



PARECER Nº 287/2018/JULG ASJIN/ASJIN
PROCESSO Nº 00065.078099/2013-23
INTERESSADO: OPTA TÁXI AÉREO LTDA.

PROPOSTA DE DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA – ASJIN

AI: 5709/2013/SSO **Data da Lavratura:** 12/04/2013

Crédito de Multa nº: 656114164

Infração: *extrapolação de jornada regulamentar de aeronauta*

Enquadramento: alínea "o" do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei nº 7.565/86), c/c art. 21 da Lei do Aeronauta (Lei nº 7.183/84)

Data da infração: 09/12/2011 **Hora:** 22:25 **Local:** SBNT

Proponente: Henrique Hiebert - SIAPE 1586959

INTRODUÇÃO

1. Trata-se de Recurso interposto por OPTA TÁXI AÉREO LTDA (antiga OCEANAIR TÁXI AÉREO LTDA) em face de decisão proferida no Processo Administrativo em epígrafe, originado do Auto de Infração nº 5709/2013/SSO (fl. 01), que capitulou a conduta do interessado na alínea "o" do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei nº 7.565/86), c/c art. 21 da Lei do Aeronauta (Lei nº 7.183/84), descrevendo o seguinte:

Data: 09/12/2011 Hora: 22:25 Local: SBNT

Descrição da ocorrência: Extrapolação de jornada regulamentar de aeronauta.

HISTÓRICO: Em vistoria realizada no dia 13 de janeiro de 2012, verificou-se que o tripulante Pedro Eduardo Rodrigues (CANAC 105799) operando a aeronave PR-OTA, no dia 09 de dezembro de 2011, executou jornada de trabalho superior à descrita na Lei nº 7.183, de 05 de abril de 1984 artigo 21. Face ao exposto, a Oceanair Táxi aéreo Ltda, cometeu infração capitulada no art. 302, inciso III, alínea "o" do Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986) combinado com o art. 21 da Lei do Aeronauta (Lei nº 7.183, de 05 de abril de 1984).

2. À fl. 02 consta o Relatório de Fiscalização nº 69/2013/GVAG-SP/SSO/UR/SP, que com relação ao caso em tela dispõe o seguinte:

Entre os dias 11 e 13 de janeiro de 2012, a GVAG-SP realizou auditoria de acompanhamento de base principal na empresa Oceanair Táxi Aéreo com o objetivo de verificar as condições técnicas operacionais da empresa. A inspeção realizada pela GVAG-SP está registrada no GIASO sob o número 11487/2012 e o relatório relativo a essa auditoria é o de Nº 33/2012/GVAG-SP/SSO/UR/SP (00066.009388/2012-91). Todos os documentos relativos a essa inspeção e outras ações tomadas pela GVAG-SP para estão no processo 00066.002099/2012-61.

Durante a auditoria foram constatadas algumas irregularidades que caracterizam infração ao Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei 7565 de 19 de dezembro de 1986). Essas irregularidades envolvem:

(...)

Extrapolação da jornada de trabalho regulamentar de aeronauta, caracterizando infração capitulada no art. 302, inciso III, alínea "o" do Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986) combinado com o art. 21 da Lei do Aeronauta (Lei nº 7.183, de 05 de abril de 1984), por parte da empresa; e infração capitulada no art. 302, inciso II, alínea "j" do Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986) combinado com o art. 21 da Lei do Aeronauta (Lei nº 7.183, de 05 de abril de 1984), por parte dos tripulantes das aeronaves.

(...)

3. Consta no presente processo à fl. 03 cópia da página 1091 do Diário de Bordo da aeronave PR-OTA, referente ao dia 09/12/2011.
4. A empresa foi notificada do Auto de Infração em 14/06/2013, conforme Aviso de Recebimento à fl. 06.
5. Em 21/06/2013 a autuada tomou ciência do processo administrativo (fls. 04/05 e 07/15), e apresentou defesa em 03/07/2013 (fls. 16/37).
6. No documento, a autuada inicialmente alega a nulidade do auto de infração por erro na capitulação, dispondo não se tratar de uma empresa concessionária ou permissionária de serviços aéreos, mas sim de uma autorizatária, motivo pelo qual entende que o auto de infração deveria estar capitulado no inciso relativo aos operadores de aeronaves.
7. Do mérito, baseando-se no art. 12 da Portaria Interministerial nº 3.016, de 05 de fevereiro de 1988, alega que a responsabilidade pelo controle de jornada da tripulação em viagem não pode ser atribuído ao operador da aeronave, mas tão somente ao Comandante.
8. Por fim, requer que: a) seja acolhida a preliminar, declarando-se a nulidade do Auto de Infração; ou b) caso superada a preliminar, que o Auto de Infração seja julgado insubsistente com relação às alegações de mérito.
9. Às fls. 22/37, a defesa anexa documentos para demonstração de poderes de representação.
10. À fl. 38, juntado extrato de lançamento do Sistema Integrado de Gestão de Crédito (SIGEC), de 21/03/2016.
11. À fl. 39 consta Despacho de distribuição do processo para que um servidor emitisse parecer técnico a respeito da irregularidade apontada no auto de infração.
12. O setor competente, em decisão motivada (fls. 40/43), proferida em 23/05/2016, confirmou a existência de ato infracional, por *extrapolação de jornada regulamentar de aeronauta*, com base na alínea "o" do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei nº 7.565/86), c/c art. 21 da Lei do Aeronauta (Lei nº 7.183/84), e após apontar a presença de uma circunstância atenuante e nenhuma circunstância agravante, aplicou multa no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais), o valor mínimo previsto para o item "o", código INI, da Tabela III (III – INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS À CONCESSIONÁRIA OU PERMISSIONÁRIA DE SERVIÇOS AÉREOS) do Anexo II da Resolução nº 25/2008, em vigor à época.
13. Às fls. 44/45, consta cópia da tela de status da aeronave PR-OTA no sistema SACI.
14. Às fls. 46 e 50, extrato do SIGEC com lançamento da multa relativa ao processo em tela.
15. Em 01/07/2016, o processo foi encaminhado da ACPI/SPO para a antiga Junta Recursal - fl. 48.
16. A recorrente foi devidamente notificada da decisão de primeira instância através da notificação de decisão à fl. 47 em 06/07/2016, conforme demonstra o Aviso de Recebimento à fl. 49, protocolando seu tempestivo recurso em 15/07/2016 (SEI 1101988).
17. No documento, inicialmente contesta parte da decisão de primeira instância a respeito da regularidade no enquadramento da infração no inciso III do art. 302 do CBA, voltando a repetir a argumentação apresentada em defesa de que a infração seria corretamente capitulada no inciso relativo aos operadores de aeronaves, e não aos permissionários ou concessionários de serviços aéreos, além de

reiterar seu entendimento de que a responsabilidade pela irregularidade é do comandante. Contesta ainda parte da decisão que dispõe sobre solidariedade e alega que seu tripulante, Pedro Eduardo Rodrigues (CANAC 105799), também foi autuado pelo mesmo fato, o que entende não ser permitido pela legislação vigente (*non bis in idem*). Entende que, se "*reconhecida a existência de solidariedade na responsabilidade pela infração descrita na autuação entre a ora Recorrente e o aeronauta, deve ser declarada a nulidade da decisão proferida, vez que neste caso a outra parte (aeronauta), reconheceu a prática da infração e arcou com a totalidade da penalidade aplicada no processo administrativo oriundo do Auto de Infração nº 5711/2013/SSO (...)*".

18. Por fim, requer que: a) sejam acolhidas as preliminares, declarando-se a nulidade do Auto de Infração; ou b) caso superada a preliminar, que o Auto de Infração seja julgado insubsistente com relação às alegações de mérito. Anexa ainda ao Recurso Guia de Recolhimento da multa imposta ao seu tripulante e comprovante de pagamento da mesma.

19. Em 23/02/2017, assinado eletronicamente Termo de Encerramento de Trâmite Físico (SEI 0455512).

20. Em 07/12/2019, assinada eletronicamente certidão que atesta a tempestividade do Recurso (SEI 1121745).

21. Em 24/04/2018, assinado eletronicamente Despacho de distribuição para deliberação (SEI 1751394).

22. Em 09/05/2018, com base no Parecer nº 1048/2018/ASJIN - SEI 1790897, autoridade competente de segunda instância administrativa determinou a notificação do interessado acerca da possibilidade de agravamento da multa aplicada, em razão da não incidência da circunstância atenuante do inciso III do §1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008 na dosimetria da pena - SEI 1790900.

23. Após duas tentativas frustradas de notificação do interessado a respeito da possibilidade de agravamento da multa aplicada, o mesmo foi finalmente notificado da decisão em 21/06/2018 (SEI 1982964), no entanto não apresentou complementação de recurso.

24. Em 20/07/2018, lavrado Despacho SEI 2037227, que distribuiu o processo novamente para deliberação

25. É o relatório.

PRELIMINARES

26. ***Da Alegação de Nulidade da Autuação por erro de enquadramento/Vício de Legalidade***

27. Inicialmente, a autuada alega em sua defesa e em seu recurso, a nulidade processual e vício de legalidade/capitulação, visto que na Decisão de 1ª Instância a empresa teria sido tipificada como sendo autorizatória e não concessionária ou permissionária do serviço público, à luz dos art. 180 e 182, do CBA e que, por outro lado, a empresa foi penalizada pela prática de infrações imputáveis à concessionária ou permissionária de serviços públicos (alínea "o" do inciso III do Art. 302 do CBA).

28. No que tange aos sujeitos previstos no inciso III do artigo 302 do CBA, ou seja, "concessionária ou permissionária de serviços aéreos", vale destacar o entendimento desta ASJIN de que o termo "permissionária" utilizado no citado texto legal, não é o mais apropriado, na medida em que a outorga de serviços aéreos se dá por meio de concessão ou autorização, podendo os outorgados, portanto, figurarem tão-somente como concessionários ou autorizatórios de serviços aéreos. (vide artigos 175, §1º, 178 e 180 do CBA).

29. Por seu turno, o inciso III do art. 302 do mesmo diploma legal correlaciona o possível autor das condutas previstas em suas alíneas à infração própria, que só pode ser praticada por certas pessoas. Desta forma, utiliza-se o inciso III do Art. 302 quando é possível identificar aquela pessoa a qual se refere o dispositivo infracionado.

30. Assim, no caso em tela, a fiscalização imputa corretamente a infração à pessoa jurídica

autorizatória de serviço aéreo – OPTA TÁXI AÉREO LTDA (antiga OCEANAIR TÁXI AÉREO LTDA), estando assim, mais especificamente, no rol daqueles sujeitos ao enquadramento pelo inciso III do artigo 302 do CBA.

31. Por fim, cumpre mencionar que esse entendimento está alinhado ao disposto nos itens 2.30 e 2.31 do Parecer nº 550/2012/PF-ANAC/PGF/AGU, emitido pela Procuradoria Federal junto à ANAC em 18 de outubro de 2012.

32. ***Regularidade processual***

33. O interessado foi regularmente notificado quanto à infração imputada em 14/06/2013 (fl. 06), tendo apresentado sua Defesa em 03/07/2013 (fls. 16/37). Foi, ainda, regularmente notificado quanto à decisão de primeira instância em 06/07/2016 (fl. 49), apresentando o seu tempestivo Recurso em 15/07/2016 (SEI 1101988), conforme Certidão SEI 1121745.

34. Após duas tentativas frustradas de notificação do interessado a respeito da possibilidade de agravamento da multa aplicada, o mesmo foi finalmente notificado da decisão em 21/06/2018 (SEI 1982964), no entanto não apresentou complementação de recurso.

35. Desta forma, aponto a regularidade processual do presente processo, a qual preservou todos os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitou, também, aos princípios da Administração Pública, estando, assim, pronto para, agora, receber uma decisão de segunda instância administrativa por parte desta ASJIN.

MÉRITO

36. ***Quanto à fundamentação da matéria - extrapolação de jornada regulamentar de aeronauta***

37. Diante da infração do processo administrativo em questão, a autuação foi realizada com fundamento na alínea "o" do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei nº 7.565/86), c/c art. 21 da Lei do Aeronauta (Lei nº 7.183/84). A alínea "o" do inciso III do art. 302 do CBA dispõe o seguinte, *in verbis*:

CBA

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

(...)

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

(...)

o) infringir as normas que disciplinam o exercício da profissão de aeronauta ou de aeroviário;

38. Observa-se que a Lei nº 7.183, de 05/04/1984, a qual regula o exercício da profissão de aeronauta, dispõe sobre a jornada de trabalho, apresentando, em seu art. 20, a seguinte redação:

Lei nº 7.183/1984

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

(grifos nossos)

39. Quanto à duração da jornada de integrante de uma tripulação simples, o art. 21, letra "a", da mesma Lei, apresenta o disposto *'in verbis'*:

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;

b) 14 (quatorze) horas, se integrante de uma tripulação composta; e

c) 20 (vinte) horas, se integrante de uma tripulação de revezamento.

§ 1º Nos vôos de empresa de táxi aéreo, de serviços especializados, de transporte aéreo regional ou em vôos internacionais regionais de empresas de transporte aéreo regular realizados por tripulação simples, se houver interrupção programada da viagem por mais 4 (quatro) horas consecutivas, e for proporcionado pelo empregador acomodações adequadas para repouso dos tripulantes, a jornada terá a duração acrescida da metade do tempo de interrupção, mantendo-se inalterado os limites prescritos na alínea "a" do art. 29 desta Lei.

§ 2º Nas operações com helicópteros a jornada poderá ter a duração acrescida de até 1 (uma) hora para atender exclusivamente a trabalhos de manutenção.

(grifos nossos)

40. Cabe ainda menção à Resolução ANAC nº 25, de 25/04/2008, que estabelece em seu Anexo II a Tabela III (III – INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS À CONCESSIONÁRIA OU PERMISSONÁRIA DE SERVIÇOS AÉREOS), aplicável ao caso em tela, que apresentava à época dos fatos, em seu item "o", a infração, conforme disposto *in verbis*:

Resolução ANAC nº 25/2008

ANEXO II

(...)

Tabela III (III – INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS À CONCESSIONÁRIA OU PERMISSONÁRIA DE SERVIÇOS AÉREOS)

(...)

INI - o) Infringir as normas que disciplinam o exercício da profissão de aeronauta ou de aeroviário;

(...)

41. Segundo os documentos juntados ao processo, no dia 09/12/2011, o tripulante Pedro Eduardo Rodrigues (CANAC 105799) operando a aeronave PR-OTA, executou jornada de trabalho superior à descrita na Lei nº 7.183, de 05 de abril de 1984 artigo 21. Dessa forma, de fato, houve a comprovação do ato infracional, ficando assim o Interessado sujeito a aplicação de sanção administrativa.

42. Diante das alegações apresentadas pelo interessado em sede de defesa e de recurso, com fulcro no §1º do art. 50 da Lei 9.784/1999, que abre a possibilidade de que a motivação da decisão de recurso administrativo consista em declaração de concordância com fundamentos de decisões anteriores, este parecerista ora endossa os argumentos trazidos pelo decisor em sede de primeira instância para a confirmação da prática infracional, bem como fundamentação e a motivação da penalidade aplicada, declarando concordância a fim de que passem a fazer parte integrante do presente parecer, com exceção da forma como a decisão afastou a alegação de que a responsabilidade pelo controle de jornada da tripulação em viagem não pode ser atribuído ao operador da aeronave, mas tão somente ao Comandante, e sobre a dosimetria da sanção aplicada, que serão tratadas a seguir:

43. Com relação aos argumentos apresentados em defesa e recurso de que o responsável pelo cumprimento da regulamentação profissional seria o comandante, nota-se que o próprio CBA prevê a infração por descumprimento da Lei do Aeronauta no inciso que elenca as infrações imputáveis às concessionárias ou permissionárias de serviços aéreos. Logo, conclui-se que é possível imputar tal conduta infracional à empresa aérea que emprega aeronautas e atribui a eles jornada de trabalho em desacordo com o que prevê a lei, o que não retira a possibilidade de ao mesmo tempo se imputar infração também ao tripulante, esta capitulada no inciso II do art. 302 do CBA. A responsabilidade solidária disposta no art. 297 poderia ser aplicada no caso do não pagamento de uma multa por um tripulante de uma empresa de táxi aéreo, por exemplo, que responderia solidariamente com seu preposto pelas infrações

por este cometidas, no entanto a decisão de primeira instância não foi exata ao citar tal dispositivo para afastar as alegações da recorrente.

44. Adicionalmente, com relação às alegações preliminares da autuada em sede defesa e de recurso, registre-se que as mesmas já foram afastadas nas preliminares do presente parecer.

45. Diante do exposto, o autuado não apresenta qualquer excludente de sua responsabilidade, cabendo destacar que o mesmo não trouxe aos autos qualquer prova de que, de fato, não descumpriu a legislação vigente.

46. 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.

47. Por fim, as alegações do Interessado não podem servir para afastar a aplicação da sanção administrativa quanto ao ato infracional praticado.

DOSIMETRIA DA SANÇÃO

48. A Instrução Normativa Anac nº 08, de 2008, determina que a penalidade de multa deve ser calculada a partir do valor intermediário constante das tabelas aprovadas em anexo à Resolução Anac nº 25, em vigor desde 28/04/08, observando-se as circunstâncias atenuantes e agravantes existentes.

49. Para o reconhecimento da circunstância atenuante prevista no art. 22, § 1º, inciso I da Resolução Anac nº 25, de 2008 (“*o reconhecimento da prática da infração*”), entende-se que o ente regulado deve reconhecer não só a prática do ato, mas também o fato de que essa conduta infringiu norma de competência da Autoridade de Aviação Civil, o que não se deu nos autos do processo. Dessa forma, deve ser afastada a sua incidência.

50. 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 art. 22, §1º, inciso II da referida Resolução.

51. Para a análise da circunstância atenuante prevista no art. 22, §1º, inciso III (“*a inexistência de aplicação de penalidades no último ano*”), é necessária pesquisa para identificar a eventual existência de sanção aplicada ao ente regulado no período de um ano encerrado no dia 09/12/2011 - que é a data da infração ora analisada. Corroborando com o Parecer nº 1048/2018/ASJIN - SEI 1790897, em consulta ao Sistema Integrado de Gestão de Crédito (SIGEC) realizada em 04/05/2018 (Extrato SIGEC SEI 1790743), verifica-se que já existia penalidade aplicada em definitivo ao interessado devido a ato infracional ocorrido no período de um ano encerrado na data da ocorrência quando prolatada a decisão de primeira instância por multa, portanto afasta-se a aplicação desta atenuante.

52. Quanto à existência de circunstância agravante, não se vê, nos autos, qualquer elemento que configure hipótese prevista no §2º do art. 22 da Resolução Anac nº 25, de 2008.

53. Dada a ausência de circunstâncias atenuantes e agravantes aplicáveis ao caso, sugere-se que a penalidade seja aplicada em seu grau médio, no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais).

CONCLUSÃO

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

55. À consideração superior.

HENRIQUE HIEBERT

SIAPE 1586959



Documento assinado eletronicamente por **Henrique Hiebert, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 03/12/2018, às 18:21, 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 **2479164** e o código CRC **AB4C6039**.

Referência: Processo nº 00065.078099/2013-23

SEI nº 2479164



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 263/2018

PROCESSO Nº 00065.078099/2013-23
INTERESSADO: OPTA TÁXI AÉREO LTDA.

Brasília, 03 de dezembro de 2018.

1. Trata-se de recurso interposto por OPTA TÁXI AÉREO LTDA (antiga OCEANAIR TÁXI AÉREO LTDA) em face da decisão de 1ª Instância proferida pela Superintendência de Padrões Operacionais em 23/05/2016, que aplicou pena de multa no valor mínimo de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais), pela prática da infração descrita no AI nº 5709/2013/SSO, com fundamento na alínea "o" do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei nº 7.565/86), c/c art. 21 da Lei do Aeronauta (Lei nº 7.183/84) - *extrapolação de jornada regulamentar de aeronauta*, consubstanciada essa no crédito registrado no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC sob o número 656114164.

2. Considerando que o Recorrente não apresentou nas razões recursais qualquer argumento ou prova capaz de desconstituir a infração imposta na decisão recorrida, por celeridade processual e, com fundamento no artigo 50, §1º, da Lei nº 9.784/1999, ratifico os argumentos trazidos na Proposta de Decisão [**Parecer 287/2018/JULG ASJIN/ASJIN - SEI nº 2479164**], ressaltando que embora a Resolução nº 472/2018 tenha revogado a Resolução ANAC nº 25/2008 e a IN ANAC nº 8, de 2008, estabeleceu em seu artigo 82 que suas disposições não prejudicam atos já praticados e a aplicação das normas vigentes à época dos fatos, inclusive no que concerne às sanções aplicáveis.

3. Desta forma, importa esclarecer que as alterações normativas citadas não influenciaram o teor da presente Decisão que apenas passa a ter fundamento em novo normativo no que tange às questões procedimentais.

4. Dito isto, com base nas atribuições a mim conferidas pelas designações que constam nas Portarias Anac nº 751, de 07/03/2017, e nº 1.518, de 14/05/2018, e com fundamento no art. 42, inciso I da Resolução ANAC nº 472, de 2018, e competências conferidas pelo artigo 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381, de 2016, **DECIDO:**

- por conhecer e **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso interposto, **AGRAVANDO** a multa aplicada pelo setor de primeira instância para o valor de **R\$ 7.000,00 (sete mil reais)**.

5. À Secretaria.

6. Notifique-se.

Cassio Castro Dias da Silva

SIAPE 1467237

Presidente da Turma Recursal do Rio de Janeiro



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 19/12/2018, às 18:10, 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 **2479169** e o código CRC **EE517675**.