



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 527/2020

PROCESSO Nº 00066.018222/2018-51
INTERESSADO: Oceanair Linhas Aéreas S.A.

Brasília, 15 de julho de 2020.

Auto de Infração nº: 005487/2018 **Lavrado em:** 19/07/2018

Data da Ocorrência: 19/05/2018

Crédito de Multa nº (SIGEC): 667.357/19-0

Enquadramento: Alínea "o" do inciso III do artigo 302 do(a) Lei 7.565 de 19/12/1986 c/c Item "b" do artigo 21 da Lei 7.183 de 05/04/1984

Infração: Escalar ou permitir operação com extrapolação do limite de jornada de trabalho de aeronauta em tripulação composta, fora dos casos previstos em lei, contrariando o item "b" do artigo 21 da Lei 7.183 de 05/04/1984.

1. **INTRODUÇÃO**

0.1. Trata-se de recurso interposto pelo interessado em desfavor da decisão proferida no curso do processo administrativo sancionador registrado sob o nº 00066.018222/2018-51 inaugurado pelo Auto de Infração nº 005487/2018 (SEI 2034536) que descreve:

CÓDIGO DA EMENTA: 03.0007183.0041

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

HISTÓRICO : Após análise do AIRCRAFT FLIGHT LOGBOOK Nº 0016/PR-OCX/2018 316497 de 19/05/2018 (encaminhado pela Carta nº 103/18- OPR de 22 de maio de 2018, observa-se que a tripulação extrapolou o limite de jornada de trabalho de tripulação composta, fora dos casos previstos em lei. A tripulação iniciou a jornada às 02:20 UTC dia 19/05/2018 e encerrou a jornada às 16:21 UTC do dia 19/05/2018. Considerando a hora de trabalho noturna como 52 minutos e 30 segundos, a jornada foi de 15:19:34.

CAPITULAÇÃO: Alínea "o" do inciso III do artigo 302 do(a) Lei 7565 de 19/12/1986 c/c Item "b" do artigo 21 do(a) Lei 7183 de 05/04/1984.

DADOS COMPLEMENTARES:

- Data da Ocorrência: 19/05/2018 - CANAC tripulante: 697433 - Marcas da Aeronave: PROCX
- Data da Ocorrência: 19/05/2018 - CANAC tripulante: 674895 - Marcas da Aeronave: PROCX
- Data da Ocorrência: 19/05/2018 - CANAC tripulante: 132810 - Marcas da Aeronave: PROCX
- Data da Ocorrência: 19/05/2018 - CANAC tripulante: 121141 - Marcas da Aeronave: PROCX
- Data da Ocorrência: 19/05/2018 - CANAC tripulante: 145759 - Marcas da Aeronave: PROCX
- Data da Ocorrência: 19/05/2018 - CANAC tripulante: 147915 - Marcas da Aeronave: PROCX
- Data da Ocorrência: 19/05/2018 - CANAC tripulante: 147644 - Marcas da Aeronave: PROCX
- Data da Ocorrência: 19/05/2018 - CANAC tripulante: 141776 - Marcas da Aeronave: PROCX
- Data da Ocorrência: 19/05/2018 - CANAC tripulante: 150676 - Marcas da Aeronave: PROCX
- Data da Ocorrência: 19/05/2018 - CANAC tripulante: 136037 - Marcas da Aeronave: PROCX
- Data da Ocorrência: 19/05/2018 - CANAC tripulante: 252393 - Marcas da Aeronave: PROCX
- Data da Ocorrência: 19/05/2018 - CANAC tripulante: 105259 - Marcas da Aeronave: PROCX
- Data da Ocorrência: 19/05/2018 - CANAC tripulante: 151463 - Marcas da Aeronave: PROCX

2. **HISTÓRICO**

2.1. A fiscalização descreve em seu Relatório nº 006433/2018/SPO (SEI 2034595) as circunstâncias da constatação das infrações e reitera a descrição das ocorrências que motivaram a decisão pela lavratura do presente AI. Anexa ainda documentos que consubstanciam as práticas infracionais (SEI 2034596, 2034597 e 2034598).

2.2. **Defesa Prévia** - Devidamente notificada em 24/07/2018 conforme Ofício nº 843/2018/GCTA/SPO-ANAC (SEI 2034634) do qual faz prova do recebimento o Aviso AR JT71824152 2 BR - SEI 2065443, a interessada apresentou defesa prévia em 13/08/2018, tempestiva, oportunidade em que expôs suas razões de defesa na qual alega, basicamente, a insubsistência do auto de infração devido à jornada dos tripulantes ter se encerrado dentro do limite regulamentar e, por isso, requer a revogação da autuação.

2.3. **Decisão de Primeira Instância - DC1** - Em 11/04/2019, em decisão motivada (SEI 2904590 e 2906089), o setor competente afastou as razões da defesa e considerou configurada infração à legislação vigente, em especial, ao que estabelece o artigo 302, inciso "III", alínea "o", do CBA. Aplicou-se sanção de multa no patamar médio, no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais), para cada uma das treze infrações que compõem os presentes autos, com fundamento no Anexo II, da Resolução ANAC nº 25, de 2008, ausentes circunstâncias agravantes e atenuantes previstas tanto nos parágrafos do art. 22 da Res. 25/2008 vigente à época do fato, quanto no art. 36 da atual Resolução ANAC nº 472, de 2018, sendo gerado o crédito de multa SIGEC nº 667.357/19-0 no valor total de R\$ 91.000,00 (noventa e um mil reais).

2.4. **Recurso** - Devidamente notificado da DC1 conforme Ofício nº 3426/2019/ASJIN-ANAC (SEI 2996430) de 07/05/2019, do qual faz prova o Aviso de Recebimento AR BI821530915BR - SEI 3039247, o interessado interpôs o recurso (SEI 3041475 complementado pela Petição SEI 3041475) ora em análise, tempestivo, onde alega:

I- DA NULIDADE DA DECISÃO DE PRIMEIRA INSTÂNCIA POR AUSÊNCIA DE FUNDAMENTAÇÃO;

II- NÃO PERMITIU A OPERAÇÃO COM EXTRAPOLAÇÃO DA JORNADA DE TRABALHO. O CORTE DE MOTORES OCORREU DENTRO DO LIMITE DA REGULAMENTAÇÃO.

2.5. Requer, por fim, que seja conhecido e provido o Recurso, julgado insubsistente o Auto de Infração, com conseqüente arquivamento do processo administrativo, vez que não há fundamento para a autuação, pois a jornada da tripulação se encerrou dentro do limite regulamentar.

2.6. **Da Diligência à Área Técnica** - Em uma primeira análise dos autos e do recurso em sede de segunda instância (SEI 3345589), o analista ao qual o processo foi originalmente distribuído se deparou com relevante dúvida acerca dos cálculos da "jornada noturna" e da base contratual dos tripulantes visto a edição da Lei nº 13.475/2017 (nova Lei do Aeronauta) e assim, diante da necessidade de manifestação da área técnica para subsidiar a análise do caso em tela e, visando ao princípio do devido processo legal, entendeu-se que o presente processo administrativo não se encontrava maduro para tomada de decisão em segunda instância administrativa pois carecia de meios para a efetiva elucidação dos fatos ocorridos.

2.7. Assim, com base no artigo 40 da Resolução ANAC nº 472/2018 e diante das incertezas surgidas da análise dos autos, converteu-se em diligência (SEI 3345797) o presente processo, sendo os autos encaminhados ao setor competente da SPO, desta ANAC, de forma que fosse respondido o seguinte questionamento: "*À luz da nova Lei do Aeronauta (nº 13.475/2017), mais especificamente o seu artigo 39, e observando-se as definições e os conceitos envolvidos no dito artigo, inclusive sobre a base contratual dos tripulantes, quais são as referências e, por óbvio, os cálculos para identificação de "jornada noturna"?*".

2.8. **Da Resposta da Área Técnica** - Em Despacho SEI 3892496, a Gerência de Operações de Empresas de Transporte Aéreo - 121, informa:

a) **Como o setor de fiscalização, bem como, a Primeira Instância estão considerando e realizando os cálculos para o cômputo de horas de "jornada noturna", à luz da nova legislação?:** O cálculo para o cômputo de horas de jornada noturna é baseado no horário de nascer e por do sol da origem e do destino. Não é considerado o período de tempo de voo realizado entre as 18 (dezoito) horas de um dia e as 6 (seis) horas do dia seguinte. Estas informações estão na tabela Análise Primeira Instância - PAS 159 (2904590). Entretanto os cálculos envolvidos nos documentos SEI Anexo (2034596) e Anexo SEI_ANAC - 2034337 - Relatório (2034598) levam em conta estes valores. A planilha utilizada nos cálculos é o documento SEI Planilha de Excel cálculo de jornada de tripulantes (3893503).

b) **Qual a base contratual dos tripulantes envolvidos?:** A base contratual dos tripulantes envolvidos é a base Guarulhos (base contratual de todos os tripulantes do A330). Entretanto qualquer questionamento sobre este assunto é impossível de ser feito à empresa devido encerramento das atividades. Os dados do documento SEI Planilha de Excel cálculo de jornada de tripulantes (3893503) levam em conta dados fornecidos pelas próprias empresas.

2.9. Diante da manifestação da área técnica e em respeito ao disposto no Parágrafo Único do art. 40 da Resolução ANAC 472/2018, procedeu-se à intimação da interessada a se manifestar sobre a documentação juntada em prazo de 10 dias após o recebimento do Ofício nº 1330/2020/ASJIN-ANAC de 13/02/2020 (SEI 4031356) recebido em 20/02/2020 conforme faz prova o Aviso de Recebimento B0276947165BR - SEI 4126622.

2.10. Entretanto, conforme Despacho SEI 4126622 a mesma preferiu manter-se silente, direito que lhe assiste e não prejudica o processamento do feito.

2.11. **E assim retornaram os autos conclusos para análise.**

2.12. **É o breve relato.**

3. **PRELIMINARES**

3.1. **Da regularidade processual** - 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. Preservados todos os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitados os princípios da Administração Pública. Julgo, pois, os processos aptos para receber a decisão de segunda instância administrativa por parte desta Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância - ASJIN.

4. **FUNDAMENTAÇÃO: MÉRITO E ANÁLISE DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO**

4.1. **Da fundamentação da matéria e da materialidade infracional** - 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 alínea "b" do art. 21, 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:

b) - 14 (quatorze) horas, se integrante de uma tripulação composta;

4.2. Conforme instrução dos autos, o interessado foi autuado por ter infringido a regra que estabelece o limite para duração da jornada de trabalho do aeronauta. A peça da DC1, devidamente motivada e fundamentada pelo decisor competente, confirmou a materialidade infracional imputada ao interessado pela fiscalização, restando configurada a prática de infração à legislação vigente, em especial ao que estabelece o artigo 302, inciso III, alínea "o", do CBA.

4.3. Vejamos.

4.4. Em 29/08/2017 foi publicada nova Lei - 13.475/2017 - dispondo sobre o exercício da profissão de tripulante de aeronave, denominado aeronauta, e revogando a Lei nº 7.183, de 5 de abril de 1984, após decorridos 90 (noventa) dias da publicação oficial, ou seja, após 27/11/2017. Os fatos imputados datam de 19/05/2018. Logo, sob a vigência da Lei 13.475/2017. Entretanto, verifica-se que alguns dispositivos da referida Lei apenas entraram em vigor após 30 meses da publicação, correspondendo a um período de transição, no qual ainda vigiam os comandos trazidos na Lei 7.183/1984, conforme se observa dos excertos a seguir:

Lei 13.475/2017

Art. 80. Aplicam-se aos tripulantes, desde a entrada em vigor desta Lei até que tenham decorrido 30 (trinta) meses de sua publicação, como regime de transição, os seguintes dispositivos da [Lei nº 7.183, de 5 de abril de 1984](#):

I - os [arts. 12, 13 e 20](#);

II - o [caput, incluídas suas alíneas](#), e o [§ 1º, todos do art. 21](#);

III - os [arts. 29 e 30](#).

Art. 81. Revogam-se:

I - após decorridos 90 (noventa) dias da publicação oficial desta Lei, a [Lei nº 7.183, de 5 de abril de 1984](#), com exceção dos dispositivos referidos no art. 80;

II - após decorridos 30 (trinta) meses da publicação oficial desta Lei, os dispositivos da [Lei nº 7.183, de 5 de abril de 1984](#), referidos no art. 80.

Art. 82. Esta Lei entra em vigor após decorridos 90 (noventa) dias de sua publicação oficial, exceto os [arts. 31, 32, 33, 35, 36 e 37](#), que entram em vigor após decorridos 30 (trinta) meses da publicação oficial desta Lei.

4.5. Resta claro assim que, na data dos fatos, ocorridos durante o regime de transição, encontrava-se vigente o limite de 14h para a jornada de trabalho de uma tripulação composta, como no caso do voo objeto da presente análise, conforme estabelecido na alínea "b" do artigo 21 da Lei nº 7.183/1984. Da mesma forma, vigente ainda o §4º do artigo 20 da mesma Lei que estabelece que: "*A jornada será considerada encerrada 30 (trinta) minutos após a parada final dos motores*".

4.6. Importante trazer ainda, no que se refere à jornada de trabalho dos tripulantes, as regras para o cômputo das horas de trabalho noturno e para ampliação nos limites da jornada de trabalho, constantes dos artigos 39 e 40 da Lei 13.475/2017, *in verbis*:

Lei 13.475/2017

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.

Art. 40. Os limites da jornada de trabalho poderão ser ampliados em 60 (sessenta) minutos, a critério exclusivo do comandante da aeronave, nos seguintes casos:

I - inexistência, em local de escala regular, de acomodações apropriadas para o repouso da tripulação e dos passageiros;

II - espera demasiadamente longa, fora da base contratual, em local de espera regular intermediária, ocasionada por condições meteorológicas desfavoráveis e trabalho de manutenção não programada;

III - por imperiosa necessidade, entendida como a decorrente de catástrofe ou problema de infraestrutura que não configure caso de falha ou falta administrativa da empresa.

Parágrafo único. Qualquer ampliação dos limites das horas de trabalho deverá ser comunicada, em no máximo 24 (vinte e quatro) horas após a viagem, pelo comandante ao empregador, que, no prazo de 15 (quinze) dias, comunicará a autoridade de aviação civil brasileira.

4.7. Do exposto, verifica-se que à época dos fatos, estava determinado em Lei que o trabalho noturno corresponde àquele realizado entre as 18 (dezoito) horas de um dia e as 6 (seis) horas do dia seguinte, considerado o horário local para o trabalho em terra e o fuso horário oficial da base contratual do tripulante para o tempo de voo. Utilizando-se tais marcos para aferição do horário noturno, demonstra-se abaixo qual foi a jornada de trabalho no caso em tela (em horário "UTC"):

III - Jornada noturna: considerando-se que a apresentação da tripulação já se deu dentro do período noturno, às 02:20h (UTC) do dia 19/05/2018, o expediente noturno se estendeu do horário de apresentação até às 09:00h (UTC), totalizando 06:40h. Entretanto, conforme disposto no artigo 39, caput, a hora de trabalho noturno, para efeito de jornada, deve ser computada como de 52 (cinquenta e dois) minutos e 30 (trinta) segundos. Logo, sendo aplicável o fator de acréscimo noturno apresentado na decisão de primeira instância, no valor de 0,1428, calcula-se em 00:57h o acréscimo noturno aplicável ao caso em tela e, somando-se o expediente noturno de 06:40h calculado anteriormente com o acréscimo noturno aplicável, conclui-se que a jornada noturna foi de 07:37h;

IV - Jornada diurna: considerando-se o início da jornada diurna às 09:00h (UTC) do dia 19/05/2018 e considerando-se o corte dos motores às 15:51h do mesmo dia com o consequente fim da jornada de trabalho às 16:21h, conclui-se que a jornada de trabalho diurna da tripulação foi de 07:21h.

4.8. Somando-se as jornadas noturna e diurna aplicáveis ao caso em tela, conclui-se que a jornada total de trabalho foi igual a **14:58h**.

4.9. Considerando-se o limite de 14 horas de jornada estabelecido na alínea "b" do art. 21 da

Lei do Aeronauta (Lei nº 7.183/84) para tripulações compostas, de fato, se demonstraria configurada a extrapolação da jornada de trabalho dos 13 tripulantes, conforme imputado pelo Auto de Infração.

4.10. Entretanto, tal como observado na decisão de primeira instância, o comandante comunicou e fez constar nos registros (fl. 02 do Anexo SEI 2034597) a ampliação da jornada em 60 minutos em virtude de condições meteorológicas desfavoráveis no destino (SBGR). A Carta nº 103/18-OPR de 22/05/2018 foi protocolada na ANAC no mesmo dia da emissão e informa acerca da ampliação da jornada dos tripulantes do voo 8501 do dia 19/05/2018. Em adição, anexo ao Recurso, o interessado encaminha resultado de consulta às condições meteorológicas (SEI 3041476) que confirma alteração não prevista no METAR entre 12:40h e 13:15h do dia 19/05/2018 (SPECI SBGR 191240Z 26035G48KT 2000 +TSRA FEW035CB BKN050 24/19 Q1013=) o que corrobora com as alegações recursais de que foram cumpridos os requisitos para a ampliação da jornada em 60 minutos conforme disposto no artigo 40 da Lei 13.475/2017.

4.11. Dito isto, considerando que o limite da jornada de trabalho de uma tripulação composta estabelecido na alínea "b" do art. 21 da Lei do Aeronauta (Lei nº 7.183/84) é de 14h; que, atendidas as condições para ampliação em 60 minutos dispostas no artigo 40 da Lei 13.475/2017, tal limite passa a ser de **15h**; e ainda, que conforme demonstrado anteriormente, a jornada dos tripulantes do caso em tela durou **14 horas e 58 minutos**, entende-se que a conduta descrita no Auto de Infração nº 005487/2018 (SEI 2034536) não se amolda à infração prevista na Alínea "o" do inciso III do artigo 302 do(a) Lei 7.565 de 19/12/1986 c/c Item "b" do artigo 21 da Lei 7.183 de 05/04/1984. Entendo, assim, que não houve infração às normas que disciplinam o exercício da profissão de aeronauta ou de aeroviário.

4.12. Diante do exposto, resta claro o vício no presente processamento, o qual deverá ser anulado por absoluta ausência de materialidade do fato.

5. CONCLUSÃO

5.1. Diante do exposto, 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 com fundamento no art. 42 da Resolução ANAC nº 472, de 2018, e competências conferidas pelo artigo 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381, de 2016, **DECIDO:**

- por conhecer, **DAR PROVIMENTO** ao recurso interposto pela empresa OCEANAIR LINHAS AÉREAS S.A, e **ANULAR** o Auto de Infração nº 005487/2018 tendo em vista a *ausência de materialidade do fato* tratado no Processo Administrativo Sancionador nº. 00066.018222/2018-51;
- por **CANCELAR** a sanção de multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa, no valor de R\$ 91.000,00 (noventa e um mil reais), e consequentemente o Crédito de Multa nº. 667.357/19-0.

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

Publique-se.

Notifique-se

Cássio Castro Dias da Silva

SIAPE 1467237

Presidente da Turma Recursal - Rio de Janeiro



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 16/07/2020, às 11:43, 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 <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **4520917** e o código CRC **1A2DB072**.