

PARECER Nº 1092/2019/JULG ASJIN/ASJIN
 PROCESSO Nº 00066.035813/2015-41
 INTERESSADO: ELI RODRIGUES DE OLIVEIRA

Submeto à apreciação de Vossa Senhoria proposta de DECISÃO ADMINISTRATIVA DE SEGUNDA INSTÂNCIA sobre recurso interposto contra Decisão de 1ª Instância que sancionou o aeronauta em epígrafe por *Escalar ou permitir operação em extrapolação aos limites de jornada de trabalho de tripulação simples ou mínima, fora dos casos previstos em lei.*

ANEXO

MARCOS PROCESSUAIS											
NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI) SEI 0247471 fls. 2	Tripulante / Aeroporto / Balção / Local / Hora / Portão de Embarque / etc. (dados para individualização)	Data da Infração	Lavratura do AI	Notificação do AI (SEI 0247471 fls. 7)	Decisão de Primeira Instância - DCI (SEI 0711617)	Notificação da DCI (SEI 0815397)	Protocolo/Postagem do Recurso SEI (0782313)	Aferição Tempestividade (SEI 0906654)	Prescrição Intercorrente
00066.035813/2015-41	660141173	000878/2015/SPO	Código ANAC nº 554634	22/03/2015	06/04/2015	21/08/2015	29/05/2017	09/06/2017	19/06/2017	28/07/2017	09/06/2020

Enquadramento: Artigo 302, inciso II alínea "n" da Lei 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBAer) combinado com o artigo 21, alínea "a", da Lei nº 7.183/1984;

Infração: *infringir as normas e regulamentos que afetem a disciplina a bordo de aeronave ou a segurança de voo.*

Proponente: [Isaias de Brito Neto - SIAPE 1291577 - Portaria ANAC nº 0644/DIRP/2016.]

INTRODUÇÃO

1. Trata-se de recurso administrativo interposto por Eli Rodrigues de Oliveira, doravante denominado INTERESSADO. O quadro acima individualiza a materialidade infracional e retrata os marcos relevantes para o trâmite e regularidade processual.

2. O Auto de Infração descreve a conduta e as circunstâncias de sua constatação:
De acordo com a folha nº 064854 do diário de bordo nº 033/PR-PDK/2015, da aeronave PR-PDK, o comandante do voo 2261, Sr. Eli Rodrigues (CANAC 554634) permitiu que os tripulantes de código ANAC 779298, 181271 e 186303, realizassem jornada de trabalho de mais de 12h de duração em tripulação simples, infringindo o art. 21, alínea "a", da Lei nº 7.183/84 e cometendo infração capitulada no art. 302, inciso II, alínea "n", da Lei nº 7.565/86.

HISTÓRICO

3. **Relatório de Fiscalização - RF** - (SEI 0247471 fls. 3) a fiscalização informa em seu RF que a empresa Passaredo Transportes Aéreos LTDA encaminhou a notificação de extensão de jornada de trabalho regulamentar de aeronauta conforme previsto no Art. 22 da Lei nº 7.183, de 1984, e anexou as cartas e páginas de diário de bordo relativas aos voos em que ocorrera a ampliação de jornada de trabalho de aeronauta.

4. Entretanto, após realização dos cálculos de jornada, sendo considerado, inclusive, horas de trabalho noturno, conforme previsto no art. 22 da Lei nº 7.183, de 1984, a fiscalização constatou a existência casos de extrapolação de jornada, uma vez que a ampliação ultrapassou o limite de 60 minutos previsto na legislação e, concluiu a fiscalização:

Dessa maneira, a empresa Passaredo Transportes Aéreos LTDA cometeu infração capitulada no Artigo 302, inciso III, alínea "o" do Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei 7.565/86), cumulado com o art. 21, alínea "a", da Lei 7.183/84, ao permitir a extrapolação de jornada de trabalho de seus aeronautas.
O comandante do voo, de acordo com o artigo 166, parágrafo 3º, inciso I, do CBA, é responsável pelo controle da jornada de trabalho da tripulação da aeronave. Sendo assim, o comandante do voo cometeu as infrações capituladas no art. 302, inciso II, alínea "n", do CBA, cumulado com o art. 21, alínea "a" da Lei 7.183/84, ao permitir a extrapolação da sua própria jornada de trabalho e da tripulação do voo

5. Documentos anexados ao relatório: cópias das notificações de ampliação de jornada de trabalho e das páginas dos diários de bordo dos respectivos voos (SEI 0247471 fls. 4 e 5).

6. **Defesa Prévia** - Regularmente notificado acerca da lavratura no AI nº 000878/2015/SPO em 21/08/2015, com faz prova o AR (SEI 0247471 fls. 7), o interessado protocolou Defesa Prévia (SEI 0247471 fls. 08 à 19 e anexos fls. 20/22), tempestiva, em 11/09/2015.

7. **Decisão de 1ª Instância - DCI**: em 29/05/2017, a Assessoria de Controle e Processamento de Infrações da Superintendência de Padrões Operacionais - ACPI/SPO com base nos fundamentos contidos na Análise de Primeira Instância (SEI 0608083) decidiu (SEI 0711617) pela aplicação de sanção de multa no patamar mínimo, no valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais), pela infração ao disposto no Artigo 302, inciso II alínea "n" da Lei 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica) combinado com artigo 21, alínea "a", da Lei nº 7.183/1984, por *infringir as normas e regulamentos que afetem a disciplina a bordo de aeronave ou a segurança de voo*, dado a existência de circunstâncias atenuante prevista no inciso III, parágrafo 1º do art. 22 da Resolução nº 25/2008, qual seja, a inexistência de aplicação de penalidade no último ano, no período que compreende o ano anterior ao cometimento da infração e inexistência de circunstância agravantes no caso, .

8. **Recurso 2ª Instância** - Após a ciência da DCI por meio da notificação, com respectivo AR acostado aos autos (SEI 0815397) em 09/06/2017, o interessado apresentou recurso em 19/06/2017 SEI (0782313).

9. **Aferição de Tempestividade do Recurso** - Em Certidão ASJIN (SEI 0906654), datada de 28/07/2017, a Secretaria da Assessoria de Julgamento de Autos de Infração de 2ª Instância - ASJIN certificou a tempestividade do Recurso.

10. Eis que chegam os autos conclusos à análise deste relator em 25/01/2019.

11. **É o relato.**

PRELIMINARES

12. Preliminarmente, o atuado alega suposto erro de capitulação, que implicaria na nulidade do Auto de Infração em questão. Alega que a capitulação não guarda relação com o ato infracional, não sendo o comandante quem define a escala da tripulação. Cumpre destacar que art. 166 do Código Brasileiro de Aeronáutica prevê a responsabilidade do Comandante para com a operação e segurança da aeronave. O §3º do referido artigo impõe a responsabilidade sobre o limite da jornada de trabalho, inclusive, de sua tripulação, a saber:

Art. 166. O Comandante é responsável pela operação e segurança da aeronave.
 § 1º O Comandante será também responsável pela guarda de valores, mercadorias, bagagens despachadas e mala postal, desde que lhe sejam asseguradas pelo proprietário ou explorador condições de verificar a quantidade e estado das mesmas.
 § 2º Os demais membros da tripulação ficam subordinados, técnica e disciplinarmente, ao Comandante da aeronave.
 § 3º Durante a viagem, o Comandante é o responsável, no que se refere à tripulação, pelo cumprimento da regulamentação profissional no tocante a:
 I - limite da jornada de trabalho;
 II - limites de voo;
 III - intervalos de repouso;
 IV - fornecimento de alimentos. (g.n)

13. Com isso, a responsabilidade do Comandante se estende à sua tripulação, tendo em vista ser o responsável direto pela segurança e operação do voo. O inciso I do §3º acima destacado, demonstra que, inclusive no tocante ao limite da jornada de trabalho, cabe ao Comandante garantir o cumprimento da regulamentação profissional.

14. Ressalta-se que, da leitura do dispositivo explicitado acima, o Comandante é responsável pelo voo, inclusive sobre irregularidades cometidas por seus tripulantes, haja vista também ser responsável pelo cumprimento da regulamentação por parte desses, em que também é passível à infração quando os tripulantes não observam a regulamentação. Assim, afastos tais argumentos.

15. O autuado alega, ainda, a incidência do instituto do *bis in idem* pela lavratura dos AIs nºs 878/2015/SPO e 879/2015/SPO. Considero que tal argumento já foi devidamente apreciado e combatido pelo decisor de primeira instância, razão pela qual, faz-se parte integrante deste Parecer as razões que substanciaram aquela decisão (SEI 0608083), a saber:

Outra alegação do Autuado é que houve violação ao Princípio do Non Bis In Idem, devido à lavratura do Auto de Infração em análise e do Auto de Infração n.º 000879/2015/SPO. Esta alegação não procede, pois, ainda que os dois Autos de Infração se refiram à mesma jornada extrapolada, o Auto de Infração n.º 000879/2015/SPO refere-se à extrapolação da jornada do próprio Autuado e o Auto de Infração n.º 000878/2015/SPO, em análise neste momento, refere-se ao Autuado, enquanto Comandante da aeronave PR-PDK na ocasião, permitiu a extrapolação de toda a tripulação presente sob a sua responsabilidade; utilizando, logo, capitulação diversa da presente no Auto de Infração n.º 000879/2015/SPO.

16. Com efeito, as condutas tratadas pela recorrente são distintas, em que as infrações imputadas possuem capitulação distintas, não havendo que se falar em incidência do *Bis in Idem*, haja vista haver a infração sobre a própria extrapolação (AI nº 000879/SPO) e a extrapolação dos tripulantes, que estavam sob responsabilidade do Comandante do voo (AI nº 000878/SPO).

17. **Da Regularidade Processual** - Considerados os marcos apontados no início dessa análise, acuso a regularidade processual nos presentes feitos. Foram preservados todos os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitados os princípios da Administração Pública, em especial contraditório e ampla defesa. Recurso recebido com efeito suspensivo, pois protocolando na vigência do art. 16 da Res. 25/2008. Julgo os processos aptos para receber a decisão de segunda instância administrativa por parte desta Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância - ASJIN.

FUNDAMENTAÇÃO - MÉRITO E ANÁLISE DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO

18. **Da materialidade infracional** - A peça da DCI, devidamente motivada e fundamentada pelo decisor competente, confirmou, de forma objetiva, a materialidade infracional imputada à interessada pela fiscalização. Restou comprovado, de fato, com base na documentação probatória, em especial como se desprende das informações extraídas do Diário de Bordo nº 033/PR-PDK/2015, da aeronave PR-PDK, constante dos autos do processo, a inobservância pela interessada, ao disposto no artigo 302, inciso II alínea "n" da Lei 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica) combinado com o artigo 21, alínea "a", da Lei nº 7.183/1984:

Lei 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica)
 Art. 302. A multa será aplicada pela prática das seguintes infrações:
 (...)
 II - infrações imputáveis a aeronautas e aeroviários ou operadores de aeronaves:
 (...)
 n) infringir as normas e regulamentos que afetem a disciplina a bordo de aeronave ou a segurança de voo;
Lei nº 7.183/1984:
 Art. 21 A duração da jornada de trabalho do aeronauta será de:
 a) 11 (onze) horas, se integrante de uma tripulação mínima ou simples;

19. Da análise dos dispositivos acima, nota-se que o art. 302, inciso II, alínea "n" do CBAer se coaduna com o já mencionado art. 166 do mesmo diploma legal, tendo em vista que ambos tratam sobre a necessidade da observância dos regulamentos atinentes à disciplina a bordo de aeronave, bem como da responsabilidade do Comandante para tal disciplina e garantia do cumprimento da regulamentação, inclusive, no tocante ao limite da jornada de trabalho.

20. Verifica-se que os argumentos recursais são os mesmos já apresentados em sede de defesa prévia, sendo que esses foram devidamente combatidos na Análise de Primeira Instância (SEI 0608083). Assim, o fulcro no §1º do art. 50 da Lei 9.784, de 1999, que abre a possibilidade de que a motivação da decisão de recurso administrativo consista em declaração de concordância com fundamentos de anteriores decisões, endosso os argumentos trazidos por aquele decisor em sede de primeira instância para a confirmação da prática infracional (Parecer nº 710/2017 (SEI 0608083) e Decisão de 1ª Instância nº 1095/2017 (SEI 0711617), bem como fundamentação e a motivação da penalidade aplicada, declarando concordância a fim de que passem a fazer parte integrante do presente parecer, em especial as seguintes conclusões. Destaco os seguintes trechos daquela Análise:

[...]
 De mais a mais, ao retornar para SBRP após ter alternado SBUr, devido às condições meteorológicas adversas, por meio de cálculos simples, o Autuado saberia que se realizasse a etapa final, ou seja, de SBRP (Ribeirão Preto) para SBGR (Guarulhos), fatalmente incorreriam em extrapolação de jornada. O intuito da criação da regra estabelecida pelo artigo 22 da Lei n.º 7.183/1.984, definitivamente, não foi o de realizar operações como a empreendida pela empresa nessa situação. Note-se que SBRP é o aeródromo onde fica a Base Operacional da empresa empregadora do Autuado, mais uma razão para que seja inconcebível constatar que tenha sido continuada a operação desse voo em tais circunstâncias.
 Ressalte-se a grande incidência de incidentes/acidentes terem como motivador a fadiga, que está diretamente relacionada com extrapolação da jornada de trabalho, os períodos de repouso, folga, etc.,. Portanto, todas as violações destes limitadores, que podem levar à fadiga oferecem risco às operações.
 Dessa maneira, todas as alegações do Autuado, em sua defesa, não podem servir para excluir a sua responsabilidade administrativa, na medida em que não traz aos autos qualquer prova de que assim ocorreu. Assim sendo, não há nos autos qualquer comprovação que possa excluir a responsabilidade do Autuado quanto ao ato infracional praticado e afastar a aplicação da sanção administrativa.

2.3. Conclusão

*De acordo com a cópia da página n.º 64854 do Diário de Bordo n.º 33/PR-PDK/15 (fl. 03v), pode-se calcular a jornada de trabalho iniciada em 22/03/2015.
 Para tais cálculos foram coletadas informações acerca das horas do nascer e pôr do sol para fins de apuração de hora de trabalho noturno, segundo consulta ao endereço eletrônico <http://www.aisweb.aer.mil.br/?i=nascer-por-do-sol&rs=1>, do DECEA/COMAER, em documento cadastrado sob o n.º 0608083.
 Constata-se, pela análise do documento acostado (fl. 03v), a extrapolação da jornada feita pela tripulação da aeronave PR-PDK e permitida pelo Autuado, conforme a Tabela abaixo:
 Dia 22/03/2015:*

Apresentação (a)	Primeira Partida	Último Corte (b)	Final da Jornada (c) = (b+30min)	Nascer do Sol (hora Zulu)	Por do Sol (hora Zulu)
22/3/15 1:57	22/3/15 3:10	22/3/15 12:05	22/3/15 12:35	9:15	21:57
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)
7:18	-	7:18	01:02:34	11:00	00:00
Interrupção Programada da Viagem (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)	Total da Jornada (n) = (c) - (a) + (g) - (i)	
-	-	-	-	11:40	
Limite Legal para Jornada	Extrapolação Efetiva	Apresentação para	Reapresentação	Por do Sol	Repouso Efetivo

(o) = (h)+(m)	<i>execução</i> (n)-(o)	<i>próxima jornada</i> (p)	(q)	<i>previsão revisada</i>	<i>execução</i> (q-c)
11:00	0:40	-	-	-	-

Portanto, o Autuado era o responsável pelo limite da jornada de trabalho dos seguintes tripulantes, conforme a Tabela abaixo:

Tripulante - CANAC	Função
MARCELO MILANESI MORRONE - 779298	Copiloto
ALINE ADRIANE DOS SANTOS LUZ - 181271	Comissária
RENATA APARECIDA DA SILVA - 186303	Comissária

Desta forma, restou configurada a prática de infração à legislação vigente, em especial ao previsto no artigo 302, inciso II, alínea "n" do Código Brasileiro de Aeronáutica.

21. **Questão de fato:** A fiscalização apontou, de forma objetiva, a conduta infracional apurada, descrevendo que a infração incidiu pelo fato do Comandante da aeronave permitiu que sua tripulação infringisse a regulamentação. Isto posto, **restou, configurada a infração apontada pelo AI, qual seja, Escalar ou permitir operação em extrapolação aos limites de jornada de trabalho de tripulação simples ou mínima, fora dos casos previstos em lei, infringir as normas e regulamentos que afetem a disciplina a bordo de aeronave ou a segurança de voo. De acordo com a folha nº 064854 do diário de bordo nº 033/PR-PDK/2015, da aeronave PR-PDK, o comandante do voo 2261, Sr. Eli Rodrigues (CANAC 554634) permitiu que os tripulantes de código ANAC 779298, 181271 e 186303, realizassem jornada de trabalho de mais de 12h de duração em tripulação simples, infringindo o art. 21, alínea "a", da Lei nº 7.183/84 e cometendo infração capitulada no art. 302, inciso II, alínea "n", da Lei nº 7.565/86.**

22. **DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO** - Por todo o exposto neste Parecer e tudo o que consta nos autos do presente processo, se considera configurada a infração descrita no Artigo 302, inciso II alínea "n" da Lei 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBAer) combinado com o artigo 21, alínea "a", da Lei nº 7.183/1984;

23. A Instrução Normativa ANAC nº 08, de 2008, norma vigente à época dos fatos, em seu art. 57, estabeleceu que a sanção de multa será expressa em moeda corrente, a partir do valor intermediário, de acordo com os valores constantes das tabelas aprovadas em anexo à Resolução ANAC nº 25, também de 2008, salvo existência de previsão de sanção constante de norma específica.

24. Para a infração cometida referente ao uso da aeronave, a previsão da Resolução ANAC nº 25, de 2008, sendo a norma vigente à época dos fatos, relativa ao artigo 302, inciso II alínea "n" da Lei 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica) é a de aplicação de multa no valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais) no patamar mínimo, R\$ 3.500,00 (três mil e quinhentos reais) no patamar intermediário e R\$ 5.000,00 (cinco mil reais) no patamar máximo.

25. Em relação às circunstâncias atenuantes, há que se observar que à época da DC1 o autuado fazia jus à atenuante prevista no inciso III, do §1º, do art. 22, da Resolução ANAC nº 25, de 2008, ou seja, inexistência de penalidades no último ano, uma vez que não havia aplicação de penalidades em definitivo ao mesmo autuado nos 12 (doze) meses anteriores à data do fato gerador da infração, conforme extrato de lançamento extraído do Sistema Integrado de Gestão de Crédito - SIGEC (SEI 3658293)

26. Deve o autuado, portanto, permanecer com a referida causa de diminuição de multa, vez que não se encontra penalidade aplicada no ano anterior ao cometimento da infração em análise.

27. Quanto às circunstâncias agravantes previstas no § 2º do art. 22 da Res. 25/2008, não restou caracterizada sua incidência.

28. **SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO** - Observada a existência de circunstâncias atenuante prevista no inciso III, do §1º, do art. 22, da Resolução ANAC nº 25, de 2008 e a inexistência de circunstâncias agravante previstas no § 2º do art. 22, proponho fixar o valor da penalidade da multa no patamar mínimo, isto é, **R\$ 2.000,00 (dois mil reais)**.

CONCLUSÃO

29. Pelo exposto, sugiro **NEGAR PROVIMENTO** à manifestação recursal, mantendo o valor arbitrado pela decisão de primeira instância, aplicando um valor de multa de **R\$ 2.000,00 (dois mil reais)**, referente à infração apurada nos autos, conforme individualização abaixo:

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Tripulante / Aeroporto / Balção / Local / Hora / Portão de Embarque / etc. (dados para individualização)	Data da Infração	Infração	SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO
00066.035813/2015-41	660141173	000878/2015/SPO	Código ANAC nº 554634	22/03/2015	<i>Infringir as normas e regulamentos que afetem a disciplina a bordo de aeronave ou a segurança de voo.</i>	R\$ 2.000,00 (dois mil reais)

30. **É o Parecer e Proposta de Decisão.**

31. **Submete-se à apreciação do decisor.**

ISAIAIS DE BRITO NETO
SIAPE 1291577

ASSISTÊNCIA E PESQUISA
Marcus Vinícius Barbosa Siqueira
Estagiário - SIAPE 3052464



Documento assinado eletronicamente por **Isaias de Brito Neto, Analista Administrativo**, em 29/10/2019, às 12:04, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do **Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015**.



Documento assinado eletronicamente por **Marcos Vinícius Barbosa Siqueira, Estagiário(a)**, em 29/10/2019, às 12:07, 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 <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **3413750** e o código CRC **1AD2CEBF**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 1261/2019

PROCESSO Nº 00066.035813/2015-41
INTERESSADO: Eli Rodrigues de Oliveira

1. Recurso conhecido e recebido em seu efeitos suspensivo (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 nº 3413750). Ratifico na integralidade os entendimentos da análise referenciada, adotando-os como meus e tomando-os parte integrante desta decisão, com respaldo nos termos do artigo 50, §1º da Lei nº 9.784/1999.
4. A materialidade infracional restou bem configurada ao logo de todo o certame, tendo sido as razões de defesa insuficientes para afastá-la. À luz do art. 36 da Lei 9.784/1999, falhou a interessada em trazer provas cabais e suficientes para afastar a ocorrência da infração.
5. Consideradas as atribuições a mim conferidas pela Portaria nº 3.059, de 30 de setembro de 2019 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 dadas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381/2016, **DECIDO**:

- **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO** a multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa em desfavor de ELI RODRIGUES DE OLIVEIRA, conforme individualizações no quadro abaixo:

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Tripulante / Aeroporto / Balção / Local / Hora / Portão de Embarque / etc. (dados para individualização)	Data da Infração	Infração	Enquadramento	SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO
00066.035813/2015-41	660141173	000878/2015/SPO	Código ANAC nº 554634	22/03/2015	<i>Escalar ou permitir operação em extrapolação aos limites de jornada de trabalho de tripulação simples ou mínima, fora dos casos previstos em lei infringindo as normas e regulamentos que afetem a disciplina a bordo de aeronave ou a segurança de vôo.</i>	Artigo 302, inciso II alínea "n" da Lei 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBAer) combinado com o artigo 21, alínea "a", da Lei nº 7.183/1984;	R\$ 2.000,00 (dois mil reais)

6. À Secretaria.
7. Notifique-se.
8. Publique-se.

BRUNO KRUCHAK BARROS



Documento assinado eletronicamente por **Bruno Kruchak Barros, Presidente de Turma**, em 29/10/2019, às 18:31, 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 **3455546** e o código CRC **02A0CF78**.