

**PARECER N°** 928/2019/JULG ASJIN/ASJIN  
**PROCESSO N°** 00068.003973/2015-19  
**INTERESSADO:** PMR TÁXI AÉREO E MANUTENÇÃO AERONÁUTICA S.A.

Submeto à apreciação de Vossa Senhoria Proposta de DECISÃO ADMINISTRATIVA DE SEGUNDA INSTÂNCIA, nos termos da minuta anexa.

**ANEXO**

MARCOS PROCESSUAIS										
NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Data da Infração	Data da Lavratura do AI	Notificação do AI	Defesa do Interessado	Decisão de Primeira Instância (DC1)	Notificação da DC1	Multa aplicada em Primeira Instância	Postagem do Recurso
00068.003973/2015-19	659967172	001141/2015	05/05/2014	10/06/2015	não consta dos autos	21/07/2015	22/05/2017	29/05/2017	R\$ 4.000,00	09/06/2017

**Infração:** Permitir que tripulante extrapole o limite de jornada de trabalho de tripulação simples ou mínima, fora dos casos previstos em lei.

**Enquadramento:** Artigo 302, inciso III, alínea "o", da Lei nº 7.565 de 19/12/1986 c/c artigo 21 da alínea "a" da Lei nº 7.183 de 05/04/1984.

**Proponente:** Thaís Toledo Alves – SIAPE 1579629 (Portaria Nomeação Membro Julgador ANAC nº 453, de 08/02/2017)

**INTRODUÇÃO**

1. Trata-se de recurso interposto pela **PMR TÁXI AÉREO E MANUTENÇÃO AERONÁUTICA S.A.**, em face da Decisão proferida no curso do processo administrativo sancionador, discriminado no quadro acima, que individualiza a materialidade infracional e retrata os marcos relevantes para o trâmite e regularidade processual.

2. Descreve o auto de infração:

Após a solicitação de análise dos Diários de Bordo da empresa PMR TAXI AEREO E MANUTENÇÃO AERONÁUTICA S/A, apostadas na alínea c do Ofício nº 056/2015/GAB/CORREGE/STC/MA (cópia em anexo), esta autarquia federal encaminhou o Ofício 182/2015/GOAG-PA/SPO requerendo os referidos documentos em cópia legíveis e autenticados. Da análise destes, foi constatado que a empresa em voga permitiu que o Sr. THOMAS RODRIGO F. DE LIMA GREENHALGH, C.ANAC 953257, não atendesse o limite imposto pela Lei 7183/84, em seu artigo 21 alínea a, qual seja, de 11 horas de jornada de trabalho, ao se apresentar às 9 horas do dia 05/05/2014 e cortar o motor às 20 horas e 25 minutos do mesmo dia, fazendo com que o mesmo extrapolasse o limite máximo permitido, conforme Diário de Bordo 19/PP-MFR/14, fl. 36, 05/05/2014.

**HISTÓRICO**

3. **Relatório de Fiscalização - RF** - A fiscalização descreveu no RF nº 001141/2015 as circunstâncias da constatação da ocorrência e anexou a documentação comprobatória: cópia Detalhe Aeronavegante do piloto Thomas Rodrigo F. de Lima Greenhalgh; cópia do Ofício nº 056/2015/GAB/CORREG/STC/MA; cópia da folha 36 do Diário de Bordo 19/PP-MFR/14.

4. **Defesa Prévia** - A Interessada alega que devido às condições meteorológicas adversas entre a rota Balsas-MA (SNBS) e Colinas-MA, a tripulação visando a segurança dos passageiros e dos próprios pilotos, tomou a decisão de pousar em lugar remoto, na localidade de Nova Iorque – MA, às 17h41min. Transcorridos 1h23min em solo, a tripulação decolou rumo a Colinas. Porém, após 00h11min em voo, a tripulação tomou a decisão de pousar novamente pelo mesmo motivo (condição meteorológicas adversas), em lugar remoto, na localidade de Sucupira do Norte – MA. A decolagem de Sucupira do Norte – MA para Colinas –MA foi possível somente às 19h55min após constatado que as condições meteorológicas eram favoráveis e não comprometeriam a segurança do voo. Tais eventos contribuíram para que o limite máximo permitido de 11h00min de trabalho fosse extrapolados em 00:25min, pela segurança dos passageiros e tripulantes. Tal decisão de presar pela vida dos ocupantes é superior a decisão de manter o cumprimento de horário. Nestes termos requer seja deferido e acatado nossos argumentos ante as provas e os motivos que levaram o tripulante ultrapassar o limite permitido.

5. **Decisão de Primeira Instância** - O setor competente em motivada decisão de primeira instância, afastou os argumentos de defesa prévia, confirmou ato infracional e aplicou multa, **no patamar mínimo**, no valor de **R\$ 4.000,00 (quatro mil reais)** com espeque no Anexo II, da Resolução n.º 25 da ANAC, de 25 de abril de 2008, haja vista a ausência de circunstâncias agravantes previstas no parágrafo segundo, e a existência de circunstância atenuante prevista no parágrafo primeiro, inciso III, conforme consulta ao SIGEC, considerado o rol taxativo fincado no art. 22 da referida Resolução.

6. **Recurso** - Em grau recursal o interessado alega:

I- Que o Auto de Infração encontra-se eivado de vícios formais, em descumprimento ao art. 8 da Resolução nº 25/2008, eis que a data da confecção do AI

difere da data da ocorrência em si e materiais porquanto a descrição da conduta não reflete a verdade dos fatos e questiona a capitulação feita no art. 302, inciso III, alínea "o" do CBA indagando quais normas que disciplinam o exercício da profissão do aeronauta foram infringidas;

II - Que a Administração tinha a obrigação de lavrar o auto de infração imediatamente e obter a assinatura do suposto infrator sob pena de violação ao direito ao contraditório e à ampla defesa;

III - Ilegitimidade passiva da recorrente pois o comandante é o responsável pela operação e segurança da aeronave;

IV - Que seu direito foi cerceado pois sequer recebeu cópias das decisões ou mesmo do auto de infração e que foi surpreendido pela inviabilização da aplicação do teor do art. 3º inciso III Lei nº 9784/99;

V - Que o tripulante utilizou-se das prerrogativas previstas no artigo 22 da Lei n. 7.183/1984 e não levou-se em consideração que imediatamente após o voo, que seria motivo para o sobre horário, folgou bem mais que 12 horas;

VI - *Bis in idem* - o auto de infração 1136/2015 traz em seu bojo a mesma matéria havendo a dupla penalização;

VII - Que em eventual dosimetria a uma sanção aplicada há de se conceder os benefícios previstos nos inciso II e III do § 1º, do art. 22 da Resolução nº 25/2008;

VIII - Por fim requer seja reconhecida a nulidade do auto de infração e, caso não seja anulado, deve ser considerada a penalidade de advertência.

## **PRELIMINARES**

7. **Regularidade processual** - Considerando os prazos descritos no quadro acima, acusos regularidade processual nos presentes autos visto que preservados os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitados os princípios da Administração Pública, em especial a ampla defesa e o contraditório. Julgo o processo apto à decisão de segunda instância administrativa por parte desta ASJIN.

## **FUNDAMENTAÇÃO**

8. **Da materialidade infracional** - A peça da DC1, devidamente motivada e fundamentada pelo decisor competente, confirmou, de forma clara e objetiva, a materialidade infracional imputada à interessada pela fiscalização. Restou comprovado, de fato, com base na documentação probatória constante dos autos do processo, a inobservância pelo interessado, ao disposto na alínea 'o' do inciso III do art. 302 do CBA, Lei nº 7.565, de 1986 c/c art. 21, alínea "a", da Lei nº 7.183/84, *in verbis*:

### **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 nº 7.183/84 (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 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 inalterado 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.

9. Destarte, com fulcro no § 1º do art. 50 da Lei 9.784/1999, que abre a possibilidade de que a motivação da decisão de recurso administrativo consista em declaração de concordância com fundamentos de anteriores decisões, esta relatora ora endossa os argumentos trazidos por aquele decisor em sede de primeira instância para a confirmação da e prática infracional, bem como fundamentação e a motivação da penalidade aplicada, declarando concordância a fim de que passem a fazer parte integrante desse arrazoado.

## **10. Das Alegações da Interessada**

11. A interessada alega que o Auto de Infração encontra-se evitado de vícios formais, em descumprimento ao art. 8 da Resolução nº 25/2008, eis que a data da confecção do AI difere da data da ocorrência em si e materiais porquanto a descrição da conduta não reflete a verdade dos fatos e questiona a capitulação feita no art. 302, inciso III, alínea "o" do CBA indagando quais normas que disciplinam o exercício da profissão do aeronauta foram infringidas.

12. Pois bem. No que tange à alegação de que o Auto de Infração encontra-se evitado de vícios formais, vejamos o que dispõe o art. 8º da Res. ANAC 25/2008:

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

I - identificação do autuado;

II - descrição objetiva da infração;

- III - disposição legal ou normativa infringida;
- IV - indicação do prazo de vinte dias para a apresentação de defesa;
- V - assinatura do autuante e indicação de seu cargo ou função;
- VI - local, data e hora.

13. Observa-se que todos os requisitos foram cumpridos, haja vista que o autuado foi identificado, a infração foi descrita de forma objetiva, demonstrou-se o normativo infringido, indicou-se o prazo para defesa, autuante identificado e assinado, inclusive com aposição de carimbo demonstrando o cargo, local, data e hora tanto da autuação quanto da data da prática da infração. Relevante destacar que a data da ocorrência da infração, de fato, é diferente da data da lavratura do AI, contudo, vale destacar que a Administração tem o prazo legal de 5 (cinco) anos para o exercício da ação punitiva nos termos do art. 1º da Lei n. 9784/99:

**Art. 1º Prescreve em cinco anos a ação punitiva da Administração Pública Federal, direta e indireta, no exercício do poder de polícia, objetivando apurar infração à legislação em vigor, contados da data da prática do ato ou, no caso de infração permanente ou continuada, do dia em que tiver cessado.**

§ 1º Incide a prescrição no procedimento administrativo paralisado por mais de três anos, pendente de julgamento ou despacho, cujos autos serão arquivados de ofício ou mediante requerimento da parte interessada, sem prejuízo da apuração da responsabilidade funcional decorrente da paralisação, se for o caso.

14. Ademais, assevero que o campo "DESCRIÇÃO DA INFRAÇÃO" do AI registrou expressamente que empresa "(...) permitiu que o Sr. THOMAS RODRIGO F. DE LIMA GRENNHALGH. C.ANAC 953257, não atendesse o limite imposto pela Lei 71 83/84. em seu artigo 21 .álnea a. qual seja..de 1 1 horas de jornada de trabalho, ao se apresentar às choras do dia 05/05/2014 e cortar o motor às 20 horas e 25 minutos do mesmo dla, fazendo com que o mesmo extrapolasse o limite máximo permitido, conforme Diário de Bordo 1 9/PP-MFR/14. fl. 36, 05/05/2014."

15. Assim, uma vez que a descrição dos fatos é objetiva e suficiente para a construção da defesa, entendo que não houve afronta à ampla defesa (CF, art. 5º, LV) e devido processo legal (CF, art. 5º, LIV).

16. Quanto à capitulação legal disposta no AI entendo que está adequada ao caso em tela, pois, o descumprimento da Lei do Aeronauta (Lei nº 7.183/84) implica, por sua vez, a subsunção da infração à alínea "o", do inciso III, do artigo 302 do CBA.

17. No que diz respeito à alegação de que a descrição da conduta no Auto de Infração não reflete a verdade material dos fatos, mas faço constar que a Recorrente não trouxe em recurso, nenhuma argumentação contrária em matéria de mérito quanto ao que foi apurado pela Fiscalização. Sendo assim, não havendo argumentação com prova em contrário, deve-se prevalecer aquilo que foi apurado pela Fiscalização, nos termos do art. 36 da Lei 9.784/99.

18. Dessa maneira, afasto todas as razões da defesa quanto a esses quesitos.

19. Quanto ao argumento de que a Administração tinha a obrigação de lavrar o auto de infração imediatamente e obter a assinatura do suposto infrator sob pena de violação ao direito ao contraditório e à ampla defesa, vale destacar o art. 291 do CBA e art. 5º da Resolução ANAC nº 25/2008:

CBA

Art. 291. Toda vez que se verifique a ocorrência da infração prevista neste Código ou na legislação complementar, a autoridade aeronáutica lavrará o respectivo auto, remetendo-o à autoridade ou ao órgão competente para a apuração, julgamento ou providência administrativa cabível.

Resolução ANAC nº 25/2008

Art. 5º. O AI será lavrado quando for constatada a prática da infração à Lei 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica - CBAer, legislação complementar e demais normas de competência da autoridade de aviação civil, sendo obrigatório o atendimento dos requisitos essenciais de validade previstos no art. 8º desta Resolução.

20. Observe-se que não há previsão legal de obrigatoriedade de lavratura do AI no local da infração, tampouco a sua notificação imediata. Tal ausência de previsão legal sustenta-se uma vez que a fiscalização é ato inquisitório, sendo anterior a instauração processual, por isso, não se faz necessária a notificação nem a participação da interessada nessa fase. Apenas com a instauração processual, por meio do AI, torna-se obrigatória a notificação dos atos à Interessada, oportunizando-se-lhe a manifestação nos autos para contraditar e utilizar-se de todos os meios de defesa legalmente permitidos. Dessa forma, a ampla defesa e o contraditório não foram afetados, já que a lavratura do AI e sua notificação se deram dentro do prazo legal.

21. No que diz respeito ao argumento de que a recorrente não tem legitimidade passiva para atuar no processo pois "*o comandante é o responsável pela operação e segurança da aeronave*", cabe esclarecer que para o fato constatado pela fiscalização - permitir extrapolação de jornada de tripulante - a autuação se dá para o concessionário ou permissionário (autorizatório) de serviços aéreos.

22. No caso em tela, a fiscalização imputa infração à pessoa jurídica autorizatória de serviço aéreo, sendo, portanto, possível identificar, *claramente*, o autor da infração, ou seja, a empresa PMR TÁXI AÉREO E MANUTENÇÃO AERONÁUTICA S.A. Sendo assim, quanto à norma infringida, entende-se ser o inciso III do art. 302 do CBA o mais adequado ao ato infracional imputado à empresa autuada, visto tratar-se de pessoa jurídica autorizatória de serviço aéreo.

23. Importante salientar que as empresas de transporte aéreo não-regular (táxi aéreo) se enquadram dentre aquelas dispostas no inciso III, pois, apesar de serem consideradas *permissionárias* pelo CBA, não se deve realizar uma interpretação restritiva, sob pena de inviabilizar a fiscalização de tais empresas.

24. Esta questão já foi, inclusive abordada no Parecer nº 550/2012/PF-ANAC/PGF/AGU da Procuradoria Federal junto à ANAC, nos seguintes termos:

2.30 No que tange aos sujeitos previstos no inciso III do artigo 302 da Lei 7.565/86, ou seja, "concessionária ou permissionária de serviços aéreos), imperioso se faz destacar, primeiramente, a impropriedade técnica do texto legal, consistente na utilização do termo "permissionária". Os artigos 175, parágrafo 1º, e 180, estabelecem que a prestação de serviços aéreos públicos depende de prévia concessão ou autorização. O artigo 178 do Código Brasileiro de Aeronáutica, a seu turno, estabelece não necessitarem de autorização os proprietários e operadores de aeronaves destinadas a serviços aéreos privados, sem fins comerciais, para a realização de suas atividades aéreas. Desta forma, a outorga de serviços aéreos apenas se dá na hipótese de serviços aéreos públicos e por meio de concessão ou autorização, podendo outorgados, portanto, figurarem tão-somente como concessionários ou autorizatários de serviços aéreos.

2.31 Destarte, o inciso III do artigo 302 da Lei nº 7.565/86 deve, em verdade, ser lido como referente às "infrações imputáveis à concessionária ou autorizatória de serviços aéreos"...

(sem grifo no original)

25. Dessa forma, afasto as razões da defesa quanto a esse quesito.

26. Quanto a alegação de que foi surpreendida pela inviabilização de vista aos autos, ressalto que a Interessada poderia ter diligenciado nesta ANAC e ter tido ciência de inteiro teor do processo, retirando, se necessário, a cópia do mesmo, contudo, optou por não realizar este procedimento. Ademais, cabe observar que a Interessada tomou conhecimento de todos os atos processuais pois, apesar de não haver comprovação nos autos de Aviso de Recebimento do AI, consta rastreamento dos Correios à fl. 09 em que se verifica a entrega efetuada e a autuada apresentou defesa prévia dentro do prazo legal (fl. 10/13). Além disso, identifica-se, também, que a autuada foi notificada acerca da decisão de primeira instância, conforme AR JR898236067BR (SEI 0774104) datado de 29/05/2017. Dessa forma, afasto este argumento e passo a analisar os demais apresentados em grau recursal.

27. A Interessada alega que o tripulante utilizou-se das prerrogativas previstas no artigo 22 da Lei n. 7.183/1984 e a ANAC não levou em consideração que, imediatamente, após o voo, que seria motivo para o sobre horário, folgou bem mais que 12 horas. Contudo, a extrapolação de jornada somente pode ocorrer nos casos previstos no art. 22 da referida Lei e desde que comunicada pelo comandante ao empregador, a saber:

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.

28. Assim, uma vez que a Recorrente não trouxe nenhuma prova apta a corroborar o que foi argumentado, deve-se prevalecer aquilo que foi apurado pela Fiscalização. A atuação do Inspetor de Aviação Civil - INSPAC é ato administrativo que possui em seu favor presunção de legitimidade e cabe ao interessado a demonstração dos fatos que alega, nos termos do art. 36 da lei 9.784/99.

29. Quanto ao argumento de ocorrência de *bis in idem* eis que o auto de infração nº 1136/2015 versa sobre a mesma conduta, tecemos as seguintes elucidicações.

30. Em linhas gerais, o princípio invocado pelo recorrente prega que ninguém pode ser julgado duas vezes pelo mesmo fato delituoso, aproveitando-se do conceito aplicável ao direito penal. ANDRÉ ESTEFAM trata o princípio do *ne bis in idem* como uma vedação da dupla incriminação do réu, de modo que ninguém pode ser processado ou condenado mais de uma vez pelo mesmo fato. O referido autor refere que, na instauração de um processo por um delito idêntico a um fato anterior, há a caracterização do instituto da litispendência. [ESTEFAM, André. **Direito Penal, volume 1**. São Paulo: Editora Saraiva, 2010.]

31. Trazendo o conceito para o campo específico, direito administrativo, assim como no Penal, o *non bis in idem* se refere à proibição de que um órgão administrativo faça a aplicação de mais de uma penalidade (sanção) por um mesmo ato praticado. É dizer: um determinado órgão pertencente à Administração Pública não pode aplicar mais de uma sanção **dentro do mesmo processo administrativo, referente a um mesmo fato**.

32. Saboya complementa que o princípio do *ne bis in idem*, sobretudo, a partir do século XX, sob uma dúplici vertente: de um lado, um princípio de natureza processual, proibitivo de renovação de processos ou julgamentos **pelos mesmos fatos**; por outro lado, um princípio de direito material, segundo o qual ninguém deve ser apenado mais de uma vez pelos mesmos fatos. [SABOYA, Keity Mara Ferreira de Souza e. *Ne bis in idem, história, teorias e perspectivas*. Natal: Lumen Iuris, 2015. Sítios da internet: <http://www.stf.jus.br/portal/principal/principal.asp>].

33. Notemos, portanto, que o princípio invocado tem aderência apenas quando estamos tratando de a mesma conduta do agente (fato) estar sendo sancionada mais de uma vez. No entanto, este não é o caso. O AI nº 1136/2015, citado pela recorrente, foi lavrado em nome de ANDRÉ LIMA BRAGA e o dispositivo violado foi o art. 302, inciso II, alínea "p" da Lei nº 7.565/86 c/c a letra a do art. 21 da Lei nº 7.183/84. Portanto, infrações completamente distintas uma da outra, razão pela qual não há que se falar em *non bis in idem* e não assiste razão ao autuado.

34. No tocante à aplicação das circunstâncias atenuantes, em especial a requerida pelo recorrente prevista no inciso II e III do § 1º, do art. 22 da Resolução ANAC nº 08/2008, este assunto será abordado logo a seguir quando da análise da dosimetria da sanção.

## DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

35. Verificada a regularidade da ação fiscal, há que se averiguar a necessidade de correção do valor da multa aplicada como sanção administrativa ao ato infracional imputado. Embora a Resolução nº 472/2018 tenha revogado a Resolução ANAC nº 25/2008 e IN ANAC nº 08 de 2008, seu artigo 82 estabelece que suas disposições não prejudicam atos já praticados e aplicam-se as normas vigentes à época dos fatos, inclusive no que diz respeito às sanções aplicáveis.

36. Destaca-se que com base na letra "o" da Tabela III do Anexo II da Resolução ANAC nº 25, de 25 de abril de 2008, o valor da multa poderá ser imputado em R\$ 4.000,00 (patamar mínimo), R\$ 7.000,00 (patamar intermediário) ou R\$ 10.000,00 (patamar máximo).

### 37. Das Circunstâncias Atenuantes

38. 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.**

39. **Da mesma forma, entende-se que a interessada 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.

40. Para a análise da circunstância atenuante prevista no inciso III do §1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008 - **a inexistência de aplicação de penalidades no último ano** - é necessária pesquisa para identificar a eventual existência de sanção aplicada em definitivo ao ente regulado no período de um ano .

41. Em pesquisa no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC dessa Agência, ora anexada a essa análise (SEI 3309417) ficou demonstrado que não há penalidade anteriormente aplicada ao autuado nessa situação. **Assim, deve ser considerada essa circunstância atenuante como causa de diminuição do valor da sanção.**

### 42. Das Circunstâncias Agravantes

43. Quanto à existência de circunstâncias agravantes, não se vê, nos autos, qualquer elemento que configure as hipóteses previstas no § 2º do artigo 22 da Resolução ANAC nº 25/2008.

44. **Da sanção a ser aplicada em definitivo** - Por tudo o exposto, dada a existência de circunstância atenuante e ausência de agravantes aplicáveis ao caso, **entendo que deva ser mantida a sanção aplicada pela primeira instância administrativa, no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais)**, que é o valor mínimo previsto à época dos fatos, conforme letra "o" da Tabela III do Anexo II da Resolução ANAC nº 25, de 25 de abril de 2008.

## CONCLUSÃO

45. Ante o exposto, sugiro **NEGAR PROVIMENTO** ao Recurso, **MANTENDO** a multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa no valor de **R\$ 4.000,00 (quatro mil reais)**, em desfavor da **PMR TÁXI AÉREO E MANUTENÇÃO AERONÁUTICA S.A.**, por permitir a extrapolação de jornada de trabalho do Sr. THOMAS RODRIGO F. DE LIMA GRENNHALGH, C.ANAC 953257, conforme se verifica no Diário de Bordo nº 19/PP-MFR/14 do dia 05/05/2014 e tabela abaixo, em afronta ao art. 302, inciso III, alínea "o", da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 c/c art. 21, alínea "a", da Lei nº 7.183/84.

Apresentação (a)	Primeira Partida	Último Corte (b)	Final da Jornada (c) = (b+30min)	Nascer do Sol (hora Zulu)	Por do Sol (hora Zulu)
5/5/14 09:00	5/5/14 19:05	5/5/14 20:25	5/5/14 20:55	8:57	20:49
Jornada noturna antes nascer do sol (d)	Jornada noturna após pôr do sol (e)	Total da Jornada noturna (f) = (d)+(e)	Acréscimo noturno (g) = [(f)*0,1428]	Jornada Padrão (h)	Período de refeição (i)
0:00	0:06	0:06	00:00:51	11:00	00:00
Interrupção Programada da Viagem (início) (j)	Interrupção Programada da Viagem (fim) (k)	Total da Interrupção Programada da Viagem (l) = (k)-(j)	Dilatação da Jornada de trabalho (m) = (l)/2 (quando maior que 4h)	<b>Total da Jornada (n) = (c) - (a) + (g) - (i)</b>	
-	-	-	-	11:55	
Limite Legal para Jornada (o) = (h)+(m)	<b>Extrapolação Efetiva (n)-(o)</b>	Apresentação para próxima jornada (p)	<b>Reapresentação (q)</b>	<b>Repouso Previsto</b>	<b>Repouso Efetivo (q-e)</b>
11:00	0:55	-	-	-	-

46. Submete-se ao crivo do decisor.

47. É o Parecer e Proposta de Decisão.



Documento assinado eletronicamente por **Thais Toledo Alves, Analista Administrativo**, em 02/08/2019, às 16:20, 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 **3243734** e o código CRC **C0978A23**.

---

Referência: Processo nº 00068.003973/2015-19

SEI nº 3243734

	<b>SIGEC :: SISTEMA INTEGRADO DE GESTÃO DE CRÉDITOS</b>	
	Atalhos do Sistema: <input type="text" value="Menu Principal"/>	
Usuário:		
<input type="button" value="Dados da consulta"/>	<input type="button" value="Consulta"/>	

**Extrato de Lançamentos**

Nome da Entidade: PMR TAXI AEREO E MANUTENCAO AERONAUTICA S.A.

Nº ANAC: 3000008877

CNPJ/CPF: 02225625000187

CADIN:  SimDiv. Ativa:  Sim - EF

Tipo Usuário: Integral

UF:  RS

Receita	NºProcesso	Processo SIGAD	Data Vencimento	Data Infração	Valor Original	Data do Pagamento	Valor Pago	Valor Utilizado	Chave	Situação	Valor Débito (R\$)
9081					0,00	29/06/2012	5 481,11	0,00		*	0,00
9081					0,00	29/08/2012	1 808,82	0,00		*	0,00
9081					0,00	28/12/2012	7 727,12	0,00		*	0,00
9081					0,00	28/12/2012	4 049,72	0,00		*	0,00
9081					0,00	31/01/2013	382,47	0,00		*	0,00
9081					0,00	01/03/2013	6 397,73	0,00		*	0,00
9081					0,00	01/04/2013	2 718,03	0,00		*	0,00
9081					0,00	31/05/2013	3 019,53	0,00		*	0,00
2081	<a href="#">614526074</a>		13/08/2007		R\$ 2 000,00		0,00	0,00	02225625	CA	0,00
2081	<a href="#">620665094</a>		18/05/2009		R\$ 4 000,00		0,00	0,00	02225625	CA	0,00
2081	<a href="#">626755116</a>		02/05/2011		R\$ 6 000,00	31/10/2011	6 148,28	0,00		PG	0,00
2081	<a href="#">626914111</a>		20/05/2011		R\$ 6 000,00	31/05/2013	46 201,27	0,00		PG	0,00
2081	<a href="#">626915110</a>		20/05/2011		R\$ 6 000,00	31/05/2013	46 201,27	0,00		PG	0,00
2081	<a href="#">626916118</a>		20/05/2011		R\$ 6 000,00	31/05/2013	46 201,27	0,00		PG	0,00
2081	<a href="#">626917116</a>		20/05/2011		R\$ 6 000,00	31/05/2013	46 201,27	0,00		PG	0,00
2081	<a href="#">626918114</a>		20/05/2011		R\$ 6 000,00	31/05/2013	46 201,27	0,00		PG	0,00
2081	<a href="#">626926115</a>		20/05/2011		R\$ 6 000,00	31/05/2013	46 201,27	0,00		PG	0,00
2081	<a href="#">626931111</a>		20/05/2011		R\$ 6 000,00	31/05/2013	46 201,27	0,00		PG	0,00
2081	<a href="#">630969120</a>		27/02/2012	22/02/2008	R\$ 10 500,00	10/05/2012	9 138,93	9 138,93		Parcial	
						29/06/2012	9 230,31	3 749,20		PG	0,00
2081	<a href="#">630970124</a>		27/02/2012	17/09/2007	R\$ 10 500,00	29/06/2012	0,00	5 481,11		Parcial	
						29/08/2012	9 350,95	7 542,13		PG *	0,00
2081	<a href="#">631606129</a>		23/03/2012	17/09/2007	R\$ 10 500,00	29/08/2012	0,00	1 808,82		Parcial	
						30/11/2012	9 519,10	9 519,10		Parcial	
						28/12/2012	9 569,37	1 842,25		PG *	0,00
2081	<a href="#">631607127</a>		23/03/2012	24/02/2008	R\$ 10 500,00	28/12/2012	0,00	7 727,12		Parcial	
						28/12/2012	9 569,37	5 519,65		PG *	0,00
2081	<a href="#">631608125</a>		23/03/2012	01/10/2007	R\$ 10 500,00	28/12/2012	0,00	4 049,72		Parcial	
						31/01/2013	9 619,63	9 237,16		PG *	0,00
2081	<a href="#">631609123</a>		23/03/2012	08/12/2007	R\$ 10 500,00	31/01/2013	0,00	382,47		Parcial	
						04/02/2013	9 674,47	9 674,47		Parcial	
						01/03/2013	9 719,25	3 321,52		PG *	0,00
2081	<a href="#">631610127</a>		23/03/2012	28/12/2007	R\$ 10 500,00	01/03/2013	0,00	6 397,73		Parcial	
						01/04/2013	9 769,51	7 051,48		PG *	0,00
2081	<a href="#">631611125</a>		23/03/2012	14/12/2007	R\$ 10 500,00	01/04/2013	0,00	2 718,03		Parcial	
						30/04/2013	6 877,36	6 877,36		Parcial	
						31/05/2013	6 919,31	3 899,78		PG *	0,00
2081	<a href="#">631612123</a>		23/03/2012	08/12/2007	R\$ 10 500,00	31/05/2013	0,00	3 019,53		DA * - CD - EF	15 513,76
2081	<a href="#">631613121</a>		23/03/2012	15/12/2007	R\$ 10 500,00	30/08/2013	2 239,49	2 239,49		Parcial	
						18/10/2013	2 239,49	2 239,49		Parcial	
						31/10/2013	2 277,79	2 277,79		Parcial	
						02/12/2013	2 295,93	2 295,93		Parcial	
						18/12/2013	2 312,05	2 312,05		Parcial	
						29/01/2014	2 329,74	2 329,74		DA - DA	383,02
2081	<a href="#">631614120</a>		23/03/2012	17/09/2007	R\$ 10 500,00	31/03/2014	2 366,47	2 366,47		Parcial	
						29/04/2014	2 383,71	2 383,71		Parcial	
						29/05/2014	2 402,08	2 402,08		Parcial	
						17/07/2014	2 439,92	2 439,92		Parcial	

					27/08/2014	2 461,20	2 461,20	Parcial	
					29/08/2014	2 461,20	2 461,20	DA - CD - DA	56,31
2081	<u>631615128</u>		23/03/2012	14/09/2007	R\$ 10 500,00	04/11/2014	2 522,34	2 522,34	Parcial
						16/12/2014	2 541,15	2 541,15	Parcial
						20/01/2015	2 562,65	2 562,65	Parcial
						23/03/2015	2 602,07	2 602,07	Parcial
						25/03/2015	2 602,07	2 602,07	DA - CD - DA
2081	<u>631616126</u>		23/03/2012	06/10/2007	R\$ 10 500,00	31/03/2015	2 602,07	2 602,07	Parcial
						28/05/2015	2 646,63	2 646,63	DA - CD - DA
2081	<u>631617124</u>		23/03/2012	12/11/2007	R\$ 10 500,00	10/03/2014	2 366,47	2 366,47	Parcial
						30/09/2014	2 480,68	2 480,68	DA - DA
2081	<u>631618122</u>		23/03/2012	15/11/2007	R\$ 10 500,00		0,00	0,00	DA - CD - EF
2081	<u>631619120</u>		23/03/2012	27/12/2007	R\$ 10 500,00		0,00	0,00	DA - CD - EF
2081	<u>631620124</u>		23/03/2012	17/09/2007	R\$ 10 500,00		0,00	0,00	DA - CD - EF
2081	<u>631621122</u>		23/03/2012	24/02/2008	R\$ 10 500,00		0,00	0,00	DA - CD - EF
2081	<u>635390128</u>	60800062180200895	25/01/2013	18/09/2008	R\$ 2 800,00	09/01/2013	2 800,00	2 800,00	PG
2081	<u>635450125</u>		01/02/2013	05/01/2008	R\$ 10 500,00	12/03/2015	51 966,25	0,00	PG
2081	<u>635451123</u>		01/02/2013	20/01/2008	R\$ 10 500,00	12/03/2015	51 966,25	0,00	PG
2081	<u>635617136</u>		22/02/2013	21/01/2008	R\$ 10 500,00	12/03/2015	51 966,25	0,00	PG
2081	<u>635618134</u>		22/02/2013	21/01/2008	R\$ 10 500,00	12/03/2015	51 966,25	0,00	PG
2081	<u>636889131</u>		05/10/2018	21/01/2008	R\$ 2 800,00		0,00	0,00	DA
2081	<u>641602140</u>	608400361492011	29/10/2018	18/05/2011	R\$ 2 400,00		0,00	0,00	DA
2081	<u>653203169</u>	00058062309201270	15/04/2016	29/12/2010	R\$ 7 000,00		0,00	0,00	DA
2081	<u>653204167</u>	00058062309201270	15/04/2016	03/01/2012	R\$ 7 000,00		0,00	0,00	DA
2081	<u>653205165</u>	00058062309201270	15/04/2016	20/12/2011	R\$ 7 000,00		0,00	0,00	DA
2081	<u>653206163</u>	00058035081201415	15/04/2016	31/05/2011	R\$ 1 600,00		0,00	0,00	DA
2081	<u>654412166</u>	00065084946201399	20/06/2016	18/01/2013	R\$ 8 000,00		0,00	0,00	RE2
2081	<u>657963169</u>	00068004452201490	15/03/2019	26/05/2014	R\$ 4 000,00		0,00	0,00	CP CD
2081	<u>658135168</u>	00068004445201498	29/12/2016	26/05/2014	R\$ 7 000,00		0,00	0,00	DA
2081	<u>658136166</u>	00068004446201432	29/12/2016	26/05/2014	R\$ 7 000,00		0,00	0,00	DA
2081	<u>658137164</u>	00068004447201487	29/12/2016	26/05/2014	R\$ 7 000,00		0,00	0,00	DA
2081	<u>658138162</u>	00068004448201421	29/12/2016	26/05/2014	R\$ 7 000,00		0,00	0,00	DA
2081	<u>658707170</u>	00068003974201555	09/08/2019	05/05/2014	R\$ 4 000,00		0,00	0,00	DC2
2081	<u>658980174</u>	00068004453201434	09/08/2019	26/05/2014	R\$ 4 000,00		0,00	0,00	DC2
2081	<u>658996170</u>	00068004439201431	09/08/2019	27/05/2014	R\$ 44 000,00		0,00	0,00	DC2
2081	<u>659073170</u>	00068003975201508	15/08/2019	30/04/2014	R\$ 4 000,00		0,00	0,00	DC2
2081	<u>659427171</u>	00068008258201564	18/05/2017	10/04/2015	R\$ 77 000,00		0,00	0,00	DA
2081	<u>659596170</u>	00058022647201511	16/09/2019	10/03/2015	R\$ 7 000,00		0,00	0,00	DC2
2081	<u>659967172</u>	00068003973201519	07/07/2017	05/05/2014	R\$ 4 000,00		0,00	0,00	RE2
2081	<u>660127178</u>	00068001248201689	17/07/2017	30/04/2014	R\$ 4 000,00		0,00	0,00	DA
2081	<u>660294170</u>	00068001247201634	21/07/2017	30/04/2014	R\$ 4 000,00		0,00	0,00	ITD
2081	<u>660454174</u>	00068004455201423	04/08/2017	27/05/2014	R\$ 4 000,00		0,00	0,00	RE2
2081	<u>660832179</u>	00068008239201538	15/08/2019	26/08/2015	R\$ 2 000,00		0,00	0,00	DC2
2081	<u>660854170</u>	00068004457201412	15/09/2017	27/05/2014	R\$ 7 000,00		0,00	0,00	DA
2081	<u>660859170</u>	00068004458201467	19/08/2019	27/05/2014	R\$ 4 000,00		0,00	0,00	DC2
2081	<u>660861172</u>	00068004456201478	15/09/2017	24/05/2014	R\$ 7 000,00		0,00	0,00	CP CD
2081	<u>660862170</u>	00068008259201517	15/09/2017	10/04/2015	R\$ 77 000,00		0,00	0,00	DA
2081	<u>660968176</u>	00068004917201674	22/09/2017	01/06/2015	R\$ 26 400,00		0,00	0,00	DA
2081	<u>660969174</u>	00068004751201696	22/09/2017	01/06/2015	R\$ 110 400,00		0,00	0,00	DA
2081	<u>660970178</u>	00068004934201610	22/09/2017	01/06/2015	R\$ 165 600,00		0,00	0,00	CP CD
2081	<u>660971176</u>	00068004930201623	22/09/2017	01/06/2015	R\$ 69 600,00		0,00	0,00	CP CD
2081	<u>660972174</u>	00068004755201674	22/09/2017	01/06/2015	R\$ 160 800,00		0,00	0,00	CP CD
2081	<u>661020170</u>	00068004925201611	29/09/2017	31/12/2014	R\$ 57 600,00		0,00	0,00	RE2
2081	<u>661021178</u>	00068004928201654	09/08/2019	30/11/2014	R\$ 48 000,00		0,00	0,00	DC2
2081	<u>661022176</u>	00068004947201681	16/08/2019	31/01/2015	R\$ 52 800,00		0,00	0,00	DC2
2081	<u>661023174</u>	00068004753201685	09/08/2019	31/08/2014	R\$ 189 600,00		0,00	0,00	DC2
2081	<u>661024172</u>	00068004749201617	16/08/2019	31/05/2014	R\$ 9 600,00		0,00	0,00	DC2
2081	<u>661025170</u>	00068004932201612	15/08/2019	31/03/2015	R\$ 24 000,00		0,00	0,00	DC2
2081	<u>661026179</u>	00068004942201658	09/08/2019	28/02/2015	R\$ 26 400,00		0,00	0,00	DC2

2081	<a href="#">661267179</a>	00068004922201687	<a href="#">16/09/2019</a>	01/06/2015	R\$ 386 400,00	0,00	0,00	DC2	386 400,00
2081	<a href="#">661268177</a>	00068004911201605	<a href="#">16/09/2019</a>	01/06/2015	R\$ 244 800,00	0,00	0,00	DC2	244 800,00
2081	<a href="#">661283170</a>	00068004913201696	<a href="#">16/09/2019</a>		R\$ 326 400,00	0,00	0,00	DC2	326 400,00
2081	<a href="#">661286175</a>	00068004745201639	<a href="#">10/11/2017</a>		R\$ 348 000,00	0,00	0,00	RE2	0,00
2081	<a href="#">661287173</a>	00068004743201640	<a href="#">16/09/2019</a>		R\$ 439 200,00	0,00	0,00	DC2	439 200,00
2081	<a href="#">661288171</a>	00068004909201628	<a href="#">16/09/2019</a>		R\$ 110 400,00	0,00	0,00	DC2	110 400,00
2081	<a href="#">661289170</a>	00068004915201685	<a href="#">16/09/2019</a>		R\$ 218 400,00	0,00	0,00	DC2	218 400,00
2081	<a href="#">661290173</a>	00068004747201628	<a href="#">16/09/2019</a>		R\$ 441 600,00	0,00	0,00	DC2	441 600,00
2081	<a href="#">661291171</a>	00068004919201663	<a href="#">15/08/2019</a>		R\$ 304 800,00	0,00	0,00	DC2	304 800,00
2081	<a href="#">662071170</a>	00068008260201533	<a href="#">19/01/2018</a>	26/08/2015	R\$ 2 000,00	0,00	0,00	DA	2 605,47

Total devido em 02/08/2019 (em reais): 4 046 386,65

#### Legenda do Campo Situação

DC1 - Decidido em 1ª instância mas ainda aguardando ciência	CP - Crédito à Procuradoria
PU1 - Punido 1ª Instância	PU3 - Punido 3ª instância
RE2 - Recurso de 2ª Instância	IT3 - Punido pq recurso em 3ª instância foi intempestivo
ITD - Recurso em 2ª instância intempestivo , mas ainda aguardando ciência do infrator	RAN - Processo em revisão por iniciativa da ANAC
DC2 - Decidido em 2ª instância mas aguardando ciência	CD - CADIN
DG2 - Deligências por iniciativa da 2ª instância	EF - EXECUÇÃO FISCAL
CAN - Cancelado	PP - PARCELADO PELA PROCURADORIA
PU2 - Punido 2ª instância	GPE - GARANTIA DA EXECUÇÃO POR PENHORA REGULAR E SUFICIENTE
IT2 - Punido pq recurso em 2ª foi intempestivo	SDE - SUSPENSÃO DA EXIGIBILIDADE POR DEPÓSITO JUDICIAL
RE3 - Recurso de 3ª instância	SDJ - SUSPENSÃO DA EXIGIBILIDADE POR DECISÃO JUDICIAL
ITT - Recurso em 3ª instância intempestivo , mas ainda aguardando ciência do infrator	GDE - Garantia da Execução por Depósito Judicial
IN3 - Recurso não foi admitido a 3ª instância	PC - PARCELADO
AD3 - Recurso admitido em 3ª instância	PG - Quitado
DC3 - Decidido em 3ª instância mas aguardando ciência	DA - Dívida Ativa
DG3 - Deligências por iniciativa da 3ª instância	PU - Punido
RVT - Revisto	RE - Recurso
RVS - Processo em revisão por iniciativa do interessado	RS - Recurso Superior
INR - Revisão a pedido ou por iniciativa da anac não foi admitida	CA - Cancelado
	PGDJ - Quitado Depósito Judicial Convertido em Renda

Registro 1 até 90 de 90 registros

Página: [1] [Ir] [Reg]

Tela Inicial	Imprimir	Exportar Excel
--------------	----------	----------------



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL  
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

**DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 1152/2019**

PROCESSO Nº 00068.003973/2015-19

INTERESSADO: PMR TÁXI AÉREO E MANUTENÇÃO AERONÁUTICA S.A.

1. Recurso conhecido e recebido em seus efeitos suspensivos (art. 16 da Res. ANAC 25/2008).
2. 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 inerentes ao certame.
3. De acordo com a proposta de decisão (SEI 3243734), ratifico na integralidade os entendimentos da análise referenciada, adotando-os como meus e tornando-os parte integrante desta decisão, com respaldo nos termos do artigo 50, §1º da Lei nº 9.784/1999.
4. Dosimetria adequada para o caso. À luz do art. 36, §6º, da Resolução 472/2018, que entrou em vigor a partir de 04/12/2018, "para fins de aferição da dosimetria deve-se considerar o contexto fático existente quando do arbitramento da sanção em primeira instância".
5. 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. 42, inciso I da Resolução ANAC nº 472, de 2018 e competências ditas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381/2016, tratando-se de ser matéria de saneamento da dosimetria aplicada em primeira instância, **DECIDO:**

- **NEGAR PROVIMENTO** ao Recurso, **MANTENDO** a multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa no valor de **R\$ 4.000,00 (quatro mil reais)**, em desfavor da **PMR TÁXI AÉREO E MANUTENÇÃO AERONÁUTICA S.A.**, por permitir a extrapolação de jornada de trabalho do Sr. THOMAS RODRIGO F. DE LIMA GRENNHALGH, C.ANAC 953257, conforme se verifica no Diário de Bordo nº 19/PP-MFR/14 do dia 05/05/2014 e tabela abaixo, em afronta ao art. 302, inciso III, alínea "o", da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 c/c art. 21, alínea "a", da Lei nº 7.183/84.

Apresentação (a)	Primeira Partida	Último Corte (b)	Final da Jornada (c) = (b+30min)	Nascer do Sol (hora Zulu)	Por do Sol (hora Zulu)
<b>5/5/14 09:00</b>	<b>5/5/14 19:05</b>	<b>5/5/14 20:25</b>	<b>5/5/14 20:55</b>	<b>8:57</b>	<b>20:49</b>
Jornada noturna antes nascer do sol (d)	Jornada noturna após pôr do sol (e)	Total da Jornada noturna (f) = (d)+(e)	Acréscimo noturno (g) = [(f)*0,1428]	Jornada Padrão (h)	Período de refeição (i)
<b>0:00</b>	<b>0:06</b>	<b>0:06</b>	<b>00:00:51</b>	<b>11:00</b>	<b>00:00</b>
Interrupção Programada da Viagem (início) (j)	Interrupção Programada da Viagem (fim) (k)	Total da Interrupção Programada da Viagem (l) = (k)-(j)	Dilatação da Jornada de trabalho (m) = (l)/2 (quando maior que 4h)	<b>Total da Jornada (n) = (c) - (a) + (g) - (i)</b>	
-	-	-	-	<b>11:55</b>	
Limite Legal para Jornada (o) = (h)+(m)	<b>Extrapolação Efetiva (n)-(o)</b>	Apresentação para próxima jornada (p)	<b>Reapresentação (q)</b>	<b>Repouso Previsto</b>	<b>Repouso Efetivo (q-c)</b>
<b>11:00</b>	<b>0:55</b>	-	-	-	-

6. À Secretaria.
7. Publique-se.
8. Notifique-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 02/08/2019, às 16:25, 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 <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **3309689** e o código CRC **B0CBEBAB**.

---

Referência: Processo nº 00068.003973/2015-19

SEI nº 3309689