



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 1286/2019

PROCESSO Nº 00065.051189/2015-39

INTERESSADO: Plajap Táxi Aéreo Ltda, Coordenação de Controle e Processamento de Irregularidades

Brasília, 11 de setembro de 2019.

MARCOS PROCESSUAIS

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Local	Data da Infração	Lavratura do AI	Notificação do AI	Defesa Prévia	Decisão de Primeira Instância (DC1)	Notificação da DC1	Multa aplicada em Primeira Instância	Recurso
00065.051189/2015-39	658293161	000519/2015	SDPG	09/09/2014	12/03/2015	29/04/2015	19/05/2015	25/10/2016	01/12/2016	R\$ 4.000,00	09/12/2016

Enquadramento: Art. 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.

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

1. **INTRODUÇÃO**

1.1. Trata-se de recurso interposto pelo interessado em desfavor da decisão proferida no curso do processo administrativo sancionador discriminado no quadro acima, que dispõe os marcos relevantes para o trâmite e a regularidade processual. O AI, de numeração e capitulação em epígrafe, deu início ao presente feito ao descrever que o interessado, Plajap Táxi Aéreo Ltda. (CNPJ 05.642.745/0001-82), permitiu que o tripulante, Sr. Marcos Watt dos Santos CANAC 903625, extrapolasse a jornada de trabalho consistindo em procedimento dissonante ao que estabelece a lei nº 7.183, art. 21, alínea "a", que limita em 11 horas a jornada de trabalho de integrante de tripulação simples.

2. **HISTÓRICO**

2.1. **Relatórios de Fiscalização - RF** - A fiscalização descreve as circunstâncias da constatação da infração e reitera a descrição da ocorrência que motivou a decisão pela lavratura do presente AI. Anexou ainda documentos que consubstancia a prática infracional (Folha nº 049 do Diário de Bordo nº 003/PP LAS/2014).

2.2. **Defesa Prévia** - Devidamente notificado em 29/04/2015 (fl. 09 - Volume SEI 0065301), o interessado apresentou defesa prévia tempestiva, oportunidade em que expôs suas razões de defesa e requereu revogação da autuação.

2.3. **Decisão de Primeira Instância - DC1** - Em decisão motivada, 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 com interpretação sistemática ao disposto no artigo 21, alínea "a" da Lei nº 7.183/1984. Aplicou-se sanção de multa no patamar mínimo, no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais), com fundamento no Anexo II, da Resolução ANAC nº 25, de 2008, ausentes circunstâncias agravantes e presente circunstância atenuante de ausência de penalidade no ano anterior, nos termos dos parágrafos do art. 22 da Resolução ANAC nº 25, de 2008, sendo gerado o crédito de multa em epígrafe.

2.4. **Recurso** - Devidamente notificado da DC1 em 01/12/2016 (SEI 0288789), o interessado interpôs o recurso ora em análise, tempestivo, cujas razões serão tratadas a seguir.

E assim vieram os autos conclusos para análise.

É o breve relato.

3. **PRELIMINARES**

3.1. **Da regularidade processual** - Considerados os marcos apontados no início desta análise, acuso regularidade processual nos presentes feitos, eis que preservados todos os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitados os princípios da Administração Pública, em especial contraditório e ampla defesa. 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** - A infração foi capitulada no **artigo 302, inciso III, alínea "o" do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBAer**, que assim dispõe::

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;

4.2. Em adição, a Lei n.º 7.183/1.984, que regula o exercício da profissão de aeronauta, vigente à época do fato, disciplinava:

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 voos de empresa de táxi aéreo, de serviços especializados, de transporte aéreo regional ou em voos internacionais regionais de empresas 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 inalterados os limites prescritos na alínea "a" do art. 29 desta lei. (g. n.)

4.3. A definição da Jornada de Trabalho do Aeronauta e os procedimentos para contabilizá-las estão presentes no artigo 20, em consonância com o previsto no artigo 22, parágrafos 2º e 3º, da Lei n.º 7.183/84, *in verbis*:

Art. 20 - Jornada é a duração do trabalho do aeronauta, contada entre a hora da apresentação no local de trabalho e a hora em que o mesmo é encerrado.

§ 1º - A jornada na base domiciliar será contada a partir da hora de apresentação do aeronauta no local de trabalho.

§ 2º - Fora da base domiciliar, a jornada será contada a partir da hora de apresentação do aeronauta no local estabelecido pelo empregador.

§ 3º - Nas hipóteses previstas nos parágrafos anteriores, a apresentação no aeroporto não deverá ser inferior a 30 (trinta) minutos da hora prevista para o início do voo.

§ 4º - A jornada será considerada encerrada 30 (trinta) minutos após a parada final dos motores. (g.n)

(...)

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:

(...)

§ 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.

4.4. Conforme instrução dos autos, o interessado foi autuado por ter permitido que o tripulante, Sr. Marcos Watt dos Santos CANAC 903625, extrapolasse a jornada de trabalho. A peça da DC1, devidamente motivada e fundamentada pelo decisor competente, assim 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.

4.5. **Das razões recursais** - O interessado interpôs recurso tempestivo nesta Agência, oportunidade em que alega:

a) *nulidade da decisão em primeira instância*: "a decisão, baseada no parecer redigido pelo Analista, não expôs quais as razões que levaram ao não-reconhecimento da ilegitimidade passiva e ao erro na capitulação no caso em comento, se limitando a transcrever os Arts. 297 e 302, III, "o", do CBA, não explicando de forma adequada o porquê do indeferimento";

b) *ilegitimidade passiva*: "a suposta conduta deveria ser tipificada corretamente pelo Art. 302, II, "p" do CBA. nos casos de excesso dos limites e horas de trabalho e o aeronauta é quem deve responder por sua conduta, não seu empregador";

c) *que a conduta da empresa encontra-se em conformidade com toda a legislação vigente*, haja vista a necessidade de realizar uma manutenção não-programada na aeronave em questão, situação excepcional que estende por uma hora a jornada de trabalho dos tripulantes, conforme expõe o Art. 21, §2º da Lei 7.183/84;

d) *que a decisão se equivoca ao afirmar que não houve comunicação a ANAC sobre a necessidade de manutenção programada* e solicita que a ANAC, por força do Art. 37 da Lei 9.784/99, forneça todas as comunicações realizadas pela Recorrente na data de 09/09/2014, pois tal prova encontra-se em seu poder, de modo a comprovar a comunicação realizada pela empresa da manutenção não programada, o que permitiria a extensão em uma hora da jornada de trabalho do aeronauta.

4.6. Por fim, requer que, caso uma pena seja arbitrada, que seja mantida sua graduação no valor mínimo presente na Resolução 25/08, haja vista que nenhuma das operações ocasionou em riscos para a segurança de voo, bem como a Ré não possui infrações no último ano, nos termos do Art. 22, §1º, III da Resolução, e em atendimento aos princípios da razoabilidade e da proporcionalidade.

4.7. Acerca da alegada nulidade da decisão em primeira instância, verifica-se que o analista afasta a alegação de ilegitimidade passiva e aponta o porquê, expondo o pensamento utilizado para obter a conclusão exposta. O mesmo acontece em relação ao suposto erro na capitulação. O conteúdo da decisão deve, de fato, refletir o exame pelo julgador dos argumentos trazidos no contraditório pelas partes sobre as questões discutidas no processo, mostrando aqueles adotados pela decisão e as razões pelas quais os demais seriam rejeitados. Porém, ao contrário do que alega o interessado, entendo que tais elementos são identificados na Decisão guereada. Ainda que de forma sucinta, a Decisão contém a exposição das razões que a embasaram, justificando o julgador a correção daquilo que ficou por ele decidido e demonstrando que a decisão é válida e justa, pois encontra embasamento no sistema jurídico e é a mais acertada para aquele caso concreto.

4.8. Entende-se que a motivação não precisa ser extensa. Ao contrário. Os excessos devem até mesmo ser evitados: excesso de citações doutrinárias e transcrição de muitos julgados tornam a leitura enfadonha, e o linguajar rebuscado dificulta a compreensão da decisão. Cabe ao julgador motivar a decisão de forma clara, com linguajar acessível, de forma a facilitar a sua compreensão e fundamentá-la, o

que significa dar as razões, de fato e de direito, que o convenceram a decidir a questão daquela maneira.

4.9. Afasta-se assim a alegação de nulidade da Decisão exarada em primeira instância.

4.10. Quanto à alegada ilegitimidade passiva, no que diz respeito ao argumento de que "a suposta conduta deveria ser tipificada corretamente pelo Art. 302, II, "p" do CBA. nos casos de excesso dos limites e horas de trabalho e o aeronauta é quem deve responder por sua conduta, não seu empregador", importante ressaltar, de início, que de uma mesma ocorrência podem derivar dois atos infracionais distintos, o que pode resultar em dois autos de infração autônomos, um para o operador da aeronave e outro para o seu tripulante. Tal entendimento encontra, já consolidado nesta Agência, encontra respaldo, entre outros, no Parecer nº 550/2012/PF-ANAC/PGF/AGU, constante do Processo nº 60800.162491/2011-59.

4.11. As responsabilidades do comandante e da tripulação, previstas na legislação de aviação civil, não excluem ou se confundem com as da empresa, que responde pelo que está previsto no Código Brasileiro de Aeronáutica. Mesmo que o Auto de Infração, que inaugurou o presente processo, e outro Auto de Infração viessem a ser lavrados/instaurados em desfavor do tripulante envolvido e apresentassem características semelhantes, não se pode dar provimento ao entendimento defendido, pois são infrações com "fato gerador" distintos. Contudo, tais autuações não se dariam pelo mesmo enquadramento, o que caracterizaria a solidariedade, não sendo este o caso, pois o Auto de Infração lavrado em face da empresa foi capitulado na alínea "o" do inciso III do art. 302 do CBAer, por ter a empresa permitido que o tripulante extrapolasse a jornada de trabalho. Esse enquadramento é diferente do que seria usado para a infração cometida por tripulante, oriunda da mesma ocorrência (afim, caberia o apontado Art. 302, II, "p" do CBA).

4.12. Pode-se inferir, sem pairar dúvida, que a responsabilidade do comandante não compromete ou extingue a de seu empregador, no caso em tela, o operador da aeronave.

4.13. 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.

4.14. 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.

4.15. 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 autorizatórios 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)

4.16. Dessa forma, afastos as razões da defesa quanto a esse quesito.

4.17. Quanto a alegação de ampliação da jornada de trabalho, por motivo de manutenção não-programada. deve-se observar o previsto na Lei n.º 7.183/1.984 quanto à possibilidade da ampliação de jornada:

Art. 21 A duração da jornada de trabalho do aeronauta será de: [\(Vide Lei nº 13.475, de 2017\) \(Vigência\)](#)

a) 11 (onze) horas, se integrante de uma tripulação mínima ou simples; [\(Vide Lei nº 13.475, de 2017\) \(Vigência\)](#)

b) 14 (quatorze) horas, se integrante de uma tripulação composta; e [\(Vide Lei nº 13.475, de 2017\) \(Vigência\)](#)

c) 20 (vinte) horas, se integrante de uma tripulação de revezamento. [\(Vide Lei nº 13.475, de 2017\) \(Vigência\)](#)

§ 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. [\(Vide Lei nº 13.475, de 2017\) \(Vigência\)](#)

§ 2º Nas operações com helicópteros a jornada poderá ter a duração acrescida de até 1 (uma) hora para atender exclusivamente a trabalhos de manutenção. [\(Revogada pela Lei nº 13.475, de 2017\) \(Vigência\)](#)

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: [\(Revogada pela Lei nº 13.475, de 2017\) \(Vigência\)](#)

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.

4.18. Depreende-se da leitura dos mandamentos legais acima que, existindo o elemento que justifique a ampliação da jornada (alíneas "a", "b" ou "c" do artigo 22, da Lei nº 7.183/84), este deve ser

comunicado ao empregador que, por sua vez, deve encaminhar à apreciação da autoridade de aviação civil (§1º, do artigo 22 da mencionada Lei). Ressalte-se que a defesa em análise veio desprovida de documentos que demonstrassem o cumprimento dos requisitos do artigo 22 da Lei nº 7.183/84 e que permitissem a ampliação da jornada.

4.19. No que tange à operação com helicópteros e a possibilidade de ter a jornada ampliada em 1 hora "para atender exclusivamente a trabalhos de manutenção", verifica-se que não consta na Folha nº 049 do Diário de Bordo nº 003/PP LAS/2014, colhida por INSPAC desta Agência, qualquer registro de que tenha ocorrido voo ou qualquer atividade de manutenção à data da operação. O registro de um voo inicial sem passageiros, conforme alegado, não configura, por si só, se tratar de deslocamento para avaliação de manutenção, podendo tratar-se de deslocamento para buscar pax e iniciar os deslocamentos deste. Nota-se ainda na coluna "NAT", relativa à natureza dos voos, que todas as operações do dia se trataram de voos de fretamento, registrados com a sigla "FR". Além disso, como se verá abaixo, a jornada teve uma duração superior a 12 (doze) horas conforme cálculos realizados pelo analista de primeira instância, o que impede a utilização do parágrafo primeiro, do artigo 21, da Lei n.º 7.183/1.984, no caso concreto.

Apresentação (a)	Primeira Partida	Último Corte (b)	Final da Jornada (c) = (b+30min)	Nascer do sol (hora LOCAL)	Por do sol (hora LOCAL)
9/9/14 11:20	9/9/14 11:50	9/9/14 22:52	9/9/14 23:22	5:54	17:45
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)	Periodo de refeição (i)
00:00	5:37	5:37	0:48	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)	Total da Jornada (n) = (c) - (a) + (g) - (i)	
		0:00	0:00	12:50	
Limite Legal para Jornada (o) = (h)+(m)	Extrapolação Efetiva (n)-(o)	Apresentação para próxima jornada (p)	Reapresentação (q)	Repouso Previsto	Repouso Efetivo (q-c)
11:00	1:50				

4.20. 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.

4.21. Isso posto, uma vez que a Interessada não fez prova alguma de que não descumpriu o limite de jornada de trabalho do tripulante e suas alegações não foram eficazes para afastar a aplicação da sanção administrativa, resta configurada a infração apontada pelo AI.

5. DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

5.1. Verificada a regularidade da ação fiscal, há que se averiguar a propriedade do valor da multa aplicada como sanção administrativa ao ato infracional imputado.

5.2. Primeiramente, cabe observar que o CBA dispõe, em seu art. 295, que a multa será imposta de acordo com a gravidade da infração.

5.3. A Resolução ANAC nº 472, de 2018, que entrou em vigor em 4/12/2018, estabelece providências administrativas decorrentes do exercício das atividades de fiscalização sob competência da ANAC. Essa Resolução atualizou as providências administrativas sob competência da ANAC e revogou a Resolução ANAC nº 25, de 2008, e a Instrução Normativa ANAC nº 8, de 2008.

5.4. Conforme entendimento sobre a dosimetria da sanção desta ASJIN e da Procuradoria Federal Especializada junto à ANAC, a aplicação das sanções deve se dar de acordo com a norma em vigência na data do cometimento do ato infracional no que tange aos valores de multa aplicáveis. No entanto, os critérios de dosimetria a serem observados são os dispostos na nova Resolução atualmente em vigor.

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

5.6. Para o reconhecimento da circunstância atenuante prevista no inciso I do § 1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472, de 2018 ("*o reconhecimento da prática da infração*"), entende-se, conforme determinado pela Diretoria Colegiada na Súmula Administrativa nº 001/2019, publicada no Diário Oficial da União de 30/5/2019, que tal atenuante é compatível somente com a apresentação de explicações do contexto fático ou arguição de questões meramente processuais e incompatível com a apresentação de argumentos contraditórios. No caso em tela, identificou-se que o Interessado apresentou argumentos contraditórios. Portanto, tal atenuante é inaplicável.

5.7. Da mesma forma, entende-se que o Interessado não demonstrou, nos autos, ter adotado voluntariamente qualquer providência eficaz para amenizar as consequências da infração. Repare-se que nenhuma medida que configure um dever pode ser fundamento para a aplicação dessa atenuante, prevista no inciso II do § 1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472, de 2018.

5.8. Para a análise da circunstância atenuante prevista no inciso III do § 1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472, de 2018 ("*a inexistência de aplicação definitiva de sanções nos 12 (doze) meses anteriores à data do cometimento da infração em julgamento*"), é necessária pesquisa para

identificar a eventual existência de sanção aplicada ao ente regulado por infração cometida no período de um ano encerrado antes de 09/09/2014 - que é a data da infração ora analisada. No Anexo SIGEC (SEI 3487795), ficou demonstrado que há penalidades anteriormente aplicadas ao Autuado nessa situação, a exemplo daquelas consubstanciadas nos créditos de multa: (i) 657228166 e (ii) 657229164 que tiveram seu trânsito em julgado em **16/09/2016, antes, portanto, da Decisão de primeira instância exarada no presente processo (em 25/10/2016) que, por esta razão, deverá ser reformada.** Deve ser afastada, assim, essa circunstância atenuante como causa de diminuição do valor da sanção.

5.9. Quanto à existência de circunstância agravante, não se vê, nos autos, qualquer elemento que configure hipótese prevista no § 2º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472, de 2018, incluindo a interpretação fixada pela Diretoria Colegiada da ANAC na Súmula Administrativa nº 002/2019, publicada no Diário Oficial da União de 30/5/2019.

5.10. Dada a ausência de atenuantes e agravantes aplicáveis ao caso, sugere-se que a penalidade a ser aplicada seja quantificada em **R\$ 7.000,00 (sete mil reais)**, que é o valor intermediário previsto para a infração cometida conforme item "o", código INI, da Tabela de Infrações constante do ANEXO II à Resolução nº 25, de 25 de abril de 2008, vigente à época do fato.

6. **CONCLUSÃO**

7. Pelo exposto, consideradas as atribuições a mim conferidas pelas 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:**

- pela **NOTIFICAÇÃO ANTE A POSSIBILIDADE DE DECORRER GRAVAME À SITUAÇÃO DO RECORRENTE**, em razão de possível do afastamento da circunstância atenuante, de forma que, querendo, venha apresentar no prazo de 10 (dez) dias suas alegações, cumprindo-se, com isto, o disposto no art. 64, parágrafo único, da Lei nº 9.784/99 e no art. 44, §3º, da Resolução ANAC nº 472/2018, referente ao Processo Administrativo Sancionador nº 00065.051189/2015-39 e ao Crédito de Multa 658.293/16-1.

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

Notifique-se

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



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 11/09/2019, às 19:06, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **3485325** e o código CRC **BFED2BBF**.