



PARECER N° 1366/2019/JULG ASJIN/ASJIN
PROCESSO N° 00065.071164/2016-32
INTERESSADO: TOTAL LINHAS AEREAS S.A

PROPOSTA DE DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA – ASJIN

Auto de Infração n°: 00065.116213/2015-92 **Data da Lavratura:** 26/08/2015

Crédito de Multa n°: 664783189

Data da infração: 23/10/2014 **Local:** Porto Alegre - RS

Infração: liberação da aeronave PR-TTW em pane sem identificar o item da MEL que permitiu a liberação

Enquadramento: alínea "e" do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei n° 7.565/86), c/c itens 121.628(b), 121.701(a) e (c)(2) e 121.709(b)(2) do RBAC 121 e o item 11.e da IAC 3507

Proponente: Henrique Hiebert - SIAPE 1586959

RELATÓRIO

1. Trata-se de Recurso interposto por TOTAL LINHAS AÉREAS S.A. em face de decisão proferida no Processo Administrativo em epígrafe, originado do Auto de Infração n° 0065.116213/2015-92 (fl. 01), que capitulou a conduta do interessado na alínea "e" do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei n° 7.565/86), c/c itens 121.628(b), 121.701(a) e (c)(2) e 121.709(b)(2) do RBAC 121 e o item 11.e da IAC 3507, descrevendo o seguinte:

Descrição da ocorrência: Liberação da aeronave PR-TTW em pane sem identificar o item da MEL que permitiu a liberação.

HISTÓRICO: No item 01 da página n° 108893 do livro de bordo da aeronave PR-TTW no campo "MAINTENANCE ACTIONS TAKEN" está registrado "*Durante pre flight constatado Luz indicação wing anti ice inop LH. Liberado acordo MEL OS 00501274-001*". O registro em questão não indica qual o item da MEL (Lista de Equipamentos Mínimos) que permitiu a liberação da aeronave PR-TTW na referida ocasião com a pane em questão, informa apenas a liberação pela MEL, sem informar o item específico aplicável para a liberação da aeronave com pane referente à luz de indicação esquerda do sistema de *anti ice* da asa.

A liberação da aeronave PR-TTW na data de 23/10/2014 em pane sem que o registro identifique o item da MEL que permitia o retorno ao serviço da aeronave com a pane, caracteriza condição em que não há como evidenciar que o defeito em questão foi confrontado com o item correto da MEL, portanto o retorno ao serviço da aeronave nestas condições foi realizado de maneira inadequada, sem garantir que todas as condições específicas e limitações previstas na MEL foram de fato seguidas.

Portanto, verifica-se que o registro constante do campo "MAINTENANCE ACTIONS TAKEN" do item 01 da página n° 108893 do livro de bordo da aeronave PR-TTW em que consta a liberação da aeronave com pane sem que tenha sido identificado o item da MEL que permitiu a liberação da aeronave nesta condição, configura o retorno ao serviço da aeronave de maneira inadequada, evidenciando-se assim o não atendimento do previsto nos requisitos 121.628(b), 121.701(a) e (c)(2) e 121.709(b)(2) do RBAC 121 e o item 11.e da IAC 3507.

2. Às fls. 02/06, Relatório de Fiscalização nº 54/2015/GTAR-RJ/GAEM/GGAC/SAR detalha as irregularidades constatadas pela fiscalização, e apresenta como anexo os seguintes documentos:

- 2.1. cópia do Ofício nº 2441/2014/GTAR-RJ/GAEM/GGAC/SAR - fl. 08;
- 2.2. cópia do FOP 109 nº 383/2014/GTAR-RJ/GAEM/GGAC/SAR - fls. 10/26;
- 2.3. cópia da Página nº 108893 do Livro de Bordo da aeronave PR-TTW - fl. 28;
- 2.4. cópia do FOP 123 nº TLA0101/15 - fls. 30/38;
- 2.5. cópia da "Comunicação Interna" nº CI-71/GM - fl. 40;
- 2.6. cópia do FOP 109 nº 9/2015/GTAR-RJ/GAEM/GGAC/SAR - fls. 42/65;
- 2.7. cópia do FOP 123 nº TLA0201/15 - fls. 67/69;
- 2.8. cópia da "Comunicação Interna" nº CI-69/GM - fl. 71;
- 2.9. cópia do FOP 109 nº 35/2015/GTAR-RJ/GAEM/GGAC/SAR - fls. 73/76.

3. Notificado da lavratura do Auto de Infração em 02/09/2015 (fl. 77), o interessado não apresentou defesa.

4. Em 10/06/2016, lavrado Despacho que encaminha o processo ao setor competente de primeira instância da Superintendência de Aeronavegabilidade - SAR - fl. 78.

5. Em 02/07/2018, lavrado Termo de Encerramento de Trâmite Físico JPI - GTPA/SAR 1971421, passando o processo a tramitar exclusivamente no Sistema Eletrônico de Informações - SEI.

6. Em 24/07/2018, a autoridade competente, após apontar a ausência de defesa, decide pela aplicação, com a ausência de circunstâncias atenuantes ou agravantes, de multa no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais) - SEI 2021022.

7. Em 08/08/2018, lavrada Notificação de Decisão SEI 2062268.

8. Notificado da decisão em 14/08/2018 (SEI 2062354 e 2152429), o interessado postou seu recurso a esta Agência em data que não é possível se precisar (SEI 2168539). No documento, contesta a aplicação de multa e dispõe que *"de acordo com as informações coletadas nos arquivos constatamos que o erro foi apenas do esquecimento do lançamento do número da MEL no diário de bordo. A tripulação do voo é informada verbalmente antes de cada voo pela manutenção responsável pela liberação da aeronave, que a mesma encontra-se com restrições para voo. E os mesmos consultam a MEL a fim de saber quais são as restrições"*. Assim, entende que o voo foi executado respeitando todas as regras de segurança de voo; afirma ainda que os mecânicos responsáveis pela liberação de itens MEL foram devidamente instruídos a aumentar a consciência situacional para que este tipo de erro não volte a ocorrer e que todos os procedimentos adotados pela recorrente estão de acordo com a legislação e recomendações do fabricante, inexistindo qualquer prejuízo ou irregularidade.

9. Pelo exposto, requer que o Auto de Infração seja anulado, *"dada a inexistência de infração por parte da recorrente"*.

10. Junto ao recurso o interessado apresenta instrumento de procuração.

11. Em 18/10/2018, lavrado Despacho JPI - GTPA/SAR 2255318, que encaminha o processo à ASJIN.

12. Em 21/09/2018, lavrado Despacho ASJIN 2250898, que conhece do recurso e determina a distribuição do processo a membro julgador, para análise e deliberação.

13. É o relatório.

PRELIMINARES

14. ***Regularidade processual***

15. O interessado foi regularmente notificado quanto à infração imputada em 02/09/2015 (fl. 77), no entanto não apresentou defesa. Foi, ainda, regularmente notificado quanto à decisão de primeira instância em 14/08/2018 (SEI 2152429), tendo postado seu conhecido recurso a esta Agência em data que não é possível se precisar (SEI 2168539), conforme Despacho ASJIN 2250898.

16. 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

17. ***Quanto à fundamentação da matéria - liberação da aeronave PR-TTW em pane sem identificar o item da MEL que permitiu a liberação***

18. Diante da infração descrita no Auto de Infração, a multa foi aplicada com base na alínea "e" do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei nº 7.565/86), c/c itens 121.628(b), 121.701(a) e (c)(2) e 121.709(b)(2) do RBAC 121 e o item 11.e da IAC 3507.

19. A alínea "e" 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:

(...)

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

(...)

20. Por sua vez, o RBAC 121, que dispõe "REQUISITOS OPERACIONAIS: OPERAÇÕES DOMÉSTICAS, DE BANDEIRA E SUPLEMENTARES", apresentava à época dos fatos a seguinte redação em seus itens 121.628(b), 121.701(a) e (c)(2) e 121.709(b)(2):

RBAC 121 (...)

121.628 Instrumentos e equipamentos inoperantes

(...)

(b) Ninguém pode decolar com um avião que tenha instrumentos ou equipamentos inoperantes instalados, a menos que sejam atendidas as seguintes condições:

(1) exista uma Lista de Equipamentos Mínimos (MEL) aprovada para esse avião;

(2) a ANAC tenha autorizado operações de acordo com a MEL aprovada e as tripulações técnicas tomem conhecimento, antes de cada voo, das informações e instruções contidas na MEL através de publicações ou outros meios aprovados providos pelo detentor de certificado. Uma MEL aprovada pela ANAC constitui uma modificação ao projeto de tipo do avião que não requer certificação suplementar do tipo.

(3) a MEL aprovada:

(i) tenha sido elaborada de acordo com as limitações contidas no parágrafo (c) desta seção; (Redação dada pela Resolução nº 334, de 1º de julho de 2014)

(ii) contenha informações para operação do avião com certos instrumentos e equipamentos inoperantes.

(4) existam e estejam disponíveis para o piloto, as informações requeridas pelo

parágrafo (b)(3)(ii) desta seção e os registros dos equipamentos e instrumentos inoperantes; (Redação dada pela Resolução nº 334, de 1º de julho de 2014)

(5) o avião seja operado segundo todas as condições e limitações contidas na MEL e nas instruções que autorizam a sua utilização.

(...)

121.701 Livro(s) de registros da tripulação e do avião

(a) Cada detentor de certificado deve dispor de um livro de registros, a bordo de cada um de seus aviões, 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 do detentor de certificado, o livro pode ser desmembrado em duas partes: registros do avião e registros da tripulação.

(b) No que diz respeito à tripulação, é responsabilidade do piloto em comando registrar em cada voo pelo menos as seguintes informações: matrícula do avião, data, nomes dos tripulantes e função a bordo de cada um deles, local da decolagem e do pouso, horário da decolagem e do pouso, tempo de voo, espécie do voo (visual, instrumentos, diurno, noturno), observações (se houver) e nome e assinatura da pessoa responsável.

(c) No que diz respeito ao avião:

(1) o piloto em comando deve registrar ou fazer que seja registrado no livro cada irregularidade que seja observada antes, durante e após o voo. Antes de cada voo o piloto em comando deve verificar a situação de cada irregularidade registrada nos voos anteriores;

(2) cada pessoa que tome ações corretivas concernentes a falhas ou mau funcionamento registrados no livro de bordo, seja na célula, motores, hélices, rotores ou equipamentos normais e de emergência, deve registrar sua ação no referido livro, de acordo com os aplicáveis requisitos de manutenção deste regulamento;

(...)

121.709 Liberação de avião para voo ou registro em livro de manutenção do avião

(a) Nenhum detentor de certificado pode operar um avião após execução de serviços de manutenção, manutenção preventiva e modificações no mesmo, a menos que o próprio detentor de certificado ou a empresa com a qual ele tenha contrato para a execução de tais serviços prepare ou faça preparar:

(1) o documento de liberação do avião para voo; ou

(2) o adequado registro no livro de manutenção do avião.

(b) O documento de liberação para voo ou o registro requerido pelo parágrafo (a) desta seção deve:

(1) ser preparado segundo as normas vigentes e os procedimentos estabelecidos no manual do detentor de certificado;

(2) incluir um atestado de que:

(i) os trabalhos foram executados segundo os requisitos do manual do detentor de certificado aprovado;

(ii) todos os itens de inspeções requeridas foram realizados por uma pessoa autorizada que verificou pessoalmente que os trabalhos foram satisfatoriamente completados;

(iii) não existe qualquer condição conhecida que impeça a aeronavegabilidade do avião;

(iv) no que diz respeito aos trabalhos executados, o avião está em condições seguras de operação.

(sem grifos no original)

21. Por sua vez, a IAC 3507, que trata de "NORMAS E PROCEDIMENTOS PARA A CONFECÇÃO E APROVAÇÃO DE LISTAS MESTRAS DE EQUIPAMENTOS MÍNIMOS (MMEL) E DE LISTAS DE EQUIPAMENTOS MÍNIMOS (MEL)", estabelecia o seguinte em seu item 11.e:

IAC 3507 (...)

11. UTILIZAÇÃO DA MEL EM SERVIÇO. (...)

e. Retardo na correção de um item. Um defeito lançado no livro de registro de manutenção da aeronave normalmente retira a aeronave de serviço. A aeronave permanece fora de serviço até que o defeito seja corrigido ou o defeito seja analisado e, confrontado com a MEL, se permita o retorno da aeronave ao voo pelo tempo máximo estabelecido na MEL. Essa aprovação para o retorno ao serviço pode ser lançada no livro de registro de manutenção da aeronave tanto através de uma nota certificando que uma ação corretiva foi tomada (devidamente assinada por quem efetuou a ação e a anotação), como também através de uma nota referindo-se a um retardo na correção de um item concedido pela MEL ou outro documento equivalente aceito pelo DAC (devidamente assinado por quem autorizou o relaxamento e efetuou a ação e a anotação).

Um retardo na correção de um item (relaxamento) somente é concedido pela MEL após ter sido determinado que a aeronave está em condições de realizar um voo seguro e que condições específicas, limitações e procedimentos de manutenção(M) e de operações(O) referenciados na seção de observações para um item determinado tenham sido considerados. O desenvolvimento satisfatório de todos os procedimentos é da responsabilidade do operador. Essa função pode ser delegada a pessoas qualificadas quando tal delegação estiver explicitada no Manual de Empresa requerido pelo RBHA aplicável ou na MEL aprovada.

Itens com defeitos e que terão um retardo na sua correção são comumente designados como itens de Ação Corretiva Retarda – ACR.”

22. Conforme documentação juntada aos autos, a fiscalização desta Agência constatou que o registro de liberação do item 01 da página nº 108893 do livro de bordo da aeronave PR-TTW não indicou qual o item da MEL (Lista de Equipamentos Mínimos) que permitiu a liberação da aeronave PR-TTW na referida ocasião, eis que não foi informado qual o item específico que embasou a mesma.

23. De acordo com toda a fundamentação exposta acima, fica evidente que a MEL pode permitir a aprovação de uma aeronave para retorno ao serviço com item pendente, no entanto verifica-se que no caso em tela a aeronave foi liberada em pane pela MEL sem a necessária identificação do item que permitia seu retorno ao serviço; assim, não existia e não estava disponível para o piloto as informações por ventura requeridas pelo parágrafo (b)(3)(ii) do item 121.628 do RBAC 121, assim como o piloto não tinha disponível os registros dos equipamentos e instrumentos por ventura inoperantes (item 121.628(b)(4)). Adicionalmente, sem o registro do item utilizado para liberação da aeronave, a tripulação poderia não conhecer as condições e limitações contidas na MEL para operação da aeronave.

24. Desta forma, considera-se que o retorno ao serviço da aeronave nestas condições foi realizado de maneira inadequada, em contrariedade com a fundamentação exposta acima, cabendo à autuada a aplicação de sanção administrativa.

25. ***Quanto às Alegações do Interessado:***

26. Inicialmente, registre-se que 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 das práticas infracionais, bem como fundamentação e a motivação das penalidades aplicadas, declarando concordância a fim de que passem a fazer parte integrante do presente parecer.

27. Com relação às alegações trazidas pelo interessado em recurso de que o erro foi apenas o esquecimento do registro do número do item da MEL no livro de bordo e que a tripulação de voo é informada verbalmente antes de cada voo pela manutenção sobre restrições de voo, cabe registrar que conforme fundamentação exposta acima, a regulamentação prevê que a liberação da aeronave deve ser adequadamente registrada no livro de bordo, não devendo prosperar as alegações do interessado. Ainda, verifica-se que próprio setor técnico da empresa reconheceu para este caso o lançamento incompleto de informações no Diário de Bordo quando da apresentação de respostas às não-conformidades verificadas pela equipe de fiscalização da Agência durante auditoria técnica.

28. Adicionalmente, registre-se que não afastam a responsabilidade administrativa da autuada pela ocorrência as alegações de que: i) o voo foi executado respeitando todas as regras de segurança de voo; ii) que os mecânicos responsáveis pela liberação de itens MEL foram devidamente instruídos a

aumentar a consciência situacional para que este tipo de erro não volte a ocorrer; e iii) que todos os procedimentos adotados pela recorrente estão de acordo com a legislação e recomendações do fabricante, inexistindo qualquer prejuízo ou irregularidade.

29. Portanto, não se verifica nos autos qualquer prova trazida pelo Interessado de que não descumpriu a legislação vigente, não cabendo também o requerimento da parte autuada de anulação do Auto de Infração, eis que não foi verificado qualquer vício no presente processo.

30. 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.

31. Por fim, as alegações do Interessado não foram suficientes para afastar a aplicação de sanção administrativa quanto ao ato infracional praticado.

DOSIMETRIA DA SANÇÃO

32. Com relação à dosimetria da sanção, cabe observar que em 04/12/2018 entrou em vigor a Resolução Anac nº 472/2018, que atualizou as providências administrativas decorrentes do exercício das atividades de fiscalização sob competência da Agência. Ressalta-se que embora a Resolução nº 472/2018 tenha revogado a Resolução Anac nº 25/2008 e a Instrução Normativa 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. Desta forma, importa esclarecer que as alterações normativas citadas não influenciaram o teor do presente Parecer, que apenas passa a ter fundamento em novo normativo no que tange às questões procedimentais.

33. Conforme o disposto no art. 34 da Resolução ANAC nº 472/2018, a sanção de multa será expressa em moeda corrente e calculada a partir do valor intermediário constante das tabelas aprovadas em anexo a esta Resolução, salvo existência de previsão em legislação específica.

34. Para o reconhecimento da circunstância atenuante prevista no art. 36, § 1º, inciso I da Resolução ANAC nº 472/2018 (“*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.

35. 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. 36, § 1º, inciso II da Resolução nº 472/2018.

36. Com relação à atenuante de “*inexistência de aplicação definitiva de sanções nos 12 (doze) meses anteriores à data do cometimento da infração em julgamento*”, prevista agora no artigo 36, § 1º, inciso III, da Resolução Anac nº 472/2018, corroborando com a decisão de primeira instância, em pesquisa no Sistema Integrado de Gestão de Crédito (SIGEC), verifica-se que existiam penalidades ocorridas no ano anterior à ocorrência narrada no Auto de Infração em tela com crédito já constituído em caráter definitivo quando proferida a decisão de primeira instância, portanto não se reconhece a incidência da mesma.

37. Quanto à existência de circunstância agravante, não se vê, nos autos, qualquer elemento que configure hipótese prevista no § 2º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018.

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

CONCLUSÃO

39. Pelo exposto, sugere-se **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO-SE** o valor da multa aplicada em primeira instância no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais).
40. À consideração superior.

HENRIQUE HIEBERT

SIAPE 15869597



Documento assinado eletronicamente por **Henrique Hiebert, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 07/11/2019, às 12:07, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **3700167** e o código CRC **8C10695A**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 1529/2019

PROCESSO Nº 00065.071164/2016-32
INTERESSADO: TOTAL LINHAS AEREAS S.A

Brasília, 06 de novembro de 2019.

1. Trata-se de recurso interposto por TOTAL LINHAS AÉREAS S.A. - CNPJ 32.068.363/0002-36, em face da decisão de 1ª Instância proferida pela Superintendência de Aeronavegabilidade - SAR em 24/07/2018, que aplicou ao interessado multa no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais), pela prática da infração descrita no Auto de Infração nº 00065.116213/2015-92, com fundamento na alínea "e" do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei nº 7.565/86), c/c itens 121.628(b), 121.701(a) e (c)(2) e 121.709(b)(2) do RBAC 121 e o item 11.e da IAC 3507 - *liberação da aeronave PR-TTW em pane sem identificar o item da MEL que permitiu a liberação*, consubstanciada essa no crédito registrado no Sistema Integrado de Gestão de Créditos - SIGEC sob o número 664783189.

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 1366/2019/ASJIN - SEI nº 3700167**], 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 por **TOTAL LINHAS AÉREAS S.A. - CNPJ 32.068.363/0002-36**, ao entendimento de que restou configurada a prática da infração descrita no Auto de Infração nº 00065.116213/2015-92, capitulada na alínea "e" do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei nº 7.565/86), c/c itens 121.628(b), 121.701(a) e (c)(2) e 121.709(b)(2) do RBAC 121 e o item 11.e da IAC 3507, e por **MANTER a multa** aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa no valor de **R\$ 7.000,00 (sete mil reais)**, com a ausência de circunstâncias atenuantes ou agravantes, referente ao Processo Administrativo Sancionador 00065.071164/2016-32 e ao Crédito de Multa nº **664783189**.

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 19/11/2019, às 17:12, 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 **3701068** e o código CRC **05245AC3**.

Referência: Processo nº 00065.071164/2016-32

SEI nº 3701068