



**PARECER N°** 986/2019/JULG ASJIN/ASJIN  
**PROCESSO N°** 00066.019503/2018-21  
**INTERESSADO:** OCEANAIR LINHAS AÉREAS S/A (AVIANCA)

**AI:** 005596/2018 **Data da Lavratura:** 03/08/2018

**Crédito de Multa (SIGEC):** 667350193

**Infração:** Escalar ou permitir operação com extrapolação do limite de jornada de trabalho de aeronauta em tripulação simples ou mínima, fora dos casos previstos em lei, contrariando o item "a" do artigo 21 do(a) Lei 7183 de 05/04/1984.

**Enquadramento:** art. 302, inciso III, alínea "o" do Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), Lei nº 7.565 c/c item "a", do art. 21, da Lei nº 7.183/84.

**Data da infração:** 24/06/2017

**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 00066.019503/2018-21, que trata de Auto de Infração e posterior decisão em primeira instância, emitida em desfavor de OCEANAIR LINHAS AÉREAS S.A – CNPJ 02.575.829/0001-48, conforme registrados 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 667350193, no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais).

2. O Auto de Infração nº 005596/2018 (SEI 2082618), que deu origem a esse processo objeto de análise, foi lavrado capitulando a conduta do Interessado no art. 302, inciso III, alínea "o" do Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), Lei nº 7.565 c/c item "a", do art. 21, da Lei nº 7.183/84. Assim relatou o histórico do Auto:

*" Após análise do DIÁRIO DE BORDO N° 084/ PR-ONY/ 2017 241904 de 24/06/2017 (encaminhado pela CARTA N° 144/18-OPR de 10 de julho de 2018), observa-se que o Comandante ANDRÉ (CANAC 105869) extrapolou o limite de jornada de trabalho de aeronauta em tripulação simples, fora dos casos previstos em lei. A jornada iniciou-se às 16:40 UTC do dia 23/06/2017 e encerrou-se às 03:48 UTC do dia 24/06/2017. Considerando-se a hora noturna como 52 minutos e 30 segundos, a jornada foi de (12:10:43)."*

### **Relatório de Fiscalização (SEI 2082630)**

3. O Relatório de Fiscalização nº 006496/2018 substanciou o respectivo Auto de Infração e Processo Administrativo Sancionador. Anexos a ele temos a cópia da página do Diário de Bordo atinente ao caso (SEI 2082631), a Carta nº 144/18 – OPR (SEI 2082632), que responde o Ofício nº 731 da ANAC (SEI 2082635).

### **Defesa do Interessado**

4. O autuado foi regularmente notificado do Auto de Infração em 07/08/2018, conforme AR (SEI 2158542). Solicitou vistas em 08/08/2018 (SEI 2102073). Apresentando sua defesa em 24/08/2018 (SEI 2156778). A empresa alegou, aqui exposto em linhas gerais, que a extrapolação se deu no contexto de imperiosa necessidade e dentro dos limites previstos na legislação. Indicou também que usou a - “Tabela de Limite de Jornada de Trabalho entre a Apresentação e o Corte de Motores (já descontado os trinta minutos após o corte) – disponibilizada no site do Sindicato Nacional dos Aeronautas – SNA.

### **Análise e Decisão em Primeira Instância (SEI 2899786 e SEI 2901574)**

5. Em 10/04/2019 a autoridade competente analisou o conjunto probatório e a fundamentação jurídica, confirmando o ato infracional. Aplicou multa em desfavor do autuado, alocada no patamar médio, por ausência de agravantes e atenuantes, no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais).

6. Restou claro naquela análise que o cômputo das horas excedidas ultrapassou o limite permitido por Lei e que, mesmo que tivesse ocorrido dentro daquelas marcas, não cumpriu os requisitos que lhe legitimariam (informar a ANAC sobre a extrapolação, dentro do prazo).

7. Registre-se que os cálculos feitos usaram os horários do nascer e por do sol constantes no AISWEB, fonte aceita pela aviação civil para esse tipo de consulta (SEI 2900030).

8. Não consta no presente Processo o aviso de recebimento que ateste a ciência do autuado sobre a decisão, todavia o mesmo interpôs recurso, configurando comparecimento espontâneo. O Despacho ASJIN (SEI 3171791) atesta esse entendimento.

### **Recurso do Interessado**

9. O Interessado interpôs recurso à decisão em 21/05/2019 (SEI 3045898). Na oportunidade defendeu a nulidade da decisão de primeira de instância, por suposta ausência de fundamentação. O recurso seguiu alegando que não existia motivação naquela decisão e questionou o quadro de cálculo usado na análise feita por aquela instância. Arrazoou que, segundo seu entendimento, o § 1º, do artigo 41, da Lei 7.183/84 foi revogado pela publicação da Lei 13.475/17 e assim, não haveria qualquer previsão legal para que se utilizasse os parâmetros de nascer e pôr do sol para fins de verificação de início de hora noturna.

10. Reclamou a ausência de fundamentação expressa que possibilitasse ao administrado conhecer das causas que levaram a decisão proferida.

11. Por fim, enfrentou os cálculos feitos em primeira instância, alegando que a extrapolação ficou dentro da margem legal e que em todas as comunicações realizadas pela recorrente, quando há extensão de jornada de trabalho do aeronauta, a companhia faz contar documentos comprobatórios do evento que ocasionou a necessidade da extensão.

12. Pediu a nulidade da decisão de primeira instância e, não logrando sucesso nesse requesto, que a aquela decisão reformada e cancelada, e o processo arquivado.

**É o relato.**

### **PRELIMINARES**

#### **Da Regularidade Processual**

13. De acordo com o exposto acima, atentando-se para as datas dos trâmites e dos documentos, aponto a regularidade processual do presente processo, o qual preservou todos os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitou também aos princípios da Administração Pública, estando assim pronto para agora receber a decisão de segunda instância administrativa por parte desta ASJIN.

## FUNDAMENTAÇÃO - MÉRITO E ANÁLISE DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO

### **Quanto à fundamentação da matéria – Permitir Extrapolação de Jornada**

14. Diante da infração tratada no processo administrativo em questão, a autuação foi realizada com fundamento no art. 302, inciso III, alínea “o” do Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), Lei nº 7.565 c/c art. 22, da Lei nº 7.183/84.

*CBA*

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

*III - infrações imputáveis à concessionária ou permissionária de serviços aéreos:*

*(...)*

*o) infringir as normas que disciplinam o exercício da profissão de aeronauta ou de aeroviário;*

*Lei 7.183*

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

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

### **Quanto às Alegações do Interessado**

15. Em suas alegações, conforme já explicitado no item Recurso do Interessado, o indigitado insistiu na tese de que não houve infração e sim ampliação da jornada, conforme previsto no artigo 22 da Lei 7.183/84. Trouxe também outras arguições; sobre as quais, agora, explico:

16. Sobre a alegada ausência de fundamentação: Se fundamentar é precisar as razões asseguradoras da Administração para a prática do ato, através donexo entre o ato e a correspondente regra legal e fática, por meio do exercício de enquadramento entre o apanhado fático e o sistema legal pertinente; não há que se falar em ausência de fundamentação, tampouco de motivação, vez que a atuação fiscalizatória da ANAC identificou, através de documento legal (Diário de Bordo), o descumprimento de Lei em voga (Lei 7.183/84), e fez constar no Auto de Infração todas as informações pertinentes.

17. Ainda nesse diapasão, devemos registrar que, sendo a motivação o “*por quê*” da Administração agir de marcada maneira e a fundamentação o “*modo*” como age essa mesma Administração, resta inequívoco que o presente processo atende aos requisitos legais que asseguram os direitos do interessado. A análise desenvolvida pela Primeira Instância aponta qual infração foi cometida, como foi identificada, qual legislação foi ofendida e comprova tudo isso através dos cálculos apresentados.

18. Sobre o questionamento dos cálculos feitos pela Primeira Instância e o entendimento de que o § 1º, do artigo 41, da Lei 7.183/84 fora revogado pela publicação da Lei 13.475/17 e assim, não haveria qualquer previsão legal para que se utilizasse os parâmetros de nascer e pôr do sol para fins de verificação de início de hora noturna, esclareço que são os dados colhidos no AISWEB os válidos para a Aviação Civil e ainda, vejamos o que dizem as Leis mencionadas, lembrando que na época do fato vigorava a Lei 7.183/84:

*Lei 7.183/84*

*Art. 41 - A remuneração da hora de vôo noturno, assim como as horas de vôo como tripulante extra, será calculada na forma da legislação em vigor, observados os acordos e condições contratuais.*

*§ 1º - Considera-se vôo noturno o realizado entre o pôr e o nascer do sol.*

*§ 2º - A hora de vôo noturno para efeito de remuneração é contada à razão de 52'30" (cinquenta e dois minutos e trinta segundos).*

*Lei 13.475/17 (entrou em vigor no dia 27/11/2017, com algumas partes entrando em vigor no dia 01/03/2018)*

*Art. 39. A hora de trabalho noturno, para efeito de jornada, será computada como de 52 (cinquenta e dois) minutos e 30 (trinta) segundos.*

*Parágrafo único. Para efeitos desta Lei, considera-se noturno:*

*I - o trabalho executado em terra entre as 22 (vinte e duas) horas de um dia e as 5 (cinco) horas do dia seguinte, considerado o horário local;*

*II - o período de tempo de voo realizado entre as 18 (dezoito) horas de um dia e as 6 (seis) horas do dia seguinte, considerado o fuso horário oficial da base contratual do tripulante.*

19. Ainda que fossemos considerar a nova Lei, o que não é o caso pois, essa ainda não estava vigente, o intervalo da ocorrência infracional continuaria contido dentro dos limites de horário noturno.

20. Registre-se também que a infração foi por extrapolação de jornada fora das exceções previstas, e ainda, após a análise do caso, foi identificado que a extrapolação foi além do máximo permitido, que é de 60 (sessenta minutos). Deve-se deixar claro que a ampliações de jornada devem ser reportadas a Autoridade de Aviação Civil, fins de que essa julgue a legalidade de tal ampliação. Assim diz a Lei 7.183/84:

*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.*

21. Não consta no processo nenhum documento que ateste que essa comunicação foi feita e, repita-se, a jornada ultrapassou o limite de ampliação possível (se esse tivesse que ser considerado mediante comunicação da empresa, o que não ocorreu).

22. Nada de novo, fato, documento ou argumento trouxe ao processo.

23. A Decisão de Primeira Instância já esclareceu, de maneira robusta, que houve cometimento de infração. Embasaram aquela decisão, o registro da hora de apresentação no Diário de Bordo (confrontado e suportado pela legislação atinente), os horários do nascer e pôr do sol (que orientam os ajustes necessários na contagem das horas noturnas), a hora de corte dos motores e a legislação atinente a jornada de trabalho.

24. Diante dos fatos apresentados, da análise das Decisões de Primeira Instância e dos Recursos apresentados, não resta dúvida de que, com fulcro nos corretos arrazoados já feitos naquele âmbito, o interessado descumpriu a legislação em vigor.

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

26. 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**

27. Com relação à dosimetria da penalidade pecuniária para a infração cometida por pessoa jurídica, a previsão da Resolução ANAC nº 25, de 25 de abril de 2008 (em vigor na época) é a de aplicação de multa.

28. Pelo exposto houve, de fato, violação à legislação, com a prática de infração, fundamentada no art. 302, inciso III, alínea “o” do Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), Lei nº 7.565 c/c art. 21, alínea “a”, da Lei nº 7.183/84, restando analisar a adequação do valor da multa aplicada como sanção administrativa.

29. Com relação à dosimetria da sanção, cabe observar que o Código Brasileiro de Aeronáutica dispõe, em seu art. 295, que a multa será imposta de acordo com a gravidade da infração.

30. Cumpre mencionar que, em 04/12/2018, entrou em vigor a Resolução ANAC nº 472, de 06 de junho de 2018, que estabelece providências administrativas decorrentes do exercício das atividades de fiscalização sob competência da ANAC. Essa Resolução atualizou as providências administrativas sob competência da ANAC e revogou a Resolução ANAC nº 25/2008 e a Instrução Normativa nº 08/2008.

31. Conforme entendimento, desta ASJIN e da Procuradoria junto à ANAC, sobre a dosimetria da sanção, a aplicação das sanções (valores) deve se dar de acordo com a norma em vigência na data do cometimento do ato infracional, no entanto, os critérios de dosimetria a serem observados são os dispostos na nova Resolução atualmente em vigor.

32. Assim, a Resolução ANAC nº 472/2008 dispõe, em suas Seções VIII e IX, respectivamente, sobre as sanções aplicáveis e sua gradação.

33. Conforme o disposto no art. 34 da Resolução ANAC nº 472/2018, a sanção de multa será expressa em moeda corrente e calculada a partir do valor intermediário constante das tabelas aprovadas em anexo a esta Resolução, salvo existência de previsão em legislação específica. No caso específico tratado nesse parecer, os valores observados serão aqueles em vigor a época dos fatos e que constam nos Anexos a Resolução nº 25/2008.

34. Quanto à gradação da sanção, a referida Resolução, em seu art. 36, indica que sejam consideradas as circunstâncias agravantes e atenuantes na dosimetria da aplicação de sanções. Ainda, de acordo com o §3º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018, quando inexistentes causas atenuantes ou agravantes ao caso ou quando elas se compensem deve ser aplicada a sanção no patamar médio da tabela anexa à Resolução.

35. No presente caso, é válido observar que os valores de multa previstos para alínea “o”, do inciso III, do art. 302, do CBA, no Anexo II (Código INI, letra “o”, da Tabela de Infrações III – INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS À CONCESSIONÁRIA OU PERMISSONÁRIA DE SERVIÇOS AÉREOS) da Resolução ANAC nº 25/2008 (norma em vigor à época dos fatos) são: R\$ 4.000,00 (grau mínimo), R\$ 7.000,00 (grau médio) ou R\$ 10.000,00 (grau máximo).

36. **SOBRE ATENUANTES** - Diante de todo o exposto nos autos, não se vislumbra a possibilidade de aplicação de circunstância atenuante em observância ao § 1º, inciso III, do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018.

37. **SOBRE AGRAVANTES** - Por sua vez, não se verifica a pertinência da aplicação de nenhuma circunstância agravante das dispostas no § 2º, do Artigo 36 da Resolução ANAC nº. 472/2018.

### **SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO:**

38. Quanto ao valor da multa aplicada pela decisão de primeira instância administrativa (alocada no patamar médio); aponto que, em observância a regularidade da norma vigente por ocasião do ato infracional, deve-se **MANTER** o valor da multa no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais),

### **CONCLUSÃO**

39. Pelo exposto, sugiro **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO** a multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa em desfavor de **OCEANAIR LINHAS AÉREAS S.A – CNPJ 02.575.829/0001-48**, no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil

reais).

*No limite das minhas competências e salvo melhor juízo, 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 30/07/2019, às 10:06, 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 **3291084** e o código CRC **4BB69819**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL  
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

**DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 1120/2019**

PROCESSO Nº 00066.019503/2018-21

INTERESSADO: OCEANAIR LINHAS AÉREAS S/A (AVIANCA)

Rio de Janeiro, 05 de agosto de 2019.

1. Trata-se de Recurso Administrativo interposto pelo por OCEANAIR LINHAS AÉREAS S.A – CNPJ 02.575.829/0001-48, contra Decisão de 1ª Instância da Superintendência de Padrões Operacionais – SPO, proferida em 10/04/2019, que aplicou multa no valor de R\$ 7.000,00, identificada no Auto de Infração nº 005596/2018, pela prática de permitir a extrapolação de jornada de trabalho de tripulante. A infração restou capitulada na alínea “o” do inciso III, do art. 302 do CBA - *Infringir as normas que disciplinam o exercício da profissão de aeronauta ou de aeroviário.*

2. 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 [Parecer nº 986/2019/JULG ASJIN/ASJIN – SEI 3291084], ressaltando que embora a Resolução nº 472/2018 tenha revogado a Resolução ANAC nº 25/2008 e a IN ANAC nº 8, de 2008, também estabeleceu em seu artigo 82 que suas disposições não prejudicam atos já praticados e a aplicação das normas vigentes à época dos fatos, inclusive no que concerne às sanções aplicáveis.

3. Desta forma, importa esclarecer que as alterações normativas citadas não influenciaram o teor da presente Decisão, que apenas passa a ter fundamento em novo normativo no que tange às questões procedimentais.

4. Dito isto, com base nas atribuições a mim conferidas pelas designações que constam nas Portarias ANAC nº 751, de 07/03/2017, e nº 1.518, de 14/05/2018, e competências conferidas pelo artigo 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381, de 2016, DECIDO:

- **Monocraticamente**, por conhecer, **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso interposto por **OCEANAIR LINHAS AÉREAS S.A – CNPJ 02.575.829/0001-48**, ao entendimento de que restou configurada a prática da infração descrita no Auto de Infração nº 005596/2018, capitulada na alínea “o” do inciso III, do art. 302 do CBA, **MANTENDO a multa** aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa no valor de **R\$ 7.000,00 (sete mil reais)**, com reconhecimento da inaplicabilidade de atenuante e inexistência de agravantes, referente ao Processo Administrativo Sancionador nº 00066.019503/2018-21e ao Crédito de Multa 667.350/19-3.

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

Publique-se.

Notifique-se.

*Cássio Castro Dias da Silva*  
SIAPE 1467237  
Presidente Turma Recursal – RJ



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 05/08/2019, às 12:55, 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 **3291207** e o código CRC **8CB95D27**.

