª instância	SDJ - SUSPENSÃO DA EXIGIBILIDADE POR DECISÃO JUDICIAL
ITT - Recurso em 3ª instância intempestivo , mas ainda aguardando ciência do infrator	GDE - Garantia da Execução por Depósito Judicial
IN3 - Recurso não foi admitido a 3ª instância	PC - PARCELADO
AD3 - Recurso admitido em 3ª instância	PG - Quitado
DC3 - Decidido em 3ª instância mas aguardando ciência	DA - Dívida Ativa
DG3 - Deligências por iniciativa da 3ª instância	PU - Punido
RVT - Revisto	RE - Recurso
RVS - Processo em revisão por iniciativa do interessado	RS - Recurso Superior
INR - Revisão a pedido ou por iniciativa da anac não foi admitida	CA - Cancelado
	PGDJ - Quitado Depósito Judicial Convertido em Renda

Registro 1 até 1 de 1 registros

Página: [1] [\[Ir\]](#) [\[Reg\]](#)

 Tela Inicial  Imprimir  Exportar Excel