



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

**DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 1645/2018**

PROCESSO Nº 00066.026970/2015-65

INTERESSADO: RICARDO MICHEL GRAMULHA

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
00066.026970/2015-65	660306178	000187/2015/SPO	10/01/2014	12/02/2015	30/06/2015	28/07/2015	24/05/2017	19/06/2017	R\$ 2.000,00 (Dois mil reais)	29/06/2017

**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 000187/2015/SPO, 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:

De acordo com a folha nº 108506 do diário de bordo nº 30/PR-ONK/14, da aeronave PR-ONK, o comandante Ricardo Michel Gramulha realizou jornada de trabalho de mais de 12h de duração em tripulação simples, infringindo a Art. 21, alínea "a", da Lei nº 7.183/84 e cometendo 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:

A empresa Oceanair 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.

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, uma vez que a ampliação ultrapassou o limite de 60 minutos previsto na Lei do Aeronauta.

Dessa maneira, a empresa Oceanair Linhas Aéreas S/A cometeu infração capitulada no artigo 302, inciso III, alínea "o" do Código de Aeronáutica (Lei 7.565/86) cumulado com o Art. 21, alínea "a", da lei 7.183/84, ao permitir a extrapolação de jornada de trabalho de seus aeronautas.

O comandante do voo, de acordo com o Art. 166, parágrafo 3º, inciso I, do CBA, é responsável pelo controle da jornada de trabalho da tripulação da aeronave. Sendo assim, o comandante de cada voo cometeu infrações capituladas no Art. 302, inciso II, alínea "n", do CBA, cumulado com o Art. 21, alínea "a", da lei 7.183/84, ao permitir a extrapolação da sua própria jornada de trabalho e da tripulação do voo.

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

- Carta n.º 01/14- OPR da AVIANCA LINHAS AÉREAS comunicando à ANAC a extensão de jornada do Autuado, emitida em 13/01/2014;
- Página n.º 108506 do Diário de Bordo n.º 30/PRONK/14.

**1.5. Da Defesa do Interessado**

1.6. Devidamente notificado do AI, o interessado apresentou defesa prévia tempestiva no dia 28/07/2015, oportunidade em que expôs suas razões alegando que:

"(...)

*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 6318, de 10/01/2014, decidiu pela extensão da jornada de trabalho da tripulação em função de imperiosa necessidade, por motivos meteorológicos.*

*A apresentação ocorreu às 15:00 horário de Brasília (17:00Z), podendo, desta forma, voar até*

as 01:33 horário de Brasília, já se considerando a hora adicional.

O corte dos motores foi realizado as horário de Brasília, tendo sido estendido 07 (sete) minutos apenas, considerando que na data estava vigente o horário brasileiro de verão.

Tal decisão estava amparada pela legislação que regula o exercício da profissão de aeronauta, Lei 7.183/84, que assim dispõe:

(...)

Analisando-se o registro, pode-se observar que foi inserido na página do Diário de Bordo o horário local (15:00 BSB) e não o horário GMT, que seria 17:00h. Isso ocorreu por equívoco no momento do preenchimento, tanto que pode se observar o adendo BSB ao lado do horário de respectiva apresentação, fazendo referência ao horário de Brasília e não GMT, possivelmente para evitar a rasura do livro ou o cancelamento da página.

Desta forma, a verificação dos registros demonstra que não foi realizada jornada de trabalho superior à 12h, restando 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.

(...)

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."

#### 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, sugerindo que:

Face ao exposto, sugere-se a aplicação d 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, e ausência de circunstância agravante prevista no parágrafo primeiro ou segundo, 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 660306178 no Sistema de Gestão de Créditos (SIGEC) da ANAC.

#### 1.10. **Recurso**

1.11. Devidamente notificado a respeito da decisão condenatória em primeira instância na data de 19/06/2017, conforme faz prova a cópia de Aviso de Recebimento (AR) em anexo, o interessado interpôs **RECURSO** em 29/07/2017, considerado tempestivo nos termos da Certidão ASJIN (0919509) no qual, em síntese, alega;

I- **DOS FATOS E DOS FUNDAMENTOS PARA A REFORMA DA DECISÃO** - O interessado em seu recurso alega que a referida decisão deve ser reformada, com consequente cancelamento da penalidade aplicada e arquivamento do processo administrativo, vez que o recorrente não extrapolou, fora dos casos previstos em, o limite de jornada. Aponta que o recorrente decidiu pela extensão da jornada de trabalho da tripulação em função de imperiosa necessidade, por motivos meteorológicos, como comprovam os documentos em anexo (doc. 01). Cita a lei 7.183/84, art. 22, como fundamento de seus argumentos. Ressalta que a programação do dia 10/01/2014 era: João Pessoa/Brasília/Guarulhos e Guarulhos/Florianópolis/Porto Alegre, com início da jornada às 15:00 (hora local). Ocorre que durante a descida em Brasília houve uma pane na aeronave, causando sua indisponibilidade para as etapas seguintes. Assim, houve a troca não programada da aeronave. Segue afirmando que chegando em São Paulo as condições meteorológicas não eram favoráveis, retardando o horário do pouso. Em seu entender, mesmo com os atrasos não havia motivo para não prosseguir a programação, vez que, ainda assim, seria concluída dentro da regulamentação. De acordo com o autuado: "*no trecho Florianópolis/Porto Alegre havia uma grande formação em deslocamento, ocasionando diversos desvios. Após retorna para rota programada houve sequenciamento para prosseguir atrás de uma aeronave a jato de empresa congênere, que estava em baixa velocidade. Desta forma houve necessidade de redução de velocidade. A aeronave foi autorizada a pousar a cerca de 300ft, as 00h33min hora local, limite do término da jornada. O corte dos motores foi realizado as 00h40min horário de Brasília, tendo sido estendido 07 (sete) minutos, considerando que na data estava vigente o horário brasileiro de verão*". O autuado alega que pela análise dos registros do diário de bordo (Folha 108506, do diário de bordo n° 30/PR-ONK/14) é possível observar que foi inserido o horário local e não o horário GMT. Anexa cópia de sua escala de trabalho para o mês de janeiro de 2014 (doc. 03) para comprovar seu horário de apresentação registrado no horário de Brasília (15h00min). Desta forma, os registros comprovam que não foi realizada jornada de trabalho superior ao limite previsto, bem como que a decisão do recorrente de estender em uma hora a jornada estava amparada pela legislação vigente, não havendo fundamento pra subsistência da decisão proferida.

II - **PEDIDO** - Requer que seja acolhido e provido presente recurso, reformando-se a decisão proferida para cancelar a penalidade aplicada, com arquivamento.

#### 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 n° 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).

### **FUNDAMENTAÇÃO: MÉRITO E ANÁLISE DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO**

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

3.2. 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;

3.3. 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 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.

#### **3.4. Das razões recursais**

3.5. **O autuado alega que houve o preenchimento equivocado da página 108506 do Diário de Bordo nº 30/PR-ONK/14**, onde foi registrado que o horário de apresentação se deu às 15:00 quando foi, na verdade, às 17:00 (horário Zulu).

3.6. Para fazer prova de suas alegações, o autuado anexa ao recurso:

a) Cópia da página 103744, do Diário de Bordo nº 086/PR-AVB/2014, que registra a primeira etapa da sua programação de voos no dia 10/01/2014;

b) Cópia da sua escala para o mês de janeiro de 2014.

3.7. Sobre a página 103744 do Diário de Bordo nº 086/PR-AVB/2014, sua juntada aos autos do processo permite comprovar os fatos alegados pelo autuado. Ele afirma que "*a programação do Recorrente para o dia 10/01/2014 era: João Pessoa/Brasília/Guarulhos e Guarulhos/Florianópolis/Porto Alegre, com início da jornada às 15h00min (hora local). Ocorre que durante a descida em Brasília houve uma pane na aeronave, causando sua indisponibilidade para as etapas seguintes. Assim, houve a troca não programada da aeronave*". Tal mudança de aeronave se atesta pela análise da cópia da página 108506 do Diário de Bordo nº 30/PR-ONK/14, anexa ao auto de infração, que trata de aeronave distinta daquela na qual ele iniciou sua jornada de trabalho do dia 10/01/2014. Assim, é possível confirmar que a apresentação do tripulante RICARDO MICHEL GRAMULHA, no dia 10/01/2014, se deu às 15:00 (horário de Brasília) com encerramento de sua jornada às 01:18 (horário de Brasília).

3.8. Dessa forma, entendo que houve vício na decisão condenatória de primeira instância; falha que compromete a aderência fática ao contexto jurídico-regulatório do caso. O vício implica inobservância de um dos requisitos do ato administrativo, que, *in caso*, deve ser considerado nulo. O interessado trouxe elementos ao processo que desconstruem a materialidade da infracional.

3.9. O art. 53 da Lei 9.784/99 (Lei de Processo Administrativo - LPA) autoriza: "a Administração deve anular seus próprios atos, quando eivados de vício de legalidade, e pode revogá-los por motivo de conveniência ou oportunidade, respeitados os direitos adquiridos". Trata-se do princípio da autotutela administrativa, já previsto em súmulas do STF:

Súmula nº 346

"A Administração Pública pode declarar a nulidade dos seus próprios atos"

Súmula nº 473

A Administração pode anular seus próprios atos, quando eivados de vícios que os tornam ilegais, porque deles não se originam direitos; ou revoga-los, por motivo de conveniência ou oportunidade, respeitados os direitos adquiridos, e ressalvada, em todos os casos, a apreciação judicial.

3.10. Assim, por todo o exposto e ante o vício de motivação da Decisão de Primeira Instância, que compromete a aderência fática ao contexto jurídico do caso, bem como pelos permissivos do art. 53 e 64 da LPA, embora existam indícios de materialidade no caso, entendo pela necessidade de declarar a nulidade daquela decisão por vício de motivação.

3.11. Observados os prazos prescricionais, devem os autos retornarem ao órgão decisor de primeira instância para ciência da presente decisão e, caso entenda pertinente ante a instrução processual, prolação de nova decisão.

### **4. DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO**

4.1. Prejudicado ante a natureza da presente análise.

### **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:

I- **POR CONHECER DO RECURSO E DECLARAR NULA** a decisão prolatada pela competente autoridade de primeira instância administrativa em desfavor do INTERESSADO, ante vício de motivação do decisório por inadequação do contexto fático à fundamentação jurídica;

II - **CANCELAR** o crédito de multa 660306178 ante a presente decisão.

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 22/10/2018, às 16:53, 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 **2066358** e o código CRC **64DAB1EF**.

Referência: Processo nº 00066.026970/2015-65

SEI nº 2066358