

PARECER N° 195/2018/ASJIN
PROCESSO N° 00065.059220/2012-37
INTERESSADO: MAURO GOMES ROCHA FILH

Submeto à apreciação de Vossa Senhoria Proposta de DECISÃO ADMINISTRATIVA DE SEGUNDA INSTÂNCIA sobre EXTRAPOLAÇÃO DA JORNADA DE TRABALHO, nos termos da minuta anexa.

ANEXO

MARCOS PROCESSUAIS											
NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Tripulante / CANAC	Data da Infração	Lavratura do AI	Notificação do AI	Decisão de Primeira Instância (DC1)	Notificação da DC1	Multa aplicada em Primeira Instância	Protocolo do Recurso	Aferição Tempestividade
00065.059220/2012-37	647504153	01041/2012	Mauro Gomes Rocha Filho /872911	18/02/2012	12/03/2012	15/10/2012	26/03/2015	Não identificada	R\$ 2.000,00	22/05/2015	10/11/2015

Enquadramento: art. 302, inciso II, alínea "p" da Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986.

Infração: Extrapolação da Jornada de Trabalho.

Proponente: João Carlos Sardinha Junior

INTRODUÇÃO

- Histórico**
- Trata-se de análise e emissão de proposta de decisão sobre o processo nº 00065.059220/2012-37, que trata de Auto de Infração e posterior decisão em primeira instância, emitida em desfavor de Mauro Gomes Rocha Filho, CANAC - 872911, conforme registrado no Sistema Eletrônico de Informações desta Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, da qual restou aplicada pena de multa, consubstanciada essa no crédito registrado no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC sob o número 647504153, no valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais).
- O Auto de Infração nº 01041/2012, que deu origem ao presente processo, foi lavrado capitulando a conduta do Interessado na alínea “p” do inciso II do art. 302 do CBA - Código Brasileiro de Aeronáutica (fl. 01), c/c artigo 21, alínea “a”, da Lei 7.183/84. Assim relatou o Auto de Infração:

"Foi constatado que o tripulante MAURO GOMES ROCHA FILHO, de código ANAC 872911, excedeu, fora dos casos previstos em lei, os limites de horas de trabalhos ao realizar uma jornada de 10:46 horas que foi iniciada às 01:30 horas do dia 15/02/2012 e finalizada às 14:16 horas do dia 15 de fevereiro de 2012, descumprindo o disposto no artigo 21, alínea a da Lei Nº 7.183, de 05 de abril de 1984."
- Relatório de Ocorrência**
- No Relatório de Ocorrência s/n de 12/03/2012 (fl. 02) e anexo – página do Diário de Bordo (fl. 03), o INSPAC descreve a infração apontada, qual seja, extrapolação da jornada regulamentar de trabalho, em 15/02/2012.
- Defesa do Interessado**
- O autuado foi regularmente notificado do Auto de Infração em 15/10/2012, conforme AR (fl. 07), em segunda tentativa, como atesta a Certidão de renotificação (fl. 06), todavia não apresentou defesa, fato assentado no Termo de Decurso de Prazo da ACPI/SPO, de 20/03/2015 (fl. 08).
- Decisão de Primeira Instância**
- Em 26/03/2015 a autoridade competente analisou o conjunto probatório e a fundamentação jurídica, confirmando o ato infracional, e decidiu pela aplicação, no patamar mínimo, por ausência de circunstâncias agravantes e existência de atenuantes, de multa no valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais) (fls. 11 e 12).
- Não é possível, dos documentos acostados aos autos, identificar a data em que o interessado tomou conhecimento da Notificação da Decisão de Primeira Instância, entretanto seu espontâneo comparecimento no processo atende aos princípios da garantia da Ampla Defesa e do Contraditório, conforme previsto na Lei 9.784/99.

Art. 26. O órgão competente perante o qual tramita o processo administrativo determinará a intimação do interessado para ciência de decisão ou a efetivação de diligências.

§ 1o A intimação deverá conter:

I - identificação do intimado e nome do órgão ou entidade administrativa;

II - finalidade da intimação;

III - data, hora e local em que deve comparecer;

IV - se o intimado deve comparecer pessoalmente, ou fazer-se representar;

V - informação da continuidade do processo independentemente do seu comparecimento;

VI - indicação dos fatos e fundamentos legais pertinentes.

§ 2o A intimação observará a antecedência mínima de três dias úteis quanto à data de comparecimento.

§ 3o A intimação pode ser efetuada por ciência no processo, por via postal com aviso de recebimento, por telegrama ou outro meio que assegure a certeza da ciência do interessado.

§ 4º No caso de interessados indeterminados, desconhecidos ou com domicílio indefinido, a intimação deve ser efetuada por meio de publicação oficial.

§ 5º As intimações serão nulas quando feitas sem observância das prescrições legais, mas o comparecimento do administrado supre sua falta ou irregularidade.

Art. 27. O desatendimento da intimação não importa o reconhecimento da verdade dos fatos, nem a renúncia a direito pelo administrado.

Parágrafo único. No prosseguimento do processo, será garantido direito de ampla defesa ao interessado.

Art. 28. Devem ser objeto de intimação os atos do processo que resultem para o interessado em imposição de deveres, ônus, sanções ou restrição ao exercício de direitos e atividades e os atos de outra natureza, de seu interesse.

11. Relacionado ao princípio da economia processual e ao princípio da instrumentalidade das formas, tendo cumprida a finalidade, mesmo que inobservada a forma prescrita, considera-se em princípio suprida a falta.

12. **Recurso do Interessado**

13. O Interessado interpôs recurso em 22/05/2015 (fl. 18). Na oportunidade alega que que apresentou defesa à primeira instância (sem demonstrar nenhum documento que comprove isso), solicitando então prazo suplementar para envio de defesa. Alega que o voo em questão se tratava de voo de cheque e que no mesmo estava presente um INSPAC da ANAC. Alega que a apresentação para o voo se deu às 03h30min UTC (coordinated universal time) em GRU (SBGR), São Paulo e o último pouso às 13h46min UTC em São Luiz (SBSL), apontando que o texto do Auto de Infração atinente está errado ao apontar o horário de 14h16min. Aludiu a uma tabela de regulamentação (sem, contudo, anexa-la ao processo), para justificar que o intervalo entre apresentação e corte estavam dentro dos mínimos previstos. Aponta que poderia ter ocorrido confusão na autuação por conta do uso de horários UTC e local nos registros. Sem mais nada alegar pede a reforma da decisão e, em caso de insucesso, redução do valor da multa para o patamar mínimo.

14. Em 10/11/2015 a ASJIN emitiu Despacho atestando a impossibilidade de conferência da Tempestividade do Recurso, por ausência de confirmação da data de ciência da decisão de primeira instância. (fl. 20).

15. **Outros Atos Processuais e Documentos**

16. Cópia da página do sistema informatizado da ANAC - SACI, com informações do autuado (fl. 05).

17. Impresso da página do SIGEC – Extrato de Lançamentos – (fl. 15)

18. Notificação de decisão da Primeira Instância (fl. 16).

19. Despacho de encaminhamento a ASJIN (fl. 17)

20. Constam no processo Termo de Encerramento de Trâmite Físico ASJIN (SEI nº 1246075) e Despacho ASJIN (SEI nº 1359457).

21. **É o relato.**

PRELIMINARES

22. O interessado foi regularmente notificado, quanto à infração imputada, em 15/10/2012, conforme AR (fl. 07), não apresentando defesa, conforme Termo de Decurso de Prazo da ACPI/SPO, de 20/03/2015 (fl. 08). Em 26/03/2015 a ACPI/SPO (primeira instância) confirmou o ato infracional, e decidiu pela aplicação de multa no valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais) (fls. 11 a 12). Não se pode, os autos, afirmar quando o autuado tomou conhecimento da Decisão, posto que seu recurso, apresentado em 22/05/2015 (fl. 18) foi admitido no processo.

23. Desta forma e com o respaldo do Art. 26 da Lei 9.784/99, já mencionado anteriormente, 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.

FUNDAMENTAÇÃO - MÉRITO E ANÁLISE DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO

24. **Quanto à fundamentação da matéria - Extrapolação da Jornada de Trabalho.**

25. Diante da infração tratada no processo administrativo em questão, a autuação foi realizada com fundamento na alínea 'p' do inciso II do art. 302 do CBA, Lei nº 7.565, de 19/12/1986, com interpretação sistemática ao disposto no artigo 21, alínea "a" da Lei 7183/84, que assim descrevem:

CBA

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

II - infrações imputáveis a aeronautas e aeroviários ou operadores de aeronaves: (...)

p) exceder, fora dos casos previstos em lei, os limites de horas de trabalho ou de voo;

Lei do Aeronauta – 7183/84

Art. 21 - A duração da jornada de trabalho do aeronauta será de:

a) 11 (onze) horas, se integrante de uma tripulação mínima ou simples;

26. Conforme o Auto de Infração nº 01041/2012 (fl. 01), fundamentado no Relatório de Ocorrência s/n e anexo – página do Diário de Bordo - (fls. 02 e 03), o interessado, Mauro Gomes Rocha Filho - CANAC – 872911, extrapolou o tempo de jornada permitido, de 11 horas, conforme determina a alínea "a", do art. 21, da Lei 7183/84, na operação da aeronave PR-MTJ (no AI consta a matrícula PR-MJT, mas se pode observar no registro de bordo que o prefixo é PR-MTJ. Esse erro de grafia também foi apontado na Decisão de Primeira Instância, que convalidou a devida correção.

27. **Quanto às Alegações do Interessado**

28. Em suas alegações, conforme já explicitado no item Recurso do Interessado, o indigitado infrator elenca alguns pontos irrelevantes, como o pedido de prazo suplementar para remessa da defesa; sendo desnecessário esse pedido em fase recursal, uma vez que não se pode atestar a data de ciência, pelo interessado, da Decisão de Primeira Instancia, e sendo assim, seu recurso foi admitido. Ao mencionar a presença de INPAC a bordo do voo em comento e que se tratava de voo de cheque, nada de relevante traz ao processo, pois essa situação não tem qualquer correlação com a infração apurada.

29. O ponto nevrálgico é a alegação sobre as horas de apresentação e corte dos motores e suposta confusão, que teria sido cometida pelo autuante, envolvendo horário local e horário UTC, bem como a referência feita a uma tabela de regulamentação (não constante nos autos).

30. Sobre a afirmação feita pelo interessado que “o último pouso ocorreu às 13h46min UTC e não às 14h16min UTC, como consta no texto do Auto de Infração” deve-se esclarecer que o referido texto constante no AI usa os termos “iniciada” e “finalizada”, não fazendo menção a corte de motores. Para efeitos de fiscalização o que deve ser observado, e assim o foi pelo INSPAC, é o horário de apresentação (ou de acionamento/partida dos motores subtraídos trinta minutos) e o horário de corte dos motores acrescido de trinta minutos. A hora indicada no Auto de Infração, como sendo a de finalização, contempla exatamente o horário de corte dos motores, indicado no Diário de Bordo e corroborado no texto de recurso do interessado, somados dos trinta minutos previstos na legislação – (13h46min + 00h30min = 14h16min). Sobre isso assim versa a legislação atinente:

Lei do Aeronauta – 7183/84

SEÇÃO II - Da Jornada de Trabalho

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.

(grifos meus).

31. Sobre a afirmação de suposta confusão com os horários local e UTC, essa alegação não pode prosperar, uma vez que, no próprio recurso, o autuado afirma que usou sempre a hora UTC e sendo assim não houve equívoco com as unidades de medida do tempo.

32. Sobre o uso de uma tabela de regulamentação que teria nortado os cálculos de jornada e que atestaria o cumprimento da legislação sobre os limites daquela, é importante esclarecer que existem no mercado tais tabelas de regulamentação com cálculos aproximados prevendo horas de apresentação e corte. Todavia essas tabelas, que não são oficiais, não podem servir como balizadoras por conta das efemérides. A própria legislação prevê essa variação, senão vejamos:

Lei do Aeronauta – 7183/84

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.

(grifos meus)

E ainda:

Lei do Aeronauta – 7183/84

Art. 41 - A remuneração da hora de voo noturno, assim como as horas de voo como tripulante extra, será calculada na forma da legislação em vigor, observados os acordos e condições contratuais.

§ 1º - Considera-se voo noturno o realizado entre o pôr e o nascer do sol.

§ 2º - A hora de voo noturno para efeito de remuneração é contada à razão de 52'30" (cinquenta e dois minutos e trinta segundos).

(grifos meus)

33. Como pode-se inferir, por não ter apresentado qual tabela usou para realizar os cálculos de tempo de jornada, que se fosse o caso poderiam ser confrontadas com os cálculos feitos na Decisão de Primeira Instância, resta acatar os números apurados naquela, uma vez que se baseiam nos tempos oficiais retirados das tabelas AIS (Serviço de Informação Aeronáutica) (fl. 09), que trazem, considerando as variações dia-a-dia, dos horários do nascer e por do Sol.

34. Sobre a aplicação de multa mínima (valor), conforme requisitado em recurso, em caso de insucesso do pleito, informo que já foi assim aplicada a mesma, não cabendo redução maior.

35. Assim sendo, não resta dúvida de que, com fulcro nos corretos cálculos já feitos na Primeira Instância, o interessado descumpriu a legislação em vigor ao extrapolar a jornada de trabalho permitida.

36. Registre-se, mais uma vez, que segundo a Lei 7183/84, temos:

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.

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 inalterados 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.

Art. 22 - Os limites da jornada de trabalho poderão ser ampliados de 60 (sessenta) minutos, a critério exclusivo do Comandante da aeronave e nos seguintes casos:

a) inexistência, em local de escala regular, de acomodações apropriadas para o repouso da tripulação e dos passageiros;

b) espera demasiadamente longa, em local de espera regular intermediária, ocasionada por condições meteorológicas desfavoráveis ou por trabalho de manutenção; e
c) por imperiosa necessidade.

§ 1º - Qualquer ampliação dos limites das horas de trabalho deverá ser comunicada pelo Comandante ao empregador, 24 (vinte e quatro) horas após a viagem, o qual, no prazo de 15 (quinze) dias, a submeterá à apreciação do Ministério da Aeronáutica.

§ 2º - Para as tripulações simples, o trabalho noturno não excederá de 10 (dez) horas.

§ 3º - Para as tripulações simples nos horários mistos, assim entendidos os que abrangem períodos diurnos e noturnos, a hora de trabalho noturno será computada como de 52 (cinquenta e dois) minutos e 30 (trinta) segundos.

Art. 23 - A duração do trabalho do aeronauta, computado os tempos de vôo, de serviço (grifos meus).

37. Não consta dos autos nenhum indicativo de situação específica que se encaixe nas exceções previstas na legislação.

38. Sendo assim aquesço na completude, com toda a fundamentação, desenvolvimento e com a conclusão da Primeira Instância, respaldado pelo § 1º, do artigo 50 da Lei 9.784/1999.

39. Que reste esclarecido o que prevê a o artigo 50, da Lei 9784/99, susomencionada:

Art. 50. Os atos administrativos deverão ser motivados, com indicação dos fatos e dos fundamentos jurídicos, quando:

(...)

§ 1º A motivação deve ser explícita, clara e congruente, podendo consistir em declaração de concordância com fundamentos de anteriores pareceres, informações, decisões ou propostas, que, neste caso, serão parte integrante do ato.

DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

40. Verificada a regularidade da ação fiscal, temos o valor da multa aplicada como sanção administrativa ao ato infracional imputado. O Código Brasileiro de Aeronáutica dispõe no art. 295 que a multa será imposta de acordo com a gravidade da infração. Nesse sentido, já foi esclarecido, na Decisão de Primeira Instância, o que determina a Resolução nº 25/2008, em seu artigo 22, a respeito.

41. Com relação à dosimetria da penalidade pecuniária para a infração cometida por pessoa física, a previsão da Resolução ANAC nº 25, de 25 de abril de 2008 (Código ELT, letra "p", da Tabela de Infrações do Anexo I - INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS A AERONAUTAS E AEROVIÁRIOS OU OPERADORES DE AERONAVES) é a de aplicação de multa no valor de (conforme o caso):

- 42. R\$ 2.000,00 (dois mil reais) no patamar mínimo;
- 43. R\$ 3.500,00 (três mil e quinhentos reais) no patamar intermediário;
- 44. R\$ 5.000,00 (cinco mil reais) no patamar máximo.

45. ATENUANTES - Diante de todo o exposto vislumbra-se a possibilidade de aplicação de circunstância atenuante em observância ao § 1º, inciso III, do art. 22 da Resolução ANAC nº 25 pelo fato da inexistência de aplicação de penalidade, julgada em definitivo, no último ano anterior ao cometimento da infração e antes de proferida a decisão em primeira instância.

46. AGRAVANTES - Por sua vez, não se verifica a pertinência da aplicação da nenhuma circunstância agravante das dispostas no § 2º, do Artigo 22 da Resolução nº. 25/08, ao caso ora em análise, conforme explanado supra.

47. Nos casos em que não há agravantes, e há atenuantes, deve ser aplicado o valor mínimo da tabela em anexo à Resolução nº 25/2008.

48. SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO:

49. Quanto ao valor da multa aplicada pela decisão de primeira instância administrativa (alocada no patamar mínimo); aponto que, em observância a regularidade da norma vigente por ocasião do ato infracional, deve-se, dentro da margem prevista, de acordo com inciso II, item "p", da Tabela de Infrações do Anexo I, à Resolução nº. 25/2008, e alterações posteriores; e ainda, conforme se pode observar no Extratos do SIGEC (SEI nº 1461269) acostado aos autos, MANTER o valor da multa no seu patamar mínimo, R\$ 2.000,00 (dois mil reais).

CONCLUSÃO

50. Pelo exposto, sugiro **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO** a multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa em desfavor de MAURO GOMES ROCHA FILHO, conforme individualizações no quadro abaixo:

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Tripulante / CANAC	Data da Infração	Infração	Enquadramento	SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO
00065.059220/2012-37	647504153	01041/2012	Mauro Gomes Rocha Filho /872911	18/02/2012	Extrapolação da Jornada de Trabalho.	art. 302, inciso II, alínea "p" da Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986 c/c art. 21, alínea "a" da Lei.183/84.	R\$ 2.000,00 (dois mil reais)

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

52. **Submete-se ao crivo do decisor.**

JOÃO CARLOS SARDINHA JUNIOR
1580657



Documento assinado eletronicamente por **João Carlos Sardinha Junior, Técnico(a) em Regulação de Aviação Civil**, em 29/01/2018, às 13:34, 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 **1472897** e o código CRC **505CC19B**.

Referência: Processo nº 00065.059220/2012-37

SEI nº 1472897



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

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 217/2018

PROCESSO Nº 00065.059220/2012-37

INTERESSADO: MAURO GOMES ROCHA FILHO

Brasília, 29 de janeiro de 2018.

PROCESSO: 00065.059220/2012-37

INTERESSADO: MAURO GOMES ROCHA FILHO

1. Trata-se de Recurso Administrativo interposto pelo por **MAURO GOMES ROCHA FILHO, CPF.: 72293292649**, contra Decisão de 1ª Instância da Superintendência de Padrões Operacionais – SPO, proferida em 26/03/2015, que aplicou multa no valor de R\$ 2.000,00 pela prática da infração descrita no AI nº 01041/2012 capitulada na alínea “p” do inciso II do art. 302 do CBA c/c o item “p” da Tabela II (INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS A AERONAUTAS E AEROVIÁRIOS OU OPERADORES DE AERONAVES) do ANEXO I da Resolução ANAC nº. 25/08 - *Exceder, fora dos casos previstos em Lei, os limites de horas de trabalhos ou de vôo;* .

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, com fundamento no artigo 50, §1º, da Lei nº 9.784/1999, ratifico a integralidade dos argumentos trazidos na Proposta de Decisão [**195/2018/ASJIN – SEI 1472897**], e passo a decidir com base nas designações que constam nas Portarias da ANAC de nº 3.061 e 3.062, ambas de 01/09/2017, e com lastro no art. 17-B, inciso I da Resolução ANAC nº 25/2008, e competências ditas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381/2016, **DECIDO:**

Monocraticamente, por conhecer, **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso interposto por **MAURO GOMES ROCHA FILHO**, ao entendimento de que restou configurada a prática da infração descrita no Auto de Infração nº 01041/2012 e capitulada na alínea “p” do inciso II do art. 302 do CBA c/c art. 21, alínea “a” da Lei 7183/84 , e por **MANTER a multa** aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa no **valor de R\$ 2.000,00** (dois mil reais) com reconhecimento da atenuante prevista no inciso III do §1º do artigo 22 da Resolução ANAC nº. 25/08, referente ao Processo Administrativo Sancionador nº 00065.059220/2012-37 e ao Crédito de Multa (nº SIGEC) nº 647504153.

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

Publique-se.

Notifique-se.

Vera Lúcia Rodrigues Espíndula

SIAPE 2104750

Presidente Turma Recursal – RJ



Documento assinado eletronicamente por **Vera Lucia Rodrigues Espindula, Presidente de Turma**, em 01/02/2018, às 14:34, 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 **1473046** e o código CRC **325903EF**.

