



PARECER N° 473/2020/JULG ASJIN/ASJIN
PROCESSO N° 00066.002250/2018-57
INTERESSADO: OCEANAIR LINHAS AÉREAS

PROPOSTA DE DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA – ASJIN

Auto de Infração: 003251/2018

Crédito de Multa n°: 665234184

Infração: *permitir extrapolação de jornada regulamentar de aeronauta*

Enquadramento: alínea "o" do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei n° 7.565/86), c/c § 2° do art. 22 da Lei do Aeronauta (Lei n° 7.183/84)

Proponente: Henrique Hiebert - SIAPE 1586959

RELATÓRIO

1. Trata-se de Recurso interposto por OCEANAIR LINHAS AEREAS S/A em face de decisão proferida no Processo Administrativo em epígrafe, originado do Auto de Infração n° 003251/2018 (SEI 1466550), que capitula as condutas do interessado na alínea "o" do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei n° 7.565/86), c/c § 2° do art. 22 da Lei do Aeronauta (Lei n° 7.183/84), descrevendo o seguinte:

Descrição da ementa: Permitir a extrapolação do tempo de voo noturno de 10 horas para tripulações simples, contrariando o estabelecido no artigo 22 § 2° da Lei 7.183/84.

HISTÓRICO:

No dia 11 de novembro de 2017 os tripulantes do voo ONE 6318 tiveram uma extrapolação no limite de trabalho noturno para tripulações simples. A apresentação ocorreu às 20h10min UTC no dia 10 de novembro de 2017 e a jornada encerrou-se às 6h42min UTC no dia 11 de novembro de 2017. Considerando-se a hora noturna corrigida para 52min e 30s, o trabalho noturno corrigido foi de 10h52min34s. Os dados estão no diário de bordo N° 146/ PR-AVR/ 2017 291056.

CAPITULAÇÃO:

Artigo 302, III, "o" da Lei 7.565/86 c/c artigo 22 § 2° da Lei 7.183/84.

DADOS COMPLEMENTARES:

Data da Ocorrência: 11/11/2017 - Nome do tripulante: MAURICIO UNGARI AZZOLINO - CANAC tripulante: 704650 - Hora do início da jornada (UTC): 20:10 - Hora do encerramento da jornada (UTC): 06:42

Data da Ocorrência: 11/11/2017 - Nome do tripulante: LUIZ AUGUSTO HENRIQUES JABORANDY - CANAC tripulante: 131493 - Hora do início da jornada (UTC): 20:10 - Hora do encerramento da jornada (UTC): 06:42

Data da Ocorrência: 11/11/2017 - Nome do tripulante: MILENA VIANA BERTI - CANAC tripulante: 134535 - Hora do início da jornada (UTC): 20:10 - Hora do encerramento da jornada (UTC): 06:42

Data da Ocorrência: 11/11/2017 - Nome do tripulante: NATAN MIRANDA - CANAC tripulante: 161090 - Hora do início da jornada (UTC): 20:10 -

Hora do encerramento da jornada (UTC): 06:42

Data da Ocorrência: 11/11/2017 - Nome do tripulante: DIOGO ARAUJO ARGOLO - CANAC tripulante: 161162 - Hora do início da jornada (UTC):

20:10 - Hora do encerramento da jornada (UTC): 06:42

Data da Ocorrência: 11/11/2017 - Nome do tripulante: MARINA CATELLA ABRAHAO - CANAC tripulante: 290302 - Hora do início da jornada

(UTC): 20:10 - Hora do encerramento da jornada (UTC): 06:42

2. Consta no processo o Relatório de Fiscalização nº 004567/2018 (SEI 1466555, que descreve as irregularidades constatadas pela fiscalização e contém os seguintes anexos:

2.1. Relatório de análise dos Diários de Bordo - SEI 1466556;

2.2. cópia da Carta nº 340/17 - OPR, da autuada, a respeito da extensão da jornada de trabalho do voo 6318 do dia 11/11/2017, cópia de METAR relativo ao SBGR dos dias 10 e 11/11/2017, cópia das páginas 291055 e 291056 do Diário de Bordo nº 146/PR-AVR/2017, da aeronave PR-AVR - SEI 1466557;

2.3. arquivo Excel corrompido - SEI 1466558.

3. Em 01/02/2018, com o intuito de notificar o interessado acerca da lavratura do Auto de Infração, lavrado Ofício nº 107/2018/GCTA/SPO-ANAC - SEI 1466562.

4. Notificado acerca da lavratura do Auto de Infração em 02/02/2018 (SEI 1552512), o interessado protocolou sua defesa nesta Agência em 26/02/2018 (SEI 1560128), conforme "Recibo Eletrônico de Protocolo GCTA 1560132". No documento, o interessado dispõe que não há fundamento para subsistência da autuação, pois considera que não houve extrapolação da jornada de trabalho e apresenta as seguintes alegações:

(...)

No voo em comento, na etapa SBBRSBGR, durante a aproximação em SBGR, constatou-se que as condições degradaram por TS, ventos fortes e WS no aeroporto de destino, conforme METAR anexo (doc. 01), sendo que, após 45min (quarenta e cinco minutos) de espera, houve a necessidade de alternar o pouso para SBGL.

Após os procedimentos de solo, a aeronave seguiu para SBGR, sendo que, na aproximação deste aeroporto novamente as condições meteorológicas eram desfavoráveis de modo que a aeronave efetuou espera para então pousar em SBGR.

Na sequência, a aeronave decolou para SBFL, pousando neste aeroporto sem registro de intercorrência.

Assim sendo, tendo em vista a necessidade de pouso alternado em decorrência das condições meteorológicas adversas em SBGR, o comandante decidiu pela extensão da jornada de trabalho a fim de concluir a etapa SBFL/SBCH.

(...)

5. O interessado afirma que a decisão pela extensão da jornada de trabalho estava amparada na legislação que regulamentava o exercício da profissão na data da suposta infração, e cita o art. 22 da Lei nº 7.183/84.

6. Ante ao exposto, requer que o Auto de Infração seja julgado insubsistente e que o processo seja arquivado.

7. Em anexo à defesa o interessado apresenta:

7.1. cópia da Carta nº 340/17 - OPR, da autuada, a respeito da extensão da jornada de trabalho do voo 6318 do dia 11/11/2017 e cópia de METAR relativo ao SBGR dos dias 10 e 11/11/2017 - SEI 1560129;

7.2. cópia de documentação para demonstração de poderes de representação - SEI 1560130 e 1560131.

8. Adicionado ao processo pelo setor competente de primeira instância informações de nascer

e por do sol em SBBR referentes aos dias 10 e 11/11/2017 - SEI 2174326.

9. Adicionado ao processo pelo setor competente de primeira instância extrato de multas aplicadas em face do interessado até 29/08/2018, registradas no Sistema Integrado de Gestão de Créditos - SIGEC - SEI 2174456.

10. Em 18/09/2018, a autoridade competente, após apontar a presença de defesa, considera configurada a ocorrência das infrações imputadas, e decide pela aplicação, apontando a ausência de circunstâncias atenuantes ou agravantes, de seis multas no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais), totalizando o valor de R\$ 42.000,00 (quarenta e dois mil reais) em multas - SEI 2173892 e 2233304.

11. Anexado ao processo "Comprovante de Inscrição e de Situação Cadastral" do interessado junto à Receita Federal do Brasil - SEI 2238479.

12. Anexado ao processo extrato da multa aplicada, registrada no SIGEC - SEI 2238488.

13. Em 19/09/2018, com o intuito de notificar o interessado acerca da decisão, lavrada Notificação de Decisão nº 2249/2018/CCPI/SPO-ANAC - SEI 2238495.

14. Notificado acerca da decisão em 24/09/2018 (SEI 2403575), o interessado requer vistas do processo em 01/10/2018 (SEI 2285415), tendo o processo sido disponibilizado ao mesmo em 02/10/2018.

15. Em 04/10/2018, conforme Recibo Eletrônico de Protocolo CCPI 2296684, o interessado protocola seu recurso nesta Agência (SEI 2296680). No documento, contesta a decisão de primeira instância e dispõe que a mesma deve ser reformada, com o cancelamento da multa aplicada, passando a expor suas razões.

16. Alega que depreende-se da decisão que restou comprovado que as condições meteorológicas desfavoráveis na rota do voo 6318, do dia 10/11/2017, acarretaram na necessidade de ampliação de 60 (sessenta) minutos da jornada de trabalho dos tripulantes, conforme previsto pela legislação vigente à época dos fatos. O interessado dispõe que o fato gerador da autuação é o descumprimento ao preceituado no art. 22, §2º, da Lei 7.183/84, entretanto alega que o "Capítulo II - Do Regime de Trabalho", sobretudo na "Seção II - Da Jornada de Trabalho", é completamente omissa quando à definição de trabalho noturno; assim, questiona qual o embasamento legal para o cálculo da jornada de trabalho noturna com base no nascer e no pôr do sol e qual é a referência base de cidade/aeródromo que se deve utilizar, sendo a legislação omissa.

17. O recorrente destaca que as informações sobre o limite da jornada de trabalho dos aeronautas podem ser consultadas de forma rápida e já calculadas de acordo com a legislação vigente através de *link* disponível no *website* do Sindicato Nacional dos Aeronautas - SNA; cita o endereço e apresenta uma tabela com limite de jornada de trabalho entre a apresentação e o corte de motores, ressaltando que os horários indicados estão de acordo com o horário de Brasília. Com bases nesses dados, dispõe:

Assim sendo, nota-se, através dos Diários de Bordo acostados aos autos que os tripulantes que realizaram o voo 6318, do dia 10/11/2017, apresentaram-se às 20h10min UTC, ou seja, às 18h10min do horário oficial de Brasília, deste modo, tem-se que o corte de motores deveria ocorrer até às 05h17min UTC, 03h17min do horário de Brasília, para que, considerando-se o acréscimo de 30 (trinta) minutos após o corte, a jornada se encerrasse às 05h47min UTC, 03h47min do horário oficial de Brasília, observando a limitação estabelecida pela legislação vigente, de 11hs (onze horas) para uma tripulação simples, já considerada a hora noturna.

Ainda, de acordo com os Diários de Bordos acostados aos autos, verifica-se que os aeronautas seguiram até o destino final – Aeroporto de Chapecó – tendo o corte de motores ocorrido às 06h12min UTC, ou seja, às 04h12min do horário oficial de Brasília.

Assim sendo, o corte de motores ocorreu dentro do limite da regulamentação, havendo ainda lapso 05 (cinco) minutos para atingir o horário limite de jornada para a tripulação.

Deste modo, por qualquer ângulo que se analise a questão, não há fundamento para a Decisão de Primeira Instância, vez que, como cabalmente comprovado, considerando a necessidade de ampliação da jornada, os tripulantes em comento encerram a jornada dentro do limite da regulamentação, não havendo que se falar em extrapolação.

18. Ante ao exposto, requer que seja conhecido e provido o recurso, a fim de se reformar a decisão de primeira instância, cancelar a multa aplicada e se arquivar o processo.

19. Em 04/10/2018, lavrado Despacho CCPI 2297083, que determina o encaminhamento do processo à Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância - ASJIN.

20. Em 25/10/2018, lavrado Despacho ASJIN 2363140, que conhece do recurso e determina a distribuição do processo a membro julgador para análise e deliberação.

21. É o relatório.

DILIGÊNCIA

22. Da assinatura do Auto de Infração nº 003251/2018

23. Verifica-se que o Auto de Infração nº 003251/2018 (SEI 1466550) constante dos autos não está assinado pelo autuante; a Resolução ANAC nº 25/2008, em vigor à época da lavratura do Auto de Infração, dispunha o seguinte a respeito da assinatura do AI:

Resolução ANAC nº 25/2008 (...)

Art. 6º O AI será lavrado em duas vias, sendo a original destinada à instrução do processo e a segunda a ser entregue ao autuado.

(...)

Art. 8º O AI deve conter os seguintes requisitos:

(...)

V - assinatura do autuante e indicação de seu cargo ou função;

(...)

24. Cumpre ainda destacar o que era previsto na Instrução Normativa - IN ANAC nº 08/2008 a respeito da assinatura do autuante no AI:

IN ANAC nº 08/2008 (...)

Art. 6º O auto de infração conterá os seguintes elementos:

(...)

VIII - identificação do autuante, com o cargo, número de matrícula e assinatura.

25. Verifica-se que tanto pela Resolução ANAC nº 25/2008 quanto pela IN ANAC nº 08/2008, era requerida a assinatura do autuante no Auto de Infração. Desta forma, é necessário que seja esclarecido se o Auto de Infração nº 003251/2018 foi assinado pelo autuante, se a via encaminhada ao interessado foi assinada e que, caso possível, seja juntada ao processo via assinada do Auto de Infração.

26. Do trabalho noturno e do local de referência para definição dos horários de nascer e por do sol

27. O Auto de Infração nº 003251/2018 (SEI 1466550), lavrado em face de OCEANAIR LINHAS AEREAS S/A, capitulou as condutas imputadas ao interessado na alínea "o" do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei nº 7.565/86), c/c § 2º do art. 22 da Lei do Aeronauta (Lei nº 7.183/84), descrevendo o seguinte:

Descrição da ementa: Permitir a extrapolação do tempo de voo noturno de 10 horas para tripulações simples, contrariando o estabelecido no artigo 22 § 2º da Lei 7.183/84.

HISTÓRICO:

No dia 11 de novembro de 2017 os tripulantes do voo ONE 6318 tiveram uma extrapolação no limite de trabalho noturno para tripulações simples. A apresentação ocorreu às 20h10min UTC no dia 10 de novembro de 2017 e a jornada encerrou-se às 6h42min UTC no dia 11 de novembro de 2017. Considerando-se a hora noturna corrigida para 52min e 30s, o trabalho noturno corrigido foi de 10h52min34s. Os dados estão no diário de bordo Nº 146/ PR-AVR/ 2017 291056.

CAPITULAÇÃO:

Artigo 302, III, "o" da Lei 7.565/86 c/c artigo 22 § 2º da Lei 7.183/84.

DADOS COMPLEMENTARES:

Data da Ocorrência: 11/11/2017 - Nome do tripulante: MAURICIO UNGARI AZZOLINO - CANAC tripulante: 704650 - Hora do início da jornada (UTC): 20:10 - Hora do encerramento da jornada (UTC): 06:42

Data da Ocorrência: 11/11/2017 - Nome do tripulante: LUIZ AUGUSTO HENRIQUES JABORANDY - CANAC tripulante: 131493 - Hora do início da jornada (UTC): 20:10 - Hora do encerramento da jornada (UTC): 06:42

Data da Ocorrência: 11/11/2017 - Nome do tripulante: MILENA VIANA BERTI - CANAC tripulante: 134535 - Hora do início da jornada (UTC): 20:10 - Hora do encerramento da jornada (UTC): 06:42

Data da Ocorrência: 11/11/2017 - Nome do tripulante: NATAN MIRANDA - CANAC tripulante: 161090 - Hora do início da jornada (UTC): 20:10 - Hora do encerramento da jornada (UTC): 06:42

Data da Ocorrência: 11/11/2017 - Nome do tripulante: DIOGO ARAUJO ARGOLO - CANAC tripulante: 161162 - Hora do início da jornada (UTC): 20:10 - Hora do encerramento da jornada (UTC): 06:42

Data da Ocorrência: 11/11/2017 - Nome do tripulante: MARINA CATELLA ABRAHAO - CANAC tripulante: 290302 - Hora do início da jornada (UTC): 20:10 - Hora do encerramento da jornada (UTC): 06:42

28. Em recurso, dentre outras alegações, o interessado questiona qual o embasamento legal para o cálculo da jornada de trabalho noturna com base no nascer e no pôr do sol e qual é a referência base de cidade/aeródromo que se deve utilizar para os cálculos; neste sentido, alega que o "Capítulo II - Do Regime de Trabalho", sobretudo na "Seção II - Da Jornada de Trabalho", é completamente omissa quando à definição de trabalho noturno.

29. Com relação a esses questionamentos, verifica-se que o § 1º do art. 41 da Lei nº 7.183/84, em vigor à época dos fatos, dispõe o que é considerado **voos noturnos**:

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.

(...)

30. Embora o § 1º do art. 41 da Lei nº 7.183/84 trate de **voos noturnos**, parece razoável o entendimento de que neste contexto o **trabalho** noturno é aquele realizado entre o pôr e o nascer do sol.

31. Já com relação a qual cidade/aeródromo deve ser utilizada como referência para definição dos horários de nascer e por do sol para fins de cálculo de jornada de trabalho, a princípio este analista não encontrou normativo que trate do assunto. Analisando-se o caso, percebe-se que podem ser dadas diversas interpretações ao assunto, com diversas combinações de quais horários de nascer e por do sol podem ser utilizados nos cálculos da jornada de trabalho da tripulação (por exemplo: utilização dos horários de nascer e por do sol da origem para todos os cálculos; utilização dos horários de nascer e por do sol do destino para todos os casos; do horário do por do sol da origem para o início do trabalho noturno e o horário do nascer do sol do destino para o fim do trabalho noturno, etc).

32. Analisando-se a decisão, verifica-se que a mesma utilizou como referência a hora de nascer e por do sol *zulu* de SBBR em 10/11/2017, que era o ponto de origem da jornada de trabalho dos seis tripulantes listados no Auto de Infração, conforme dados extraídos do site www.aisweb.aer.mil.br e juntados aos autos (SEI 2174326).

33. ***Dos quesitos a serem respondidos/atendidos***

34. Considerando-se a falta de assinatura do Auto de Infração constante dos autos do presente

processo e as dúvidas suscitadas pelos questionamentos do interessado em recurso, sugere-se a conversão do processo em diligência à Coordenação de Controle e Processamento de Irregularidades - CCPI, da Superintendência de Padrões Operacionais - SPO, para que os seguintes quesitos sejam respondidos/atendidos:

- 34.1. a via do Auto de Infração nº 003251/2018 encaminhada ao interessado foi assinada?
- 34.2. requer-se que seja juntada aos autos via assinada do Auto de Infração nº 003251/2018.
- 34.3. o entendimento de que o trabalho noturno é aquele compreendido entre o por e o nascer do sol está correto? Quais normativos fundamentam esse entendimento?
- 34.4. os horários de nascer e por do sol de qual(is) cidade(s)/aeródromo(s) devem ser utilizados para o cálculo da jornada de trabalho? Quais normativos fundamentam esse entendimento?
- 34.5. com relação ao questionamento acima, requer-se que seja demonstrado de forma fundamentada os horários de nascer e por do sol de qual(is) cidade(s)/aeródromo(s) aplicam-se ao cálculo da jornada de trabalho do caso em tela.

CONCLUSÃO

35. Pelo exposto, sugiro **CONVERTER EM DILIGÊNCIA O PRESENTE PROCESSO**, retornando os autos à Secretaria da ASJIN, a fim de que sejam encaminhados à Coordenação de Controle e Processamento de Irregularidades - CCPI, da Superintendência de Padrões Operacionais - SPO, de forma que esta analise toda a documentação juntada aos autos e responda aos quesitos apresentados do subitem 34.1 ao 34.5 deste parecer.

36. Importante ainda observar o *caput* do art. 1º da Lei nº 9.873/99, a qual estabelece prazo de prescrição para o exercício de ação punitiva pela Administração Pública Federal, direta e indireta.

37. À consideração superior.

HENRIQUE HIEBERT

SIAPE 1586959



Documento assinado eletronicamente por **Henrique Hiebert, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 17/06/2020, às 16:07, 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 **4434009** e o código CRC **4C3C65B3**.

DESPACHO

À Secretaria Administrativa de Processos Sancionadores (ASJIN)

Assunto: **Solicitação de Diligência.**

1. Retorno o presente processo à Secretaria da ASJIN, de forma que venha a encaminhar os autos à Coordenação de Controle e Processamento de Irregularidades - CCPI, da Superintendência de Padrões Operacionais - SPO, de forma que esta analise toda a documentação juntada aos autos e responda/atenda aos quesitos apresentados do subitem 34.1 ao 34.5 do Parecer nº 473/2020/JULG ASJIN/ASJIN (SEI 4434009).
2. O setor competente, caso assim entenda, poderá acrescentar outras informações e considerações que julgar necessárias, bem como anexar outros documentos.
3. Importante, ainda, observar o *caput* e o § 1º do artigo 1º da Lei nº 9.873/99, a qual estabelece prazo de prescrição para o exercício de ação punitiva pela Administração Pública Federal, direta e indireta.
4. À Secretaria para as providências cabíveis.

Cássio Castro Dias da Silva

SIAPE 1467237

Presidente da Turma Recursal do Rio de Janeiro



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 22/06/2020, às 13:25, 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 **4440508** e o código CRC **47B6BBF6**.