

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 1626/2018

 PROCESSO Nº 00065.085778/2015-11
 INTERESSADO: DANIEL ASSIS DE SOUZA

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
00065.085778/2015-11	659259177	001043/2015	SBCF Aeroporto de Confins	13/06/2014	07/05/2015	02/07/2015	10/07/2015	07/03/2017	20/03/2017	R\$ 2.000,00 (Dois mil reais)	28/03/2017

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 001043/2015, 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 - CBAer) 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:

"Realizado inspeção de acompanhamento na base principal da empresa Vector Táxi Aéreo Ltda., constatou-se através do Diário de Bordo que o tripulante Sr. Daniel Assis de Souza, CANAC 128939, extrapolou a jornada de trabalho em 25 minutos consistindo em procedimento dissidente ao que estabelece a Lei n.º 7.183/84 art.21, alínea "a" que limita em 11 horas o limite de jornada de trabalho se integrante de uma tripulação simples."

1.3. **Relatórios de Ocorrência** - A ocorrência descreve as circunstâncias da constatação das infrações e reitera a descrição das ocorrências que motivaram a decisão pela lavratura dos presentes AI.

I - O Auto de Infração fundamenta-se no Relatório de Ocorrência do dia 08/05/2015 (fl. 02), e nas cópias dos seguintes documentos:

- Páginas n.º 000035 do Diário de Bordo nº 20/BIO/2014 do dia 13/06/2014 (fl. 03);
- SACI- info/Detalhe Aeronavegante: tripulante Daniel; Assis de Souza, CANAC 128939 (fl.04);

1.4. **Da Defesa do Interessado** - Devidamente notificado do AI, o interessado apresentou defesa prévia tempestiva constatada no dia 10/07/2015, oportunidade em que expôs suas razões de defesa, alegando que:

"No dia 13/06/2014 fui escalado para realizar o voo de fretamento da aeronave PR-BIO, operado pela Vector Táxi Aéreo, conforme Diário de Bordo nº 20 e página 35, no qual estava previsto decolagem e pouso no Aeroporto da Pampulha em Belo Horizonte-MG (SBBH).

No período de realização do voo ocorria no Brasil a Copa do Mundo de futebol e os principais aeroportos do país operavam sob condições de sequenciamento. Nessa ocasião era necessário e obrigatório que cada aeronave possuísse um código de slot par operar nos aeroportos constantes no Plano de Contingência e Sequenciamento do espaço Aéreo.

Pelo fato de Belo Horizonte ser uma das sedes do evento esportivo, houve a necessidade de limitar as operações de voo nos aeroportos da Pampulha (SBBH) e Confins (SBCF). Devido isso, grande parte das aeronaves que operavam com frequência nestas localidades tiveram que reduzir suas atividades para se adequar ao padrão exigido.

Na última etapa do voo do dia 13/06/2014 era previsto decolar às 16 horas de Janaína-MG (SNAP) com destino a BH-Pampulha (SBBH), conforme o plano de voo. Entretanto, devido ao atraso de 20 minutos na chegada dos passageiros, a tripulação achou por bem informar ao órgão de controle tal atraso com intuito de evitar problemas de "SLOT" no destino. Dessa forma, devido ao sequenciamento das aeronaves com destino a SBBH, a decolagem ficou restrita, mesmo estando dentro do prazo de 45 minutos do Plano de voo e dentro do horário limite para a regulamentação de jornada

Já preparada para decolar, a tripulação aguardou em solo a liberação do controle, já que não havia mais disponibilidade de horário para aquele período.

Diante dos acontecimentos, a tripulação do PR-BIO que estava em perfeitas condições físicas de realizar a etapa final, decolou com autorização do órgão de controle para o aeroporto de Confins-MG (SBCF), alterando o destino previsto para atender parcialmente a necessidade dos passageiros e devido Confins ser aeroporto mais próximo a Belo Horizonte com horário disponível de "SLOT". Lá pousamos e desembarcamos os passageiros com segurança, mesmo não sendo o aeroporto de destino.

Para nos adequarmos ao sequenciamento, foi primordial o uso da extensão de jornada por

"Imperiosa Necessidade", e neste sentido, quando há ocorrência deste casos, a lei que regulamentava a profissão do aeronauta, Lei nº 7.183 de 05/04/1984 no artigo 22 estabelece que o limite de até 60 minutos extraordinários por jornada de trabalho pode ser excedido a critério do comandante, desde que posterior ao evento o órgão regulador seja comunicado, conforme segue:

(...)

Logo após pouso em SBCF, comuniquei a empresa o uso de apenas 35 minutos além do período regulamentar, para atender a necessidade de sequenciamento do tráfego aéreo, cumprindo assim o artigo 22, inciso I que estabelece o limite de 24 horas após o voo a comunicação do uso de extensão de jornada pelo comandante à empresa.

O documento em anexo a esta defesa, o ofício nº 016/2014/VEC/OPR, comprova que no dia 27/06/2014, através do protocolo 00065.08254/2014-2 foi entregue a GVAG-BH o "Aviso de Utilização de Jornada Estendida por Imperiosa Necessidade", conforme prevê a lei.

Desta forma, os tripulantes e a empresa estava amparados na forma legal da lei, cumprindo todos os requisitos necessários para manter a segurança do voo e dando ciência ao órgão regulador a necessidade de extensão da jornada.

Após o recebimento do documento pela NAC, a agência teve o prazo de aproximadamente nove meses a contar da data de recebimento do ofício em 27/06/2014, a auditoria citada no auto de infração, que ocorreu em 17/04/2015, para sugerir, questionar ou se contrapor ao motivo do uso da extensão da jornada, o que não ocorreu. Com isso, havíamos concluído que o órgão regulador havia acatado o motivo da pequena extensão de jornada.

Porém, mesmo diante dos fatos, recebi o auto de infração, o que foi por mim entendido, já que todo o processo necessário para cumprir a regulamentação foi seguido, desde a apresentação do plano de voo, contato com os órgãos de controle, necessidade de slot, adequação ao fluxo aéreo, comunicação à empresa e comunicação a ANAC, seguindo todos os critérios esperados e desejados.

Além do mais, incluo em anexo a esta defesa Papeleta individual de jornada de trabalho, no qual pode se verificar que nos meses anteriores e posteriores o voo não houve qualquer regulamentação ou necessidade de uso de extensão de jornada, mesmo as prevista por lei, comprovando assim que esta não é uma prática comum da empresa e da tripulação. Rogamos por manter ao máximo a segurança de voo e o cumprimento dos regulamentos de aviação civil.

Concluo que, não houve explícito motivo para que o Auto de Infração fosse lavrado, já que após as 11 horas de limite de jornada para uma tripulação simples, o uso de apenas 35 minutos ainda está aparado pela lei, que prevê o uso de até 60 minutos após o limite, desde que o órgão regulador seja comunicado, o que foi realizado de acordo com o previsto e para atender ao sequenciamento do espaço aéreo que estava limitado na época do voo.

Desta forma, apresento minha defesa para que o auto de infração seja revisto juntamente com os documentos anexado"

1.5. Documentos anexo à defesa:

- cópia do diário de bordo PR-BIO;
- Ofício nº 016/2014/VEC/OPR (fl.09);
- 4 papeletas de horário de serviço externo (fls. 11/14).

1.6. **Decisão de Primeira Instância - DC1** - Em decisão motivada, o setor competente afastou as razões da defesa e considerou configurada infração à legislação vigente, decidiu-se por:

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.

1.7. A partir da referida decisão foi originado o crédito de multa (CM) de número 659259177, no sistema de gestão de créditos (SIGEC) da ANAC.

1.8. **Recurso** - Devidamente notificado a respeito da decisão condenatória em 20/03/2017, conforme faz prova o AR (0559991), o interessado interpôs **RECURSO** (0562680), em 28/03/2017, considerado preteritivo nos termos da certidão (1071792) no qual, em síntese, alega;

I - Mérito - Menciona que nem toda extrapolação de jornada de trabalho é passível de multa, conforme art. 22 do CBA, no qual afirma que a jornada de trabalho pode ser estendida por até 60 minutos a critério do comandante nos casos de imperiosa necessidade, desde que no período de 24 horas após o voo o comandante comunique ao empregador e este se submeta a apreciação da ANAC no prazo de até 15 dias. Alega que o art. 22 item "C" foi cumprido sem configurar a extrapolação de jornada intencional, já que o motivo foi por falta de SLOT no aeroporto da Pampulha em BH, comunicando o diretor de Operações da empresa o ocorrido e o motivo da extrapolação inferior a 60 minutos. Aponta que após a ciência do Diretor, o mesmo comunicou a ANAC através do ofício 016/2014/VEC/OPR, sob protocolo ANAC 0065.082546/2014-2, sobre a justificativa da extrapolação de jornada, descrevendo o início e o término da jornada, no dia 27/06/2014, 14 dias após a realização do voo. Manifesta que foi cumprido na íntegra o requisito previsto no código do CBA, citando que o operador não é obrigado a explicitar o motivo da imperiosa necessidade, nem a obrigatoriedade de lançamento de qualquer informação no diário de bordo. Mas, informa que o tripulante sem ter obrigação passou informações para a ANAC, relatando que está tal responsabilidade fica a teor dos gestores descritos nas Especificações Operativas da empresa. Entendendo que após ter-se comunicado com o empregador, cessa-se aí sua responsabilidade quanto aos trâmites seguintes.

II - Afirma ter conhecimento da IAC 3151 que se trata do diário de bordo e com isso declara que em nenhum momento a IAC cita os assuntos que devem ser descritos no campo ocorrência, deixando em aberto os assuntos que o comandante julgar necessários, com exceção de nascimento e falecimento a bordo, rasura no diário de bordo, dentre outros. Contudo informa que essa é uma interpretação pessoal do analista do processo.

III - Por fim, aponta que mesmo tendo cumprido os descritos no MGO da empresa, artigo 22 do CBA e IAC 3151 do diário de bordo, ainda sim foi penalizado por tal situação sem motivo real já que a legislação foi cumprida.

IV - Pedido - Pede-se a extinção da penalidade da multa de R\$ 2.000,00, que como nas justificativas apontadas acima acredita ser pertinente.

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

2. PRELIMINARES

2.1. Recurso recebido em seu efeito suspensivo.

2.2. **Da regularidade processual** - 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.

2.3. 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.

2.4. 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).

3. FUNDAMENTAÇÃO: MÉRITO E ANÁLISE DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO

3.1. **Da fundamentação da matéria e da materialidade infracional** - 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 (0483392).

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:

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. Cita-se também, as exceções ao artigo mencionado anteriormente, pelo artigo 22 do mesmo diploma legal, *in verbis*:

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.

3.5. Quanto à jornada de trabalho, leiam-se, ainda, as seguintes disposições da Lei n.º 7.183/1.984 (Lei do Aeronauta):

SEÇÃO II - Da Jornada de 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.

§ 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.

(...)

3.6. Quanto ao argumento de que o comandante estendeu a jornada de trabalho por imperiosa necessidade, coadunado com o entendimento de que a comunicação não se fez acompanhar de qualquer documento que comprove a alegação de imperiosa necessidade, como citado no Ofício nº 016/2014/VEC/OPR(fl.52). Não há nos registros de voo (Diário de Bordo) da aeronave citada, qualquer informação acerca da extensão promovida pelo comandante. Ainda em observação aos documentos constantes nos autos do processo, verifica-se que a página 000035, do Diário de Bordo nº 20/BIO/2014, consta somente "Teste de combustível SBBH-SBMK, e não há qualquer registro que cite a extensão da jornada, realizada pelo comandante, que é o responsável por tais assentamentos, com previsão estatuída na IAC 3151, que trata especificamente de Diário de Bordo.

3.7. A fiscalização considerou os registros existentes no diário de bordo da aeronave, e foi o documento apresentada para embasamento da infração, e, por não constar qualquer registro relativo à extensão da jornada, prendeu-se ao teor do constatado, ou seja, a extrapolação da jornada de trabalho. Destarte, a Administração Pública deve obediência aos princípios que regem o processo administrativo elencado no artigo 2º da Lei.9.784/99.

3.8. Logo, o presente Auto de Infração, que noticia a extrapolação de jornada de trabalho, é baseada nos dados constantes do Diário de Bordo já citado anteriormente, sendo estes dados, abaixo apresentados para verificação dos tempos de jornada de trabalho, com a finalidade de corroborar ou não a infração imputada ao interessado.

3.9. Consta-se, pela análise dos documentos acostados (fl. 03), e cálculos da primeira instância que entendo pertinentes, a extrapolação de jornada de fato ocorreu, excedendo em 45 minutos o limite permitido por lei.

3.10. Materialidade infracional bem demonstrada ao longo de toda a instrução do feito. Falhou a defesa em trazer elementos cabais o suficiente para desconstruí-la à luz do art. 36 da Lei 9.784/1999.

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 13/06/2014, que é a data da infração ora analisada.

4.5. Em pesquisa no SIGEC dessa Agência, ficou demonstrado que não há penalidade anteriormente aplicada ao Autuado nessa situação. Deve 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, deve ser mantida 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 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
00065.085778/2015-11	659259177	001043/2015	Extrapolar em 13/06/2014 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 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 05/09/2018, às 15:59, 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 **2058476** e o código CRC **ED2F7EAB**.