



**PARECER N°** 417(SEI)/2017/ASJIN  
**PROCESSO N°** 00065.149906/2012-19  
**INTERESSADO:** TOP LINE TÁXI AÉREO LTDA

## **PROPOSTA DE DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA – ASJIN**

**Auto de Infração:** 6371/SSO/2012      **Lavratura do Auto de Infração:** 26/10/2012

**Crédito de Multa (SIGEC):** 635.998/13-1

**Infração:** Preenchimento de diário de bordo com informações inexatas

**Enquadramento:** alínea 'e' do inciso III do art. 302 do CBA c/c artigos 165 e 172 do CBA c/c Seção 135.65 (a) e (d) do RBHA 135 c/c itens 5.4 e 9.3 e Capítulo 10 da IAC 3151

**Data da infração:** 31/12/2007    **Hora:** 22:44    **Local:** SBTE    **Aeronave:** PT-RVB

**Proponente:** Renata de Albuquerque de Azevedo – SIAPE 1766164

### 1. **RELATÓRIO**

#### 1.1. ***Introdução***

Trata-se de recurso interposto por TOP LINE TÁXI AÉREO LTDA. em face da decisão proferida no curso do Processo Administrativo nº 00065.149906/2012-19, conforme registrado no Sistema Eletrônico de Informações desta Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC (volume(s) SEI nº 1035218 e 1035229) da qual restou aplicada pena de multa, consubstanciada essa no crédito registrado no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC sob o número 635.998/13-1.

O Auto de Infração nº 6371/SSO/2012, que deu origem ao presente processo foi lavrado em 26/10/2012, capitulando a conduta do Interessado na alínea 'a' do inciso II do art. 302 do CBA - Código Brasileiro de Aeronáutica, descrevendo-se o seguinte (fl. 01):

Data: 31/12/2007 Hora: 22:44 Local: SBTE

(...)

Descrição da Ocorrência: Preenchimento de diário de bordo com informações inexatas.

HISTÓRICO: O nome do comandante da aeronave PT-RVB na data de 31/12/2007 no trecho SBPL-SBTE, informado no plano de voo foi o do Sr. Crezo Bolivar Martins Matos Filho, código ANAC 112180. O nome do comandante da aeronave constante no plano de voo não confere com o nome que foi registrado no diário de bordo da aeronave, onde consta o nome do Sr. Juvenal Saraiva da Rocha Júnior, código ANAC 879494, conforme folha no 591 do Diário de Bordo 08/PT-RVB/07.

Devido ao preenchimento com dados inexatos, referentes ao nome do comandante da aeronave PT-RVB no trecho SBPL-SBTE, a empresa Top Line Táxi Aéreo Ltda contrariou o previsto o art. 165 do Código Brasileiro Aeronáutica.

#### 1.2. ***Histórico do Processo***

Observa-se que consta nos autos as cópias do processo administrativo nº 60800.234439/2011-10, referente ao AI nº 05099/2011/SSO, o qual foi arquivado, conforme Notificação nº 903/2012/SSO/RJ-ANAC (fls. 03/43).

### 1.3. ***Relatório de Fiscalização***

No 'Relatório de Fiscalização' nº 44/2012/GVAG-RF/SSO/UR/RECIFE, de 26/10/2012 (fl. 02), o INSPAC informa que o registro movimento (MOV do sistema SACI) da aeronave PT-RVB em 31/12/2007 demonstra o nome do piloto Crezo Bolivar Martins Matos Filho, código ANAC 112180, como comandante da referida aeronave nos trechos SBTE-SBPL e SBPI-SBTE (fl. 45). Afirma que, na folha nº 591 do Diário de Bordo nº 08/PT-RVB/07 consta o nome e assinatura do Sr. Juvenal Saraiva da Rocha Júnior, código ANAC 879494, como comandante da aeronave PT-RVB na data de 31/12/2007 nos trechos SBTE- SBPL (linha 1) e SBPL-SBTE (linha 2) – fl. 33. Declara que, a partir da análise dos registros de movimento e Diário de Bordo da aeronave PT-RVB foi constatado o preenchimento de dados inexatos, referente ao nome do comandante da aeronave PT-RVB nos trechos SBTE-SBPI e SBPL-SBTE em 31/12/2007. Conclui que a empresa Top Line Táxi Aéreo Ltda contrariou o previsto o art. 165 do Código Brasileiro de Aeronáutica.

### 1.4. ***Defesa do Interessado***

Notificado da lavratura do Auto de Infração em 10/12/2012 (fl. 46), o Autuado protocolou defesa em 28/12/2012 (fls. 45/52), na qual alega ocorrência de prescrição intercorrente. Declara ter ocorrido um ato falho do comandante. Ao final, solicita o arquivamento do auto de infração e, não sendo acolhidas suas alegações, seja considerado o valor mínimo na aplicação da multa.

### 1.5. ***Decisão de Primeira Instância***

Em 31/01/2013, a autoridade competente, após apontar a presença de defesa, decidiu pela aplicação, sem atenuante e/ou agravante, de multa no valor de R\$ 2.100,00 (dois mil e cem reais) – fls. 54/55.

À fl. 56, notificação de decisão de primeira instância, de 19/02/2013, informando o Interessado acerca da aplicação de penalidade de multa, abrindo prazo para interposição de recurso.

### 1.6. ***Recurso do Interessado***

Tendo tomado conhecimento da decisão, o Interessado postou recurso a esta Agência em 11/03/2013 (fls. 58/63), por meio do qual reitera suas alegações da ocorrência de prescrição intercorrente. No mérito, aduz a existência de semelhança do presente Auto de Infração e o AI nº 05167/2011/SSO e solicita que seja reconsiderada à decisão de primeira instância, alegando que o tripulante não cometeu nenhuma infração.

Tempestividade do recurso certificada em 25/03/2013 (fl. 64).

Em Despacho da Secretaria da extinta Junta Recursal, de 04/11/2015 (fl. 65), os autos foram distribuídos à Relatoria para apreciação e proposição de voto.

### 1.7. ***Convalidação do Auto de Infração/ Gravame à Situação do Recorrente***

Na 357ª Sessão de Julgamento desta ASJIN, realizada em 19/11/2015, foi convalidado o Auto de Infração, modificando o enquadramento para alínea 'e' do inciso III do art. 302 do CBA a, combinado com artigos 165 e 172 do CBA c/c Seção 135.65 (a) e (d) do RBHA 135 c/c itens 5.4 e 9.3 e Capítulo 10 da IAC 3151, podendo a multa ser agravada para o valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais) – fls. 66/70v.

Em 04/01/2016, emitida a Intimação quanto à convalidação do auto de infração e gravame à situação do Recorrente (fl. 71).

Tendo sido cientificado, o Interessado postou complementação de recurso em 20/01/2016 nesta Agência (fls. 73/82), por meio do qual alega, preliminarmente, descabimento da alteração da tipificação da alínea 'a' do inciso II do art. 302 do CBA para alínea 'e' do inciso III do art. 302 do CBA, inadmissibilidade do “reformatio in pejus” e prescrição intercorrente. No mérito, afirma que houve um ato falho do comandante da aeronave. Ao final, solicita o arquivamento do processo.

#### 1.8. ***Outros Atos Processuais e Documentos***

Termo de Encerramento de Trâmite Físico assinado eletronicamente em 19/09/2017 (SEI nº 1053280).

Consta aos autos o Despacho da Secretaria da ASJIN, documento assinado eletronicamente em 11/10/2017 (SEI nº 1151109), sendo o presente expediente atribuído à Relatoria no sistema SEI para análise e parecer em 11/10/2017.

Anexado aos autos Extrato de Lançamento do Sistema SIGEC (fl. 53 e SEI nº 1301757).

Comprovante de Inscrição e de Situação Cadastral emitido pela Receita Federal (SEI nº 1301753)

É o relatório.

## 2. **PRELIMINARES**

### 2.1. ***Da Alegação de Ocorrência de Prescrição***

Cumpre mencionar que a Recorrente alega a ocorrência da prescrição da ação punitiva e da prescrição intercorrente, afirmando que o fato ocorreu em dezembro de 2007, ficando a Agência inerte até dezembro de 2012, quando deu início ao processo administrativo.

Ressalta-se que a Lei nº 9.873, de 23/11/1999 estabelece prazo de prescrição para o exercício de ação punitiva pela Administração Pública Federal, direta e indireta, e dá outras providências, apresentando, seu artigo 1º, conforme disposto *in verbis*:

Lei nº 9.873/99

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.

(...)

Cabe mencionar que o art. 2º do mesmo diploma normativo prevê como marcos interruptivos do prazo prescricional a citação ou notificação do infrator, qualquer ato inequívoco que importe apuração do fato e a decisão condenatória recorrível. Vale notar, ainda, que a interrupção importa em reinício da contagem do prazo.

Lei nº 9.873/99

Art. 2º Interrompe-se a prescrição da ação punitiva: (Redação dada pela Lei nº 11.941, de 2009)

**I – pela notificação ou citação do indiciado ou acusado, inclusive por meio de edital; (Redação dada pela Lei nº 11.941, de 2009)**

II – por qualquer ato inequívoco, que importe apuração do fato;

**III – pela decisão condenatória recorrível.**

IV – por qualquer ato inequívoco que importe em manifestação expressa de tentativa de solução

conciliatória no âmbito interno da administração pública federal. (Incluído pela Lei nº 11.941, de 2009)

(grifo nosso)

Por fim, o artigo 8º da Lei revoga as disposições em contrário, “ainda que constantes de lei especial”:

Lei nº 9.873/99

Art. 8º Ficam revogados o art. 33 da Lei nº 6.385, de 1976, com a redação dada pela Lei nº 9.457, de 1997, o art. 28 da Lei nº 8.884, de 1994, e demais disposições em contrário, ainda que constantes de lei especial.

Ainda, frisa-se que o tema já foi exaustivamente analisado pela Procuradoria Federal junto à ANAC nos Pareceres nº 0158/2015/DDA/PFANAC/PGF/AGU, 0347/2016/PROT/PFANAC/PGF/AGU e 01/2015/PROT/PFANAC/PGF/AGU. Assim, com base na referida Lei e nesses Pareceres, pode-se afirmar o seguinte:

Primeiramente, cabe mencionar que o presente processo foi originado de outro processo (60800.234439/2011-10), o qual foi arquivado, conforme reportado no Relatório desta proposta.

Observa-se que ato infracional ocorreu em 31/12/2007, sendo o auto de infração lavrado em 26/10/2012 (fl. 01). Notificado da infração em 10/12/2012 (fl. 46), o Autuado apresentou defesa aos autos em 28/12/2012 (fls. 45/52). Conforme inciso I do art. 2º da Lei nº 9.873/99, a prescrição da ação punitiva é **interrompida** pela notificação do interessado, reiniciando, assim, a contagem do prazo. Verifica-se, ainda, que a decisão de primeira instância é datada de 31/01/2013 (fls. 54/55).

Ou seja, verifica-se que houve marco interruptivo do prazo prescricional, o que nos leva a concluir que se encontra dentro do lapso temporal disposto no *caput* do artigo 1º da Lei nº 9.873/99, afastando-se, portanto, a alegação do Interessado quanto à prescrição quinquenal.

Importante apontar que não houve a *prescrição intercorrente*, conforme estabelecida no §1º do art. 1º da Lei nº 9.873/99, conforme verificação dos autos, a qual segue:

1. Em 26/10/2012 foi lavrado o Auto de Infração, dando início ao processo administrativo (fl. 01);
2. O Interessado foi notificado da lavratura do Auto de Infração em 10/12/2012 (fl. 46), apresentando sua defesa em 28/12/2012 (fls. 45/52);
3. A decisão de primeira instância foi prolatada em de 31/01/2013 (fls. 54/55);
4. Notificado da decisão, o interessado apresenta recurso em 11/03/2013 (fls. 58/63);
5. Em 19/11/2015, a extinta Junta Recursal (atual ASJIN) decide pela convalidação do enquadramento do Auto de Infração e pela notificação ante a possibilidade de decorrer gravame à situação do Interessado (fls. 66/70v).
6. O Interessado apresenta complementação de recurso em 20/01/2016 (fls. 73/82), sendo os autos atribuídos a proponente em 11/10/2017 via SEI!.

Diante do exposto, não houve interrupção em seu processamento em prazo igual ou superior a 3 (três) anos, não incidindo a prescrição intercorrente em nenhum momento, não cabendo, portanto, o requerido pelo interessado.

Dessa maneira afasta-se alegação de ocorrência de prescrição ou excesso do prazo de julgamento, visto que o presente processo foi analisado e julgado dentro dos prazos previstos na Lei nº 9.873/99.

## 2.2. ***Da Regularidade Processual***

O interessado foi regularmente notificado quanto à infração imputada em 10/12/2012 (fl. 46), tendo

apresentado sua Defesa em 28/12/2012 (fls. 45/52). Foi, ainda, notificado quanto à decisão de primeira instância, apresentando o seu tempestivo Recurso em 11/03/2013 (fls. 58/63), conforme Despacho de fl. 64.

O processo seguiu para análise e julgamento após notificação da convalidação e situação gravame ao Recorrente e apresentação de complementação de Recurso em 20/01/2016 (fls. 73/82), conforme Despacho SEI nº 1151109.

Desta forma, aponto a regularidade processual do presente processo, a qual preservou todos os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitou, também, os princípios da Administração Pública, em especial contraditório e ampla defesa, estando, assim, pronto para, agora, receber uma decisão de segunda instância administrativa por parte desta Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância - ASJIN.

### 3. FUNDAMENTAÇÃO – MÉRITO E ALEGAÇÕES DO INTERESSADO

#### 3.1. *Da materialidade infracional*

Conforme o Auto de Infração nº 6371/SSO/2012 (fl. 01), o Interessado descumpriu a legislação, diante da constatação de preenchimento de dados inexatos quando verificada a divergência do nome do comandante informado no plano de voo (registro de movimento MOV no Sistema SACI) e do preenchido do Diário de Bordo da aeronave PT-RVB.

Diante da infração do processo administrativo em questão, a autuação foi realizada com fundamento na alínea 'e' do inciso III do art. 302 do CBA, Lei nº 7.565, de 19/12/1986, que dispõe o seguinte:

CBA

Art. 302. A multa será aplicada pela prática das seguintes infrações:

(...)

III - infrações imputáveis à concessionária ou permissionária de serviços aéreos:

(...)

e) não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves;

Assim dispõe o CBA quanto à definição de operador de aeronaves:

CBA

SEÇÃO II

Da Exploração e do Explorador de Aeronave

(...)

Art. 123. **Considera-se operador** ou explorador de aeronave:

I - a pessoa jurídica que tem a concessão dos serviços de transporte público regular ou a **autorização dos serviços de transporte público não regular**, de serviços especializados ou de táxi-aéreo;

(...)

(grifo nosso)

Cabe ainda observar o artigo 165 do CBA com relação ao comandante de aeronave:

CBA

Do Comandante de Aeronave

Art. 165. Toda aeronave terá a bordo um Comandante, membro da tripulação, designado pelo proprietário ou explorador e que será seu preposto durante a viagem.

Parágrafo único. O nome do Comandante e dos demais tripulantes constarão do Diário de Bordo.

A obrigatoriedade do preenchimento do Diário de Bordo para cada voo realizado é expressa no CBA, conforme redação a seguir:

CBA

Art. 172.

O Diário de Bordo, além de mencionar as marcas de nacionalidade e matrícula, os nomes do proprietário e do explorador, **deverá indicar para cada voo a data, natureza do voo (privado aéreo, transporte aéreo regular ou não regular), os nomes dos tripulantes, lugar e hora da saída e da chegada**, incidentes e observações, inclusive sobre infra-estrutura de proteção ao voo que forem de interesse da segurança em geral.

Parágrafo único. O Diário de Bordo referido no caput deste artigo **deverá estar assinado pelo piloto Comandante, que é o responsável pelas anotações**, aí também incluídos os totais de tempos de voo e de jornada.

(grifo nosso)

Neste sentido, poderemos observar o RBHA 135, o qual assim dispõe *in verbis*:

RBHA 135

135.65 – Livro(s) de registros da tripulação e da aeronave

(a) Cada empresa deve dispor de um livro de registros, a bordo de cada uma de suas aeronaves, para lançamento de informações sobre a tripulação, horas de voo, irregularidades de funcionamento observadas em cada voo e registro das ações corretivas tomadas ou postergamento de correção das mesmas. A critério da empresa o livro pode ser desmembrado em duas partes: registros da aeronave e registros da tripulação.

(...)

(d) Cada empresa deve estabelecer procedimentos para conservar o(s) livro(s) de registros requerido(s) por esta seção para cada aeronave em local de fácil acesso ao pessoal apropriado, e deve descrever tais procedimentos no manual requerido por 135.21.

Observa-se que a responsabilidade de se ter o Diário de Bordo é do operador ou da empresa (item “a”), bem como de estabelecer procedimentos para conservá-lo (item “d”).

Conforme determina o Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica (RBHA) nº 91, que dispõe sobre Regras Gerais de Operações para Aeronave Civil:

RBHA 91

91.102 - REGRAS GERAIS

(a) [Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave civil dentro do Brasil, a menos que a operação seja conduzida de acordo com este regulamento e conforme as regras de tráfego aéreo contidas na ICA 100-12 “Regras do Ar e Serviços de Tráfego Aéreo”, as informações contidas nas publicações de Informações Aeronáuticas (AIP BRASIL, AIP BRASIL MAP, ROTAER, Suplemento AIP e NOTAM) e nos demais documentos publicados pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo.]

Assim, todo piloto tem como uma das fases compulsória de pré-voo, apresentar o seu Plano de Voo (ou Notificação de Voo) ao órgão de controle tráfego aéreo, no qual deve constar o nome do piloto em comando do voo pretendido, cabendo mencionar a ICA 100-11, que dispõe sobre Plano de voo e as definições e abreviaturas apresentadas na ICA 100-12, conforme redação que segue:

ICA 100-12

2 DEFINIÇÕES E ABREVIATURAS

2.1 DEFINIÇÕES

PLANO DE VÔO

Informações específicas, relacionadas com um voo planejado ou com parte de um voo de uma aeronave, fornecidas aos órgãos que prestam serviços de tráfego aéreo.

PLANO DE VÔO APRESENTADO

Plano de Voo tal como fora apresentado pelo piloto, ou seu representante, ao órgão dos serviços de tráfego aéreo, sem qualquer modificação posterior.

#### PLANO DE VÔO EM VIGOR

Plano de Voo que abrange as modificações, caso haja, resultantes de autorizações posteriores.

O preenchimento do Diário de Bordo é também regulamentado pela Instrução de Aviação Civil – IAC 3151, que estabelece e normatiza os procedimentos que visam à padronização para confecção, emissão e orientação de preenchimento dos Diários de Bordo das aeronaves civis brasileiras. Esta IAC dispõe *in verbis*:

#### IAC 3151

##### 1.1 OBJETIVO

Estabelecer os procedimentos e normas para confecção e emissão dos Diários de Bordo para utilização nas aeronaves civis brasileiras, com o objetivo de atender aos requisitos estabelecidos no CBA, RBHA e legislação complementar, conforme aplicáveis, como também padronizar a sistemática de sua utilização, assegurando, desta forma, que **todas as atividades e ocorrências relacionadas ao voo sejam registradas, visando a um maior controle das atividades dos tripulantes e das aeronaves.**

(...)

#### Capítulo 4 – Normas Gerais

##### 4.1 Aplicabilidade do Diário de Bordo

4.1.1 O Diário de Bordo de aeronave de que trata esta IAC é aplicável a todas as aeronaves civis brasileiras que operam segundo os RBHA 91, 135 e 121.

(...)

##### 4.2 Responsabilidade

Conforme estabelecido no CBA, o Diário de Bordo deverá ser assinado pelo comandante da aeronave, que também é o responsável pelas anotações nele constantes, incluindo os totais de tempos de voo e de jornada.

(...)

(grifo nosso)

A mesma IAC 3151 prevê, em seu item 5.4, quanto ao registro de voo no Diário de Bordo, sendo necessária informação quanto à tripulação, conforme redação que segue:

#### IAC 3151

##### 5.4 PARTE I – REGISTROS DE VÔO

Todo Diário de Bordo deverá conter a Parte I, na qual deverão ser efetuados os registros de vôos da aeronave. As seguintes informações deverão ser registradas na Parte I, conforme o ANEXO 4 ou 5 desta IAC:

1. Numeração do Diário de Bordo.
2. Numeração da página do Diário de Bordo (desde o Termo de Abertura até o Termo de Encerramento).
3. Identificação da aeronave.
4. Fabricante, modelo e número de série da aeronave.
5. Categoria de registro da aeronave.
- 6. Tripulação – nome e código DAC.**
7. Data do vôo – dia/mês/ano.
8. Local de pouso e decolagem.
9. Horário de pouso e decolagem.
10. Tempo de vôo diurno, noturno, IFR (real ou sob capota).
11. Horas de vôo por etapa/total.
12. Ciclos parciais e totais de vôo (quando aplicável).

13. Número de pousos parciais e totais.
  14. Total de combustível para cada etapa de voo.
  15. Natureza do voo.
  16. Passageiros transportados por etapa (quando aplicável).
  17. Carga transportada por etapa (quando aplicável).
  18. Local para rubrica do comandante da aeronave.
  19. Local para rubrica do mecânico responsável pela liberação da aeronave, de acordo com o RBHA 43.
  20. Ocorrências no voo.
- (grifo nosso)

O Capítulo 9 da IAC 3151 traz as “instruções para assinaturas e preenchimento do Diário de Bordo”, conforme a seguir:

IAC 3151

#### 9.3 PREENCHIMENTO DO DIÁRIO DE BORDO PELA TRIPULAÇÃO

O Diário de Bordo deverá ser preenchido de maneira que todos os dados referentes a uma etapa de voo estejam **preenchidos e assinados pelo comandante da aeronave**, antes da saída da tripulação da aeronave após o término do voo. As instruções de preenchimento estão contidas no capítulo 17 desta IAC.

(grifo nosso)

Quanto ao controle, arquivamento e preservação, a IAC 3151, em seu Capítulo 10, estabelece:

IAC 3151

#### CAPÍTULO 10 – CONTROLE DO DIÁRIO DE BORDO

**O controle, o arquivamento e a preservação do Diário de Bordo serão de responsabilidade do operador da aeronave**, devendo ser mantido na sua totalidade, em função do seu controle numérico.

(grifo nosso)

Diante do exposto, identifica-se que a empresa de taxi aéreo, então Interessado no presente processo, ao apresentar inexatidão de informação quanto ao comandante do voo no plano de voo e diário de bordo, cometeu a irregularidade permitindo o descumprimento da IAC 3151 quanto ao inadequado preenchimento e controle do diário de bordo, infringindo, assim, a legislação aeronáutica.

### 3.2. *Das Alegações do Interessado*

Em defesa (fls. 45/52), recurso (fls. 58/63) e sua complementação de recurso, apresentada após ser notificado da convalidação do auto de infração e da possibilidade de decorrer agravamento da pena (fls. 58/63), o interessado alega ocorrência de prescrição da pretensão punitiva e prescrição intercorrente, questões afastadas preliminarmente nesta proposta.

No mérito, em defesa, o Autuado afirma não ter permitido composição de tripulação sem as devidas habilitações e declara que o comandante cometeu um ato falho quando da confecção do plano de voo. Aduz ainda que a responsabilidade pelo preenchimento do Diário de Bordo seria do comandante da aeronave. Declara que, apesar dos vários treinamentos realizados com seus tripulantes, “fica a mercê da capacidade de adequação do profissional que deveria colocar em prática todas as informações passadas em treinamento”. Afirma que foram realizadas as devidas correções do ato falho. Ao final, solicita o arquivamento do auto de infração e, não sendo acolhidas suas alegações, seja considerado o valor mínimo na aplicação da multa.

Em recurso, no mérito, o Recorrente aduz a existência de semelhança do presente Auto de Infração e o AI



nº 05167/2011/SSO e solicita que seja reconsiderada à decisão de primeira instância, alegando que o tripulante não cometeu nenhuma infração. Ao final, solicita reconsideração da decisão e arquivamento do presente processo.

Em complementação de recurso, o Recorrente alega descabimento da alteração da tipificação da alínea 'a' do inciso II do art. 302 do CBA para alínea 'e' do inciso III do art. 302 do CBA e inadmissibilidade do “reformatio in pejus”. No mérito, reitera as alegações prestadas em defesa. Ao final, solicita o arquivamento do processo.

Diante das alegações apresentadas pelo Interessado, em defesa e recurso, cabe realizar as seguintes considerações e conclusões sobre o fato em questão:

No caso em tela, a empresa interessada - TOP LINE TÁXI AÉREO LTDA. – se configura como uma autorizatária do serviço público concedido, estando assim, mais especificamente, no rol daqueles sujeitos ao enquadramento pelo **inciso III do artigo 302 do CBA**.

Quanto à alegação de que o Auto de Infração não poderia ter sido convalidado, esta não merece acolhimento, porque não há qualquer ferimento à segurança jurídica, na medida em que a recorrente foi devidamente notificada quanto à convalidação do supracitado Auto de Infração, não gerando qualquer dano à sua defesa. Observa-se que a convalidação se deu pelo atendimento ao princípio da aplicação da norma mais específica, podendo o agente competente convalidar o Auto de Infração, dentro do prazo de 5 (anos) para proferir sua decisão, todas as vezes que achar necessário a fim de enquadrar na norma mais adequada para o caso concreto.

Vale lembrar que a convalidação é um ato administrativo que tem por objetivo corrigir vícios processuais meramente formais, como erro de enquadramento, e que não traz nenhum prejuízo ao interessado, desde que esse seja devidamente notificado. (IN ANAC nº 08/2008, art. 7º, §1º)

Assim, quanto à alegação do Interessado de equívoco na tipificação da infração, diante do enquadramento realizado na alínea 'e' do inciso III do art. 302 do CBA, cabe dizer que a capitulação da infração se encontra perfeitamente aplicada, conforme fls. 66/70v, visto que o enquadramento foi realizado diante à inobservância de norma relativa à operação de aeronaves.

Ou seja, o autuado ao permitir o preenchimento equivocado do diário de bordo deixou de observar o disposto nos artigos 165 e 172 do CBA c/c Seção 135.65 (a) e (d) do RBHA 135 c/c itens 5.4 e 9.3 e Capítulo 10 da IAC 3151.

Cabe afastar a solidariedade mencionada em decisão de primeira instância visto que o processo administrativo mencionado à fl. 54v (60800.142770/2011-04) refere-se ao Interessado AERO STAR TÁXI AÉREO, cujo fato gerador que deu origem àquele processo ser diferente do fato analisado no presente processo. Assim como, não consta nos autos qualquer informação de penalização dos prepostos quanto ao fato apurado no presente processo.

Em suas razões complementares de Recurso (fls. 73/82), aduziu o Interessado que seria vedada a aplicação da *reformatio in pejus*.

Contudo, cumpre esclarecer que não se está diante de revisão do processo. Necessário, portanto, distinguir o recurso administrativo do pedido de revisão. O primeiro veicula a inconformação do autuado com a decisão de primeira instância administrativa, devolvendo ao órgão de segunda instância administrativa o exame da matéria. O pedido de revisão, a seu turno, deve necessariamente ter como fundamento fato novo ou circunstância relevante não apreciada na decisão.

Cabe mencionar o art. 65 da Lei nº 9.784, de 29/01/1999:

Lei nº 9.784

Art. 65. Os processos administrativos de que resultem sanções poderão ser revistos, a qualquer tempo, a pedido ou de ofício, quando surgirem fatos novos ou circunstâncias relevantes suscetíveis de justificar a inadequação da sanção aplicada.

Parágrafo único. Da revisão do processo não poderá resultar agravamento da sanção.

Não se está diante, portanto, de revisão. Logo, não há que se falar da impossibilidade de majoração da sanção imposta.

Por outro lado, o mesmo diploma legal, no art. 64 da Lei nº 9.784, admite a *reformatio in pejus*, o que implica na possibilidade da reforma para agravar a situação do recorrente. Ocorre, porém, que a mesma norma (art. 64, parágrafo único) condiciona o agravamento à ciência da parte interessada para que formule suas alegações antes da decisão.

Lei nº 9.784

Art. 64. O órgão competente para decidir o recurso poderá confirmar, modificar, anular ou revogar, total ou parcialmente, a decisão recorrida, se a matéria for de sua competência.

Parágrafo único. Se da aplicação do disposto neste artigo puder decorrer gravame à situação do recorrente, este deverá ser cientificado para que formule suas alegações antes da decisão.

Assim, de acordo com o dispositivo legal acima transcrito, o órgão competente para decidir o recurso possui ampla margem de poder decisório, podendo confirmar, anular ou revogar decisão recorrida, desde que respeitada a sua esfera de competência. Se, porém, a nova decisão puder resultar em gravame à situação do recorrente, torna-se necessária a sua prévia cientificação, a fim de que formule alegações as quais evidentemente devem anteceder à nova tomada de decisão, o que se encontra plenamente atendido nos autos.

Portanto, no presente caso, o Interessado teve a oportunidade de formular alegações antes da decisão, cumprindo assim o disposto no parágrafo único do art. 64 da Lei nº 9.784.

Dessa forma, não se sustenta a alegação do autuado quanto à vedação de aplicação da *reformatio in pejus*.

Quanto ao mérito, o Interessado admite o erro de preenchimento do diário de bordo, atribuindo a falha à ao comandante da aeronave. O simples fato de haver corrigido o erro e adotar medidas que impedissem que os funcionários incorressem em equívocos não afasta o ato infracional praticado.

Não se pode aceitar, da mesma forma, que a recorrente atribua a responsabilidade que é sua a terceiros, no caso, o comandante da aeronave. É fato que o Comandante é, em parte, responsável pelo correto preenchimento do Diário de Bordo, mas o operador, no caso, a TOP LINE, é responsável pelo controle desse documento, certificando-se de que foi devidamente preenchido.

Cabe mencionar que o AI nº 05167/2011/SSO não se refere a mesma infração descrita no presente Auto de Infração nº 6371/SSO/2012, portanto, afasta-se a alegação do Recorrente de inexistência de ato infracional e possibilidade do arquivamento do presente processo.

Diante do fato de ter permitido o preenchimento com dados inexatos, referentes ao nome do comandante da aeronave PT-RVB no dia 31/12/2007, trecho SBPL-SBTE, houve o descumprimento ao CBA e à IAC 3151, que dispõe acerca do preenchimento e controle do Diário de Bordo e destarte, infringindo as normas e regulamentos relativos à manutenção e **operação das aeronaves**.

Destaca-se, ainda, que as afirmativas da fiscalização desta ANAC possuem *presunção de legitimidade e certeza*, as quais devem ser afastadas apenas com as necessárias comprovações da parte interessada, o que, no caso em tela, não ocorreu.

Verifica-se que as alegações do Interessado não têm o condão de afastar o ato infracional praticado, tendo em vista que o Recorrente não trouxe aos autos qualquer prova de que, de fato, não descumpriu a legislação vigente.

Ademais, a Lei nº 9.784/99, que regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal, em seu art. 36, dispõe a redação que segue:

Lei nº 9.784/99

Art. 36 Cabe ao interessado a prova dos fatos que tenha alegado, sem prejuízo do dever atribuído ao órgão competente para instrução e do disposto no art. 37 desta Lei.

Isto posto, diante a comprovação do ato infracional pelo descumprimento da legislação vigente à época dos fatos, restou configurada a irregularidade apontada no AI nº 6371/SSO/2012, de 26/10/2012, ficando o Interessado sujeito a aplicação de sanção administrativa.

#### 4. **DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO**

Pelo exposto, houve, de fato, violação à legislação, com a prática de infração fundamentada na alínea 'e' do inciso III do art. 302 do CBA c/c artigos 165 e 172 do CBA c/c Seção 135.65 (a) e (d) do RBHA 135 c/c itens 5.4 e 9.3 e Capítulo 10 da IAC 3151, restando analisar a adequação do valor da multa aplicada como sanção administrativa.

O Código Brasileiro de Aeronáutica dispõe, em seu art. 295, que a multa será imposta de acordo com a gravidade da infração. Nesse sentido, a Resolução ANAC nº 25/2008 e a Instrução Normativa ANAC nº 08/2008, que dispõem sobre o processo administrativo para a apuração de infrações e aplicação de penalidades no âmbito da competência da Agência Nacional de Aviação Civil determinam, respectivamente, em seu art. 22 e art. 58, que sejam consideradas as circunstâncias agravantes e atenuantes na imposição da penalidade pecuniária.

Nesse contexto, é válido observar que o valor da multa imposta pela autoridade competente – R\$ 2.100,00 (dois mil e cem reais), foi fixado dentro dos limites previstos na Resolução ANAC nº 25/2008 e conforme o disposto no artigo 57 da Instrução Normativa ANAC nº 08/2008 para infração capitulada na alínea 'a' do inciso II do art. 302 do CBA, indicando que a penalidade de multa será calculada a partir do valor intermediário.

Destaca-se que, com base no Anexo III, pessoa jurídica, da Resolução ANAC nº 25/2008, o valor da multa referente à **alínea 'e' do inciso III do art. 302 do CBA** poderá ser imputado em R\$ 4.000 (grau mínimo), R\$ 7.000 (grau médio) ou R\$ 10.000 (grau máximo).

##### 4.1. ***Das Circunstâncias Atenuantes***

Contudo, entendo não ser possível aplicar quaisquer das outras circunstâncias atenuantes, das dispostas nos incisos do §1º do artigo 22 da Resolução ANAC nº 25/2008 ou nos incisos do §1º do artigo 58 da Instrução Normativa ANAC nº 08/2008.

##### 4.2. ***Das Circunstâncias Agravantes***

Do mesmo modo, no caso em tela, entendo não ser possível aplicar quaisquer das circunstâncias agravantes dispostas nos incisos do §2º do artigo 22 da Resolução ANAC nº 25/2008 ou nos incisos do §2º do artigo 58 da Instrução Normativa ANAC nº 08/2008.

##### 4.3. ***Da Sanção a Ser Aplicada em Definitivo***

Assim, nos casos em que não há agravantes nem atenuantes, ou quando estas se compensam, deve ser aplicado o valor médio da tabela em anexo à Resolução ANAC nº 25/2008.

Dessa forma, considerando nos autos as circunstâncias agravantes e atenuantes expostas acima, entendo que cabe a reforma da decisão, devendo a multa ser agravada em seu grau médio, no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais).

É a Proposta de Decisão. Submete-se ao crivo do decisor.

#### 5. **CONCLUSÃO**

Pelo exposto, sugiro por NEGAR PROVIMENTO ao recurso, reformando-se o valor da multa aplicada em primeira instância administrativa, AGRAVANDO-SE a pena para o valor R\$ 7.000,00 (sete mil reais).

Rio de Janeiro, 29 de agosto de 2017.

**RENATA DE ALBUQUERQUE DE AZEVEDO**

Especialista em Regulação de Aviação Civil

SIAPE 1766164



Documento assinado eletronicamente por **Renata de Albuquerque de Azevedo, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 29/11/2017, às 14:43, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **1301728** e o código CRC **4543F05E**.

Referência: Processo nº 00065.149906/2012-19

SEI nº 1301728

## Comprovante de Inscrição e de Situação Cadastral

Contribuinte,

Confira os dados de Identificação da Pessoa Jurídica e, se houver qualquer divergência, providencie junto à RFB a sua atualização cadastral.

 <b>REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL</b>			
<b>CADASTRO NACIONAL DA PESSOA JURÍDICA</b>			
<b>NÚMERO DE INSCRIÇÃO</b> 04.114.985/0001-37 <b>MATRIZ</b>	<b>COMPROVANTE DE INSCRIÇÃO E DE SITUAÇÃO CADASTRAL</b>		<b>DATA DE ABERTURA</b> 24/10/2000
<b>NOME EMPRESARIAL</b> TOP LINE TAXI AEREO LTDA - EPP			
<b>TÍTULO DO ESTABELECIMENTO (NOME DE FANTASIA)</b> TOP LINE			
<b>CÓDIGO E DESCRIÇÃO DA ATIVIDADE ECONÔMICA PRINCIPAL</b> 51.12-9-01 - Serviço de táxi aéreo e locação de aeronaves com tripulação			
<b>CÓDIGO E DESCRIÇÃO DAS ATIVIDADES ECONÔMICAS SECUNDÁRIAS</b> 33.16-3-01 - Manutenção e reparação de aeronaves, exceto a manutenção na pista 85.99-6-02 - Cursos de pilotagem			
<b>CÓDIGO E DESCRIÇÃO DA NATUREZA JURÍDICA</b> 206-2 - Sociedade Empresária Limitada			
<b>LOGRADOURO</b> AER SENADOR PETRONIO PORTELLA	<b>NÚMERO S/N</b>	<b>COMPLEMENTO</b> HANGAR 03	
<b>CEP</b> 64.006-700	<b>BAIRRO/DISTRITO</b> AEROPORTO	<b>MUNICÍPIO</b> TERESINA	<b>UF</b> PI
<b>ENDEREÇO ELETRÔNICO</b>		<b>TELEFONE</b> (86) 3223-2682	
<b>ENTE FEDERATIVO RESPONSÁVEL (EFR)</b> *****			
<b>SITUAÇÃO CADASTRAL</b> ATIVA		<b>DATA DA SITUAÇÃO CADASTRAL</b> 27/08/2005	
<b>MOTIVO DE SITUAÇÃO CADASTRAL</b>			
<b>SITUAÇÃO ESPECIAL</b> *****		<b>DATA DA SITUAÇÃO ESPECIAL</b> *****	

Aprovado pela Instrução Normativa RFB nº 1.634, de 06 de maio de 2016.

Emitido no dia 28/11/2017 às 13:52:09 (data e hora de Brasília).

Página: 1/1

## Extrato de Lançamentos

Nome da Entidade: TOP LINE Táxi Aéreo Ltda

Nº ANAC: 30000280054

CNPJ/CPF: 04114985000137

CADIN: Não

Div. Ativa: Sim - EF

Tipo Usuário: Integral

UF: PI

Receita	NºProcesso	Processo SIGAD	Data Vencimento	Data Infração	Valor Original	Data do Pagamento	Valor Pago	Valor Utilizado	Chave	Situação	Valor Débito (R\$)
2081	<a href="#">626459110</a>	60820006875200259	31/03/2011	15/05/2008	R\$ 4.000,00	17/08/2011	4.990,39	4.990,39		PG	0,00
2081	<a href="#">626460113</a>	60820006876200801	31/03/2011	05/06/2008	R\$ 4.000,00	17/08/2011	4.990,39	4.990,39		PG	0,00
2081	<a href="#">626787114</a>		09/05/2011		R\$ 7.000,00		0,00	0,00		PG	0,00
2081	<a href="#">627938114</a>		19/08/2011		R\$ 1.600,00	29/11/2011	1.951,03	1.951,03		Parcial	
						19/03/2012	14,46	14,46		PG	0,00
2081	<a href="#">629072118</a>		10/11/2011	13/05/2008	R\$ 4.000,00	10/11/2011	4.000,00	4.000,00		PG	0,00
2081	<a href="#">631827124</a>		19/07/2012	31/12/2007	R\$ 4.200,00		0,00	0,00		CAN	0,00
2081	<a href="#">631828122</a>		19/07/2012	31/12/2007	R\$ 4.200,00		0,00	0,00		DC3	7.409,64
2081	<a href="#">631829120</a>		19/07/2012	03/07/2007	R\$ 4.200,00		0,00	0,00		DC3	7.409,64
2081	<a href="#">631830124</a>		19/07/2012	03/08/2007	R\$ 4.200,00		0,00	0,00		DC3	7.409,64
2081	<a href="#">631831122</a>		08/09/2015	19/09/2007	R\$ 4.200,00	30/08/2017	36.186,86	0,00		PG	0,00
2081	<a href="#">633512128</a>		25/09/2015	25/07/2007	R\$ 4.200,00	30/08/2017	36.186,86	0,00		PG	0,00
2081	<a href="#">633513126</a>		25/09/2015	05/07/2007	R\$ 4.200,00	30/08/2017	36.186,86	0,00		PG	0,00
2081	<a href="#">633520129</a>		25/09/2015	05/07/2007	R\$ 4.200,00	30/08/2017	36.186,86	0,00		PG	0,00
2081	<a href="#">633521127</a>		25/09/2015	05/07/2007	R\$ 4.200,00	30/08/2017	36.186,86	0,00		PG	0,00
2081	<a href="#">633755124</a>	00065067619201291	28/09/2015	18/07/2007	R\$ 1.600,00	30/08/2017	36.186,86	0,00		PG	0,00
2081	<a href="#">633757120</a>	00065067566201217	28/09/2015	25/07/2007	R\$ 1.600,00	30/08/2017	36.186,86	0,00		PG	0,00
2081	<a href="#">634012121</a>	00065071643201225	25/09/2015	05/07/2007	R\$ 1.600,00	30/08/2017	36.186,86	0,00		PG	0,00
2081	<a href="#">634055125</a>	00065047753201276	06/10/2017	22/02/2008	R\$ 7.000,00		0,00	0,00		DC2	8.294,30
2081	<a href="#">634056123</a>	00065047757201254	09/10/2017	19/02/2008	R\$ 7.000,00		0,00	0,00		DC2	8.225,00
2081	<a href="#">634057121</a>	00065047764201256	06/10/2017	05/02/2008	R\$ 7.000,00		0,00	0,00		DC2	8.294,30
2081	<a href="#">634058120</a>	00065047749201216	09/10/2017	03/02/2008	R\$ 7.000,00		0,00	0,00		DC2	8.225,00
2081	<a href="#">634059128</a>	00065047743201231	06/10/2017	03/02/2008	R\$ 7.000,00		0,00	0,00		DC2	8.294,30
2081	<a href="#">634060121</a>	00065047723201260	06/10/2017	02/01/2008	R\$ 7.000,00		0,00	0,00		DC2	8.294,30
2081	<a href="#">634061120</a>	00065047760201278	09/10/2017	11/01/2008	R\$ 7.000,00		0,00	0,00		DC2	8.225,00
2081	<a href="#">634136125</a>	00065094443201241	19/10/2012	03/01/2008	R\$ 7.000,00		0,00	0,00		PP	0,00
2081	<a href="#">634337126</a>	00065094593201254	28/09/2015	31/12/2007	R\$ 1.600,00	30/08/2017	36.186,86	0,00		PG	0,00
2081	<a href="#">634338124</a>	00065094594201207	25/09/2015	05/07/2007	R\$ 1.600,00	30/08/2017	36.186,86	0,00		PG	0,00
2081	<a href="#">634365121</a>	00065094132201281	25/09/2015	19/09/2007	R\$ 1.600,00	30/08/2017	36.186,86	0,00		PG	0,00
2081	<a href="#">634366120</a>	00065094129201268	25/09/2015	19/09/2007	R\$ 1.600,00	30/08/2017	36.186,86	0,00		PG	0,00
2081	<a href="#">635997133</a>		01/04/2013	31/12/2007	R\$ 2.100,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	<a href="#">635998131</a>		01/04/2013	31/12/2007	R\$ 2.100,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	<a href="#">644781143</a>	60800250573201150	01/12/2014	02/08/2011	R\$ 4.000,00		0,00	0,00		RE2	0,00

Total devido em 28-11-2017 (em reais): 80.081,12

### Legenda do Campo Situação

DC1 - Decidido em 1ª instância mas ainda aguardando ciência  
 PU1 - Punido 1ª Instância  
 RE2 - Recurso de 2ª Instância  
 ITD - Recurso em 2ª instância intempestivo, mas ainda aguardando ciência do infrator  
 DC2 - Decidido em 2ª instância mas aguardando ciência  
 DG2 - Deligências por iniciativa da 2ª instância  
 CAN - Cancelado  
 PU2 - Punido 2ª instância  
 IT2 - Punido pq recurso em 2ª foi intempestivo  
 RE3 - Recurso de 3ª instância  
 ITT - Recurso em 3ª instância intempestivo, mas ainda aguardando ciência do infrator  
 IN3 - Recurso não foi admitido a 3ª instância  
 AD3 - Recurso admitido em 3ª instância  
 DC3 - Decidido em 3ª instância mas aguardando ciência  
 DG3 - Deligências por iniciativa da 3ª instância  
 RVT - Revisto  
 RVS - Processo em revisão por iniciativa do interessado  
 INR - Revisão a pedido ou por iniciativa da anac não foi admitida

PU3 - Punido 3ª instância  
 IT3 - Punido pq recurso em 3ª instância foi intempestivo  
 RAN - Processo em revisão por iniciativa da ANAC  
 CD - CADIN  
 EF - EXECUÇÃO FISCAL  
 PP - PARCELADO PELA PROCURADORIA  
 GPE - GARANTIA DA EXECUÇÃO POR PENHORA REGULAR E SUFICIENTE  
 SDE - SUSPENSÃO DA EXIGIBILIDADE POR DEPÓSITO JUDICIAL  
 SDJ - SUSPENSÃO DA EXIGIBILIDADE POR DECISÃO JUDICIAL  
 GDE - Garantia da Execução por Depósito Judicial  
 PC - PARCELADO  
 PG - Quitado  
 DA - Dívida Ativa  
 PU - Punido  
 RE - Recurso  
 RS - Recurso Superior  
 CA - Cancelado  
 PGDJ - Quitado Depósito Judicial Convertido em Renda



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL  
ASSESSORIA DE JULGAMENTO DE AUTOS EM SEGUNDA INSTÂNCIA - ASJIN

**DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 526/2017**

PROCESSO Nº 00065.149906/2012-19  
INTERESSADO: TOP LINE TÁXI AÉREO LTDA

Rio de Janeiro, 29 de novembro de 2017.

Trata-se de recurso administrativo interposto por TOP LINE TÁXI AÉREO LTDA contra decisão de primeira instância proferida pela Superintendência de Padrões Operacionais – SPO, na qual restou aplicada a multa, sem atenuante ou agravante, no valor de R\$ 2.100,00 (dois mil e cem reais), crédito de multa nº 635.998/13-1, pela irregularidade descrita no Auto de Infração nº 6371/SSO/2012 – Preenchimento de diário de bordo com informações inexatas - e capitulada na alínea 'a' do inciso II do art. 302 do CBA.

Ressalta-se que o Auto de infração foi convalidado em 19/11/2015 para alínea 'e' do inciso III do art. 302 do CBA c/c artigos 165 e 172 do CBA c/c Seção 135.65 (a) e (d) do RBHA 135 c/c itens 5.4 e 9.3 e Capítulo 10 da IAC 3151.

De acordo com a proposta de decisão (Parecer nº 417(SEI)/2017/ASJIN – SEI nº 1301728). 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.

Consideradas as atribuições a mim conferidas pelas Portarias da ANAC de nº 3.061 e 3.062, ambas de 01/09/2017 e com lastro no art. 17-B da Resolução ANAC nº 25/2008, e competências ditas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC (Resolução ANAC nº 381/2016) e Portaria nº 128/ASJIN, de 13 de janeiro de 2017, **DECIDO:**

**Monocraticamente**, por conhecer, **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso interposto pela empresa **TOP LINE TÁXI AÉREO LTDA**, CNPJ nº 041149850001-37, **AGRAVANDO-SE Multa para o valor R\$ 7.000,00** (sete mil reais) pela prática da infração administrativa descrita no Auto de infração nº 6371/SSO/2012 e tipificada na alínea 'e' do inciso III do art. 302 do CBA c/c artigos 165 e 172 do CBA c/c Seção 135.65 (a) e (d) do RBHA 135 c/c itens 5.4 e 9.3 e Capítulo 10 da IAC 3151 referente ao Processo Sancionador nº 00065.149906/2012-19 e **Crédito de Multa (SIGEC): 635.998/13-1**.

À Secretaria para as providências de praxe.

Notifique-se.

Publique-se.

**VERA LUCIA RODRIGUES ESPINDULA**

SIAPE 2104750

Presidente Turma Recursal RJ-ASJIN



Documento assinado eletronicamente por **Vera Lucia Rodrigues Espindula, Presidente de Turma**, em 04/12/2017, às 15:39, 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 **1301760** e o código CRC **816AC77C**.