



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

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 1917/2018

PROCESSO Nº 00065.077623/2013-49

INTERESSADO: MARCOS RODRIGUES ALVES, Coordenação de Controle e Processamento de Irregularidades

Brasília, 03 de setembro de 2018.

1. Trata-se de Recurso Administrativo interposto por **MARCOS RODRIGUES ALVES**, contra Decisão de 1ª Instância da Superintendência de Padrões Operacionais – SPO, proferida em 10/08/2016 que aplicou multa no valor de R\$ 2.000,00 pela prática da infração descrita no AI nº 5678/2013/SSO, qual seja, extrapolar o tempo de jornada de trabalho, previsto em Lei. A infração foi capitulada na alínea “p” do inciso II do art. 302 do CBA c/c o artigo 21, da Lei nº 7.183/84 - *Exceder, fora dos casos previstos em Lei, os limites de horas de trabalhos ou de voo.*

2. Considerando que a Recorrente não apresentou nas razões recursais qualquer argumento ou prova capaz de desconstituir a infração imposta na decisão recorrida, por celeridade processual, com fundamento no artigo 50, §1º, da Lei nº 9.784/1999, ratifico a integralidade dos argumentos trazidos na Proposta de Decisão [**1708/2018/ASJIN – SEI 2185681**], e com base nas designações que constam nas Portarias da ANAC nº 751, de 07/03/2017 e 1518, de 14/05/2018, e com lastro no art. 17-B, inciso I da Resolução ANAC nº 25/2008, e competências dadas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381/2016, **DECIDO**:

- por conhecer, **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso interposto por **MARCOS RODRIGUES ALVES**, ao entendimento de que restou configurada a prática da infração descrita no Auto de Infração nº 5678/2013/SSO e capitulada na alínea “p” do inciso II do art. 302 do CBA c/c o artigo 21, da Lei nº 7.183/84, **MANTENDO a multa** aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa no valor de **R\$ 2.000,00** (dois mil reais) – conforme o item “p” da Tabela II (INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS A AERONAUTAS E AEROVIÁRIOS OU OPERADORES DE AERONAVES) do ANEXO I da Resolução ANAC nº. 25/08 - com reconhecimento da aplicabilidade de atenuante e inexistência de agravantes previstas no artigo 22 da Resolução ANAC nº. 25/08, referente ao Processo Administrativo Sancionador nº 00065.077623/2013-49 e ao Crédito de Multa 657373168.

3. Encaminhe-se à Secretaria da ASJIN para as providências de praxe.

4. Publique-se.

5. Notifique-se.

CÁSSIO CASTRO DIAS DA SILVA

SIAPE 1467237

Presidente Turma Recursal – RJ



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Técnico(a) em Regulação de Aviação Civil**, em 06/09/2018, às 15:09, 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 **2185768** e o código CRC **B44B3946**.



PARECER N° 1708/2018/ASJIN
PROCESSO N° 00065.077623/2013-49
INTERESSADO: MARCOS RODRIGUES ALVES, COORDENAÇÃO DE CONTROLE E
PROCESSAMENTO DE IRREGULARIDADES

Submeto à apreciação de Vossa Senhoria Proposta de DECISÃO ADMINISTRATIVA DE SEGUNDA INSTÂNCIA sobre EXTRAPOLAÇÃO DA JORNADA DE TRABALHO, nos termos da minuta anexa.

AI: 5678/2013/SSO Data da Lavratura: 12/04/2013

Crédito de Multa (SIGEC): 657373168

Infração: Extrapolação Da Jornada De Trabalho

Enquadramento: art. 302, inciso II, alínea “p” do Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), Lei nº 7.565 c/c art. 21, da Lei nº 7.183/84.

Data da infração: 08/11/2011 Local: Rio de Janeiro

Relator e Membro Julgador da ASJIN: João Carlos Sardinha Junior – SIAPE 1580657 - Membro Julgador da ASJIN da ANAC - Portaria ANAC nº 3.626, de 31/10/2017

INTRODUÇÃO

Histórico

1. Trata-se de análise e emissão de proposta de decisão sobre o processo nº 00065.077623/2013-49, que discute o Auto de Infração nº 5678/2013/SSO e posterior decisão em primeira instância, emitida em desfavor de MARCOS RODRIGUES ALVES, CANAC - 635755, conforme registrado no Sistema Eletrônico de Informações desta Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, da qual restou aplicada pena de multa, consubstanciada essa no crédito registrado no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC sob o número 657373168, no valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais).

2. O Auto de Infração nº 5678/2013/SSO, que deu origem ao presente processo, foi lavrado capitulando a conduta do Interessado na alínea “j” do inciso II do art. 302 do CBA - Código Brasileiro de Aeronáutica (fl. 01), c/c artigo 21, da Lei 7.183/84.

3. Assim relatou o Auto de Infração:

HISTÓRICO: Em vistoria realizada no dia 13 de janeiro de 2012, verificou-se que o tripulante Marcos Rodrigues Alves (CANAC 635755) operando a aeronave PR-ENE, no dia 08 de novembro de 2011, executou jornada de trabalho superior à descrita na Lei nº 7.183, de 05 de abril de 1984 artigo 21. Face ao exposto, o tripulante Marcos Rodrigues Alves (CANAC 635755), cometeu infração capitulada no art. 302, inciso III, alínea "o" do Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986) combinado com o art. 21 da Lei do Aeronauta (Lei nº 7.183, de 05 de abril de 1984).

4. O.B.S.: A capitulação descrita no histórico do Auto é diferente da indicada no campo capitulação. Toda via esse conflito foi sanado ao longo do processo, como será visto, sem prejuízo para o interessado, tampouco para a Administração Pública.

Relatório de Fiscalização

5. No Relatório de Fiscalização nº 69/2013/GVAG-SP/SSO/UR/SP de 12/04/2013 (fl. 02) e anexo – página Nº 270 do Diário de Bordo da aeronave PR-ENE (fl. 03), o INSPAC descreve a infração apontada, qual seja, extrapolação da jornada regulamentar de trabalho, em 08/11/2011.

Defesa do Interessado

6. O autuado foi regularmente notificado do Auto de Infração em 14/06/2013, conforme AR (fl. 04), tendo protocolado sua defesa em 03/07/2013 (fls. 05 a 09), na qual alegou que a responsabilidade pelo cumprimento da legislação é do comandante da aeronave. Sem mais nada alegar ou acostar ao processo, pediu o arquivamento do mesmo.

Convalidação

7. Em 15/10/2015 a ACPI/SPO emitiu Despacho (fl. 11), convalidando o Auto de Infração e dando-lhe nova capitulação, a saber: artigo 302, inciso II, alínea “p” da Lei 7.565/86 – CBA, combinado com o artigo 21, da Lei 7.183/84.

8. Em 28/10/2015, conforme AR (fl. 13), o interessado teve conhecimento da convalidação, através da Notificação de Convalidação nº 888/2015/ACPI/SPO/RJ (fl. 12).

9. Então, em 15/01/2016, a ACPI/SPO emitiu Termo de Decurso de Prazo (fl. 14), por ausência de defesa a Notificação de Infração.

10. Em 14/03/2016 nova Notificação de Convalidação, a de número 61/2016/ACPI/SPO/RJ (de 03/03/2016, fl. 20), foi recebida pelo interessado, conforme AR (fl. 21); que foi então argumentada pela defesa protocolada em 17/03/2016 (fls. 22 a 28). Nessa ocasião questionou sobre a impossibilidade de convalidação de ato administrativo já impugnado e repisou sobre a responsabilidade exclusiva do comandante.

Decisão de Primeira Instância

11. Em 10/08/2016 a autoridade competente analisou o conjunto probatório e a fundamentação jurídica, confirmando o ato infracional, e decidiu pela aplicação, no patamar mínimo, por ausência de circunstâncias agravantes e existência de atenuantes, de multa no valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais) (fls. 30 a 34).

12. Notificado da Decisão de primeira instância, em 23/09/2016, conforme AR (SEI 0069855), o acoimado tomou conhecimento da decisão.

Recurso do Interessado

13. O Interessado interpôs/protocolou recurso em 05/10/2016 (SEI 0071027). Na oportunidade reitera, *ipsis litteris*, todos os argumentos e fundamentações trazidas na em defesa e na defesa à convalidação. Nada de novo, documento ou fato, foi apresentado. Em nenhum momento o cometimento da infração é questionado ou negado e sim a responsabilidade por aquele.

14. Sem mais, pede a revogação da decisão.

15. Tempestividade do recurso certificada em 25/09/2016 (SEI 1092556).

Outros Atos Processuais e Documentos

16. Procuração de outorga de advogado (fl. 10)

17. Impresso da página do SIGEC – Extrato de Lançamentos – (fl. 15)

18. Despacho da ACPI/SPO a servidor para apresentação de parecer (fl. 16)

19. Impresso do sistema SACI com informações do interessado (fl. 19)
20. Impresso de consulta feita ao AIS (serviço de informação aeronáutica) com informações sobre os horários do nascer e por do sol (fl. 29)
21. Notificação de decisão da Primeira Instância (SEI 0022597).
22. Despacho de encaminhamento a ASJIN (SEI 2031127)
23. Constam no processo Termo de Encerramento de Trâmite Físico ASJIN (SEI nº 0013379).

É o relato.

PRELIMINARES

Da Regularidade Processual

24. O interessado foi regularmente notificado, quanto à infração imputada, em 14/06/2013, conforme AR (fl. 04), apresentando defesa em 03/07/2013 (fls. 05 a 09). Em 15/10/2015 a ACPI/SPO emitiu Despacho convalidando o Auto de Infração (fl. 11) e em 28/10/2015, conforme AR (fl. 13), o interessado teve conhecimento da convalidação, apresentando nova defesa em 17/03/2016 (fl. 22 a 28). Em 10/08/2016 a ACPI/SPO (primeira instância) confirmou o ato infracional, e decidiu pela aplicação de multa no valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais) (fls. 30 a 34). Foi então regularmente notificado quanto à decisão de primeira instância em 23/09/2016, conforme AR (SEI 0069855), apresentando o seu tempestivo Recurso em 05/10/2016 (SEI 0071027).

25. Desta forma, aponto a regularidade processual do presente processo, a qual preservou todos os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitou, também, os princípios da Administração Pública, estando, assim, pronto para, agora, receber uma decisão de segunda instância administrativa por parte desta ASJIN.

FUNDAMENTAÇÃO - MÉRITO E ANÁLISE DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO

Quanto à fundamentação da matéria - Extrapolação da Jornada de Trabalho.

26. Diante da infração tratada no 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 19/12/1986, com interpretação sistemática ao disposto no artigo 21, alínea "a" da Lei 7183/84, que assim descrevem:

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;

Lei do Aeronauta – 7183/84

Art. 21 - A duração da jornada de trabalho do aeronauta será de:

a) 11 (onze) horas, se integrante de uma tripulação mínima ou simples;

27. Conforme o Auto de Infração nº 5678/2013/SSO (fl. 01), fundamentado no Relatório de Fiscalização nº 69/2013/GVAG-SP/SSO/UR/SP de 12/04/2013 (fl. 02) e anexo – página Nº 270 do Diário de Bordo da aeronave PR-ENE (fl. 03), o interessado, MARCOS RODRIGUES ALVES, CANAC - 635755 extrapolou o tempo de jornada permitido, de 11 horas, conforme determina a alínea "a", do art. 21, da Lei 7183/84, na operação da aeronave PR-ENE.

Quanto às Alegações do Interessado

28. Em suas alegações, conforme já explicitado no item - Recurso do Interessado -, o mesmo insi na responsabilidade do comandante sobre o cumprimento da jornada de trabalho, o que, segundo ele (o autuado) o isenta da responsabilidade pelo cometimento da infração de extrapolação da jornada. Alega também a impossibilidade da convalidação levada a cabo pela Primeira Instância, por entender que a defesa apresentada impugnara o Auto de Infração. Registre-se, mais uma vez, que não houve negação da ocorrência infracional e tão pouco qualquer outro documento, que sugerisse novo ruma na análise, foi acostado ao processo.

29. Apesar do texto decisório, confeccionado pela Primeira Instância, já abordar de maneira irretocável todas as alegações apresentadas pelo interessado, não restando dúvida sobre a culpabilidade daquele e a obrigação da Administração Pública de aplicar-lhe a multa. Explanemos, mais uma vez, a legislação atinente e sua correlação com o caso em tela.

30. Sobre a convalidação:

Instrução Normativa ANAC nº 08/2008

Art. 7º Os vícios processuais meramente formais do AI são passíveis de convalidação.

§ 1º - Para efeito do caput, são considerados vícios formais, dentre outros:

I – omissão ou erro no enquadramento da infração, desde que a descrição dos fatos permita identificar a conduta punível;

II – inexatidão no nome da empresa ou piloto;

III – erro na digitação do CNPJ ou CPF do autuado

IV – descrição diferente da matrícula da aeronave;

V – erro na digitação do endereço do autuado;

VI – erro de digitação ao descrever o local, data ou hora da ocorrência do fato.

§ 2º Na hipótese do inciso I será reaberto o prazo para defesa ao autuado.

§ 2º Nas hipóteses do § 1º, inciso I, deste artigo, será concedido prazo de 5 (cinco) dias para a manifestação do interessado. (Redação dada pela Instrução Normativa nº 76, de 25 de fevereiro de 2014)

§ 3º Verificada a existência de vício insanável deverá ser declarada a nulidade do auto de infração e emitido novo auto.

§ 4º No prazo da manifestação do §2º, o interessado poderá requerer o benefício do art. 61, § 1º, desta Instrução Normativa, desde que o processo não esteja em fase recursal. (Incluído pela Instrução Normativa nº 76-A, de 25 de fevereiro de 2014)

31. A convalidação se deu em estrita observância da Instrução Normativa referenciada, não havendo nenhum impedimento para que aquela fosse feita.

32. Sobre o § 2º do Art. 166 da Lei 7.565/86:

Art. 166. O Comandante é responsável pela operação e segurança da aeronave.

(...)

§ 2º Os demais membros da tripulação ficam subordinados, técnica e disciplinarmente, ao Comandante da aeronave.

33. Esclareça-se aqui que estar subordinado técnica e disciplinarmente ao Comandante da aeronave não enseja a possibilidade de descumprimento da legislação ou “não-responsabilização” por aquele descumprimento.

34. Sobre o § 3º do Art. 166 da Lei 7.565/86:

Art. 166. O Comandante é responsável pela operação e segurança da aeronave.

(...)

§ 3º Durante a viagem, o Comandante é o responsável, no que se refere à tripulação, pelo cumprimento da regulamentação profissional no tocante a:

I - limite da jornada de trabalho;

35. Não há como se eximir da culpabilidade de infringir a legislação vigente, atribuindo o dever de observar a Lei a outra pessoa. A subordinação técnica e disciplinar, prevista no artigo acima

mencionado, dizem respeito à segurança na condução da aeronave.

36. Essa responsabilidade trata da condução segura da aeronave, e assim tem de ser, pois o Código Brasileiro de Aeronáutica – CBA, Lei 7.565/86 e a Lei do Aeronauta – nº 7.183/84 – tem como mote principal a operação segura da aeronave, mediante condições adequadas de trabalho. Os limites lá previstos se apoiam, dentre outras coisas, em condições fisiológicas e requisitos de salubridade e higiene laboral. Infringi-los é, por extensão, ameaçar a segurança operacional.

37. Registre-se, novamente, que segundo a Lei 7183/84, temos:

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.

§ 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.

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 inalterados 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.

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.

Art. 23 - A duração do trabalho do aeronauta, computado os tempos de voo, de serviço (grifos meus).

38. Não consta dos autos nenhum indicativo de situação específica que se encaixe nas exceções previstas na legislação.

39. Sendo assim aquiesço na completude, com toda a fundamentação, desenvolvimento e com a conclusão da Primeira Instância, respaldado pelo § 1º, do artigo 50 da Lei 9.784/1999.

40. Que reste esclarecido o que prevê a o artigo 50, da Lei 9784/99, susomencionada:

Art. 50. Os atos administrativos deverão ser motivados, com indicação dos fatos e dos fundamentos jurídicos, quando:

(...)

§ 1o A motivação deve ser explícita, clara e congruente, podendo consistir em declaração de concordância com fundamentos de anteriores pareceres, informações, decisões ou propostas, que, neste caso, serão parte integrante do ato.

DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

41. Verificada a regularidade da ação fiscal, temos o 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, já foi acima esclarecido o que determina a Resolução nº 25/2008, em seu artigo 22, a respeito.

42. Com relação à dosimetria da penalidade pecuniária para a infração cometida por pessoa física, a previsão da Resolução ANAC nº 25, de 25 de abril de 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 (conforme o caso):

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

43. ATENUANTES - Diante de todo o exposto 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 e antes de proferida a decisão em primeira instância.

44. 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.

45. 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.

SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO:

46. Quanto ao valor da multa aplicada pela decisão de primeira instância administrativa (alocada no patamar mínimo); aponto que, em observância a regularidade da norma vigente por ocasião do ato infracional, deve-se, dentro da margem prevista, de acordo com inciso II, item “p”, da Tabela de Infrações do Anexo I, à Resolução nº. 25/2008, e alterações posteriores; e ainda, conforme se pode observar no Extratos do SIGEC (SEI nº 2185669) acostado aos autos, MANTER o valor da multa no seu patamar mínimo, R\$ 2.000,00 (dois mil reais).

CONCLUSÃO

47. Pelo exposto, sugiro **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO** a multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa em desfavor de **MARCOS RODRIGUES ALVES**.

É o Parecer e Proposta de Decisão.

Submete-se ao crivo do decisor.

João Carlos Sardinha Junior

1580657



Documento assinado eletronicamente por **João Carlos Sardinha Junior, Técnico(a) em Regulação de Aviação Civil**, em 06/09/2018, às 14:55, 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 **2185681** e o código CRC **5EF78AA4**.

Referência: Processo nº 00065.077623/2013-49

SEI nº 2185681