



**PARECER Nº** 437/2020/JULG ASJIN/ASJIN  
**PROCESSO Nº** 00068.500291/2016-22  
**INTERESSADO:** FERNANDA ROSA DE JESUS

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

**AINI:** 004753/2016 **Data da Lavratura:** 05/09/2016

**Crédito de Multa (nº SIGEC):** 662.328/18-0

**Infração:** *Atuar como piloto em comando sem possuir as qualificações mínimas para a função.*

**Enquadramento:** alínea "e" do inciso II do artigo 302 do CBA c/c o item 135.243 do RBAC 135.

**Proponente:** Sérgio Luís Pereira Santos - Membro Julgador (SIAPE 2438309 / Portaria ANAC nº 1.921, de 21/10/2009).

1. **INTRODUÇÃO**

Trata-se de processo administrativo instaurado sob o número em referência, em face do **Sr. FERNANDO ROSA DE JESUS**, CPF nº. 272.623.488-76, por descumprimento da alínea "e" do inciso II do artigo 302 do CBA c/c o item 135.243 do RBAC 135, cujo Auto de Infração nº. 004753/2016 foi lavrado, em 05/09/2016 (SEI! 0099358), com a seguinte descrição, abaixo, *in verbis*:

**Auto de Infração nº. 004753/2016** (SEI! 0099358)

(...)

**CÓDIGO DA EMENTA:** 00.0007565.0611

**DESCRIÇÃO DA EMENTA:** Atuar como piloto em comando sem possuir as qualificações mínimas para a função.

**HISTÓRICO:** Foi constatado, após análise das evidências colhidas durante a auditoria especial na Base Principal de Operações da GOLDEN AIR AEROTÁXI LTDA, realizada no seu hangar (SBFL), no dia 02.06.2016, que o Sr. FERNANDO ROSA DE JESUS, CANAC 123207, atuou, nos trechos elencados na tabela em anexo, como tripulante em um operador regido pelo RBAC 135, sem cumprir as apropriadas fases do programa de treinamento inicial aprovado por esta autarquia federal, sem, portanto, estar qualificado para tanto, ferindo a seção 135.343 do RBAC 135. Frise-se, o aludido tripulante atuou em transporte público de passageiros (voos de fretamento) sem a devida qualificação. A irregularidade em epígrafe é decorrência de que os trechos elencados na tabela em anexo tinham, em verdade, natureza de fretamento (FR), em que pese ter sido erroneamente lançados como PV (voo de caráter privado), consoante as informações extraídas do Ofício 324/2016/GOAGPA/SPO e Ofício 399/SCM/2016, em anexo, à luz, ainda, do item 17.4, alínea o, da IAC 3151/01 c/c art. 172 caput da Lei 7.565/86.

**CAPITULAÇÃO:** artigo 302, inciso II, alínea "e", da Lei nº 7.565, de 19/12/1986 Item 135.243 do RBAC 135.

**DADOS COMPLEMENTARES:** - - - -

(...)

Nº de irregularidades	Data da ocorrência	Origem / Destino
1	04/06/2014	SBFL / SBBR
2	04/06/2014	SBBR / SBFL

A fiscalização, *ainda*, apresenta os seguintes documentos comprobatórios (SEI! 0107761), conforme listados abaixo:

- a) Ofício nº 324/2016/GOAG-PA/SPO, de 04/07/2016; e
- b) Ofício nº. 399/SCM/2016, de 11/07/2016.

A fiscalização desta ANAC, em Relatório de Fiscalização, datado de 07/11/2016 (SEI! 0107775), aponta, conforme abaixo, *in verbis*:

**Relatório de Fiscalização (SEI! 0107775)**

Foi constatado, após análise das evidências colhidas durante a auditoria especial na Base Principal de Operações da GOLDEN AIR AEROTÁXI LTDA, realizada no seu hangar (SBFL), no dia 02.06.2016, que o Sr. **FERNANDO ROSA DE JESUS, CANAC 123207**, atuou, nos trechos elencados na tabela abaixo, como tripulante em um operador regido pelo RBAC 135, sem cumprir as apropriadas fases do programa de treinamento inicial aprovado por esta autarquia federal, sem, portanto, estar qualificado para tanto, ferindo a seção 135.343 do RBAC 135. Frise-se, o aludido tripulante atuou em transporte público de passageiros (voos de fretamento) sem a devida qualificação.

A irregularidade em epígrafe é decorrência de que os trechos elencados na tabela em anexo tinham, em verdade, natureza de fretamento (**FR**), em que pese ter sido erroneamente lançados como PV (voo de caráter privado), consoante as informações extraídas do Ofício 324/2016/GOAG-PA/SPO e Ofício 399/SCM/2016, em anexo, à luz, ainda, do item 17.4, alínea o, da IAC 3151/01.

Por fim, é possível afirmar que não se visualiza irregularidade no fato de um piloto devidamente habilitado realizar voo em aeronave de empresa aérea, desde que a natureza da operação seja privada, consoante o parágrafo 91.501(b)(4) do RBHA 91, que dispõe sobre as operações que podem ser conduzidas em lugar das regras do RBAC 135, quando transporte comercial de pessoas e carga não está envolvido, incluindo voos conduzidos pelo operador de um avião para seu transporte pessoal ou transporte de seus convidados, desde que nada seja cobrado aos ocupantes do avião. Ou ainda, não há irregularidade no fato de o Sr. **FERNANDO ROSA DE JESUS, CANAC 123207**, realizar etapas em que de fato, frise-se, seja de natureza privada, tendo em vista que neste caso aplica-se o RBHA 91, afastando o RBAC 135, não incidindo a obrigação apostada na seção 135.343 do RBAC 135.

<b>Nº de irregularidades</b>	<b>Data da ocorrência</b>	<b>Origem / Destino</b>
1	04/06/2014	SBFL / SBBR
2	04/06/2014	SBBR / SBFL

(grifos no original)

Anexado ao presente processo: (i) a Folha nº 012/PT-LDM/2014, esta contendo os referidos voos identificados na ação fiscal (SEI! 0107811); (ii) o Ofício nº 324/2016/GOAG-PA/SPO, de 04/07/2016 (SEI! 0107888); e (iii) o Ofício nº. 399/SCM/2016, de 11/07/2016 (SEI! 0107888).

O interessado, *devidamente notificado quanto ao referido Auto de Infração*, em 14/11/2016 (SEI! 0202403), apresenta a sua defesa, em 26/01/2017 (SEI! 0373828), oportunidade em que alega que: (i) juntamente com "[...] o Cmte. Cristiano Lemos Sarda (AI nº. 4780/2016) receberam a mesma multa, [...]"; (ii) não tinha conhecimento de que não se tratava de voo privado; e nem de detalhes da contabilidade da empresa; (iii) "[o] voo ocorreu por ordem da Empresa, requerendo [...] que seja o presente auto apreciado juntamente com o já citado, bem como de nº 4824/2016, [...]"; (iv) "[...] tem plena formação e treinamento para atuação na aeronave"; (v) "[...] o fato da voo ser supostamente de fretamento não o impede que [...] atue da tripulação"; (vi) "[...] o preenchimento do voo foi determinado pela empregadora, [...]"; (vii) a responsabilidade pelo controle e acompanhamento quanto ao cumprimento da Lei do Aeronauta é da empresa operadora; (viii) deve ser observado o Despacho nº 30/2014/SPO/ANAC, de 25/06/2014, o qual apresenta orientação para o tratamento da matéria com base na autuação de comissários de bordo; (ix) deve ser aplicadas as condições atenuantes previstas nos incisos do §1º do art. 22 da *então*

vigente Resolução ANAC nº. 25/08; e (x) este processamento deve ser declarado prescrito.

*Pelo despacho*, datado de 20/04/2017 (SEI! 0616042), foi realizada diligência interna, oportunidade em que o setor técnico, em 08/05/2017 (SEI! 0656769), apresenta os documentos solicitados, anexando no presente processo:

- a) Parecer 2/2014/SPO/ANAC, datado de 17/04/2014 (SEI! 1053975);
- b) Despacho 30/2014/SPO/ANAC, datado de 25/06/2014 (SEI! 1053986); e
- c) Detalhe Aeronavegante (Sr. Fernando Rosa de Jesus), de 12/09/2017 (SEI! 1054503).

O setor competente, *em decisão motivada*, datada de 04/12/2017 (SEI! 1054641 e 1132058), confirmou o ato infracional, enquadrando a referida infração na alínea "e" do inciso II do artigo 302 do CBA c/c o item 135.243 do RBAC 135, aplicando, com a existência de uma das condições atenuantes (inciso III do §1º do art. 22 da então Resolução ANAC nº. 25/08), e sem condições agravantes (incisos do §2º do art. 22 da então Resolução ANAC nº. 25/08), *ao final*, multa no *patamar mínimo* previsto na norma, no valor de R\$ 800,00 (oitocentos reais), considerando, *no entanto*, apenas um ato infracional cometido.

*No presente processo*, verifica-se notificação de decisão, datada de 02/01/2018 (SEI! 1396155), a qual foi recebida pelo interessado, em 10/01/2018 (SEI! 1489543), oportunidade em que este apresenta o seu recurso, em 18/01/2018 (SEI! 1459284 e 1457477), reiterando as suas alegações apostas *em sede de defesa* (SEI! 0373828).

Em 22/08/2018, *por despacho*, foi aferida a tempestividade ao recurso interposto, sendo o presente processo encaminhado à relatoria (SEI! 2150418) e atribuído a este analista técnico em 14/02/2019, às 12h25min.

#### **Dos Outros Atos Processuais:**

- Auto de Infração nº. 004753/2016 (SEI! 0099358);
- Ofício nº 324/2016/GOAG-PA/SPO, de 04/07/2016 (SEI! 0107761);
- Ofício nº. 399/SCM/2016, de 11/07/2016 (SEI! 0107761);
- Relatório de Fiscalização, datado de 07/11/2016 (SEI! 0107775);
- Folha nº 012/PT-LDM/2014 (SEI! 0107811);
- Ofício nº 324/2016/GOAG-PA/SPO, de 04/07/2016 (SEI! 0107888);
- Ofício nº. 399/SCM/2016, de 11/07/2016 (SEI! 0107888);
- Aviso de Recebimento - AR, de 14/11/2016 (SEI! 0202403);
- Certidão NURAC/POA, de 26/12/2016 (SEI! 0296871);
- Despacho NURAC/POA, de 28/12/2016 (SEI! 0296902);
- Defesa do Interessado, de 26/01/2017 (SEI! 0373828);
- Despacho NURAC/POA, de 31/01/2017 (SEI! 0381249);
- Despacho CCPI, de 20/04/2017 (SEI! 0616042);
- Despacho SPO, de 08/05/2017 (SEI! 0656769);
- Parecer 2/2014/SPO/ANAC, datado de 17/04/2014 (SEI! 1053975);

- Despacho 30/2014/SPO/ANAC, datado de 25/06/2014 (SEI! 1053986);
- Detalhe Aeronavegante - SACI (Sr. Fernando Rosa de Jesus), de 12/09/2017 (SEI! 1054503);
- Análise de Primeira Instância, de 04/12/2017 (SEI! 1054641);
- Decisão de Primeira Instância, de 04/12/2017 (SEI! 1132058);
- Detalhe Aeronavegante - SACI (Sr. Fernando Rosa de Jesus), de 27/12/2017 (SEI! 1396152);
- Extrato SIGEC, de 02/01/2018 (SEI! 1396154);
- NOTIFICAÇÃO DE DECISÃO - PAS N° 1/2018/CCPI/SPO-ANAC, de 02/01/2018 (SEI! 1396155);
- Recurso do Interessado, de 18/01/2018 (SEI! 1459284 e 1457477);
- Despacho CCPI, de 25/01/2018 (SEI! 1461714);
- Aviso de Recebimento - AR, de 10/01/2018 (SEI! 1489543); e
- Despacho ASJIN, de 22/08/2018 (SEI! 2150418).

### **É o breve Relatório.**

## **2. DAS PRELIMINARES**

Conheço do Recurso, vez que presente seu pressuposto de admissibilidade.

### ***Da Alegação da Incidência do Instituto da Prescrição Administrativa:***

Observa-se que o interessado, *tanto em sede de defesa quanto em sede recursal*, aponta entender ter ocorrido a incidência do instituto da prescrição administrativa. No entanto, *como será apontado abaixo*, esta alegação não pode servir como excludente de sua responsabilização administrativa quanto aos atos infracionais que lhe estão sendo imputados.

Deve-se, *em preliminares*, observar o disposto na Lei nº 9.873/99, de 23/11/1999, ao qual estabelece o prazo prescricional para a ação punitiva da Administração Pública Federal, direta ou indireta, em parte de seu artigo 1º, abaixo *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).

Ainda com relação à prescrição e conforme decidido pelo setor de primeira instância, deve-se observar também o disposto na parte final do artigo 8º da Lei nº 9.873/99, que assim dispõe, *in verbis*:

**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.**

**(sem grifos no original)**

Observa-se que o referido Auto de Infração foi lavrado em 05/09/2016 (SEI! 0099358). O interessado foi, *devidamente notificado quanto ao referido Auto de Infração*, em 14/11/2016 (SEI! 0202403), oportunidade em que apresenta a sua defesa, em 26/01/2017 (SEI! 0373828). *Pelo despacho*, datado de 20/04/2017 (SEI! 0616042), foi realizada diligência interna nesta ANAC, oportunidade em que o setor técnico, em 08/05/2017, apresenta as suas considerações (SEI! 0656769), anexando documentos no presente processo (SEI! 1053975; 1053986 e 1054503).

O setor competente, *em decisão motivada*, datada de 04/12/2017 (SEI! 1054641 e 1132058), confirmou o ato infracional, enquadrando a referida infração na alínea "e" do inciso II do artigo 302 do CBA c/c o item 135.243 do RBAC 135, aplicando, com a existência de uma das condições atenuantes (inciso III do §1º do art. 22 da então Resolução ANAC nº. 25/08), e sem condições agravantes (incisos do §2º do art. 22 da então Resolução ANAC nº. 25/08), *ao final*, multa no *patamar mínimo* previsto na norma, no valor de R\$ 800,00 (oitocentos reais), considerando, *no entanto*, apenas um ato infracional cometido. *No presente processo*, verifica-se notificação de decisão, datada de 02/01/2018 (SEI! 1396155), a qual foi recebida pelo interessado, em 10/01/2018 (SEI! 1489543), oportunidade em que a este apresenta o seu recurso, em 18/01/2018 (SEI! 1459284 e 1457477). Em 22/08/2018, *por despacho*, foi aferida a tempestividade ao recurso interposto, sendo o presente processo encaminhado à relatoria (SEI! 2150418) e atribuído a este analista técnico em 14/02/2019, às 12h25min.

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. Observa-se que, no presente processo, o interessado foi notificado de todos os atos processuais, oportunidade em que pode apresentar as suas argumentações.

*Sendo assim*, importante apontar que não houve a incidência da *prescrição intercorrente*, conforme estabelecido no §1º do art. 1º da Lei nº 9.873/99, pois os atos administrativos foram exarados dentro dos respectivos prazos previstos. Observa-se que não houve interrupção em seu processamento em prazo igual ou superior a 03 (três) anos, não incidindo, assim, a prescrição intercorrente em nenhum momento, não cabendo, portanto, o requerido pelo interessado.

**Da Regularidade Processual:**

O interessado, *devidamente notificada quanto ao referido Auto de Infração*, em 11/11/2016 (SEI! 0202403), apresenta a sua defesa, em 26/01/2017 (SEI! 0373828), oportunidade em que apresenta as suas alegações. *Pelo despacho*, datado de 20/04/2017 (SEI! 0616042), foi realizada diligência interna, oportunidade em que o setor técnico, em 08/05/2017, apresenta as suas considerações (SEI! 0656769), anexando documentos no presente (SEI! 1053975; 1053986 e 1054503).

O setor competente, *em decisão motivada*, datada de 04/12/2017 (SEI! 1054641 e 1132058), confirmou o ato infracional, enquadrando a referida infração na alínea "e" do inciso II do artigo 302 do CBA c/c o item 135.243 do RBAC 135, aplicando, com a existência de uma das condições atenuantes (inciso III do

§1º do art. 22 da então Resolução ANAC nº. 25/08), e sem condições agravantes (incisos do §2º do art. 22 da então Resolução ANAC nº. 25/08), *ao final*, multa no *patamar mínimo* previsto na norma, no valor de R\$ 800,00 (oitocentos reais), considerando, *no entanto*, apenas um ato infracional cometido.

*No presente processo*, verifica-se notificação de decisão, datada de 02/01/2018 (SEI! 1396155), a qual foi recebida pelo interessado, em 10/01/2018 (SEI! 1489543), oportunidade em que este apresenta o seu recurso, em 18/01/2018 (SEI! 1459284 e 1457477), reiterando as suas alegações apostas em sede de defesa (SEI! 0373828). Em 22/08/2018, *por despacho*, foi aferida a tempestividade ao recurso interposto, sendo o presente processo encaminhado à relatoria (SEI! 2150418) e atribuído a este analista técnico em 14/02/2019, às 12h25min.

*Sendo assim*, deve-se registrar que, *até o momento*, o presente processo preservou todos os direitos e interesses do interessado, estando, *assim*, dentro dos princípios informadores da Administração Pública.

### 3. DA FUNDAMENTAÇÃO

#### ***Quanto à Fundamentação da Matéria – Atuar como piloto em comando sem possuir as qualificações mínimas para a função.***

O interessado foi autuado por *atuar como piloto em comando sem possuir as qualificações mínimas para a função*, contrariando a alínea "e" do inciso II do artigo 302 do CBA c/c o item 135.243 do RBAC 135, com a seguinte descrição, *in verbis*:

**Auto de Infração nº. 004753/2016** (SEI! 0099358)

(...)

**CÓDIGO DA EMENTA:** 00.0007565.0611

**DESCRIÇÃO DA EMENTA:** Atuar como piloto em comando sem possuir as qualificações mínimas para a função.

**HISTÓRICO:** Foi constatado, após análise das evidências colhidas durante a auditoria especial na Base Principal de Operações da GOLDEN AIR AEROTÁXI LTDA, realizada no seu hangar (SBFL), no dia 02.06.2016, que o Sr. FERNANDO ROSA DE JESUS, CANAC 123207, atuou, nos trechos elencados na tabela em anexo, como tripulante em um operador regido pelo RBAC 135, sem cumprir as apropriadas fases do programa de treinamento inicial aprovado por esta autarquia federal, sem, portanto, estar qualificado para tanto, ferindo a seção 135.343 do RBAC 135. Frise-se, o aludido tripulante atuou em transporte público de passageiros (voos de fretamento) sem a devida qualificação. A irregularidade em epígrafe é decorrência de que os trechos elencados na tabela em anexo tinham, em verdade, natureza de fretamento (FR), em que pese ter sido erroneamente lançados como PV (voo de caráter privado), consoante as informações extraídas do Ofício 324/2016/GOAGPA/SPO e Ofício 399/SCM/2016, em anexo, à luz, ainda, do item 17.4, alínea o, da IAC 3151/01 c/c art. 172 caput da Lei 7.565/86.

**CAPITULAÇÃO:** artigo 302, inciso II, alínea "e", da Lei nº 7.565, de 19/12/1986 Item 135.243 do RBAC 135.

**DADOS COMPLEMENTARES:** - - - -

(...)

Nº de irregularidades	Data da ocorrência	Origem / Destino
1	04/06/2014	SBFL / SBBR
2	04/06/2014	SBBR / SBFL

Diante da infração do processo administrativo em questão, a autuação foi realizada com fundamento na alínea "e" do inciso II do artigo 302 do CBA, que dispõe o seguinte, *in verbis*:

#### **CBA**

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

(...)

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

(...)

**e) participar da composição de tripulação em desacordo com o que estabelece este Código e suas regulamentações;**

(...)

**(sem grifos no original)**

Com relação à normatização complementar, deve-se apontar no **item 135.243 do RBAC 135**, conforme abaixo descrito, *in verbis*:

### **RBAC 135**

#### 135.243 Qualificações para piloto em comando

(a) Nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e **ninguém pode trabalhar como piloto em comando em operações transportando passageiros:**

(1) nas quais seja usado um avião a reação ou um avião possuindo uma configuração para passageiros, excluído qualquer assento para tripulante, igual ou superior a 10 assentos, ou, ainda, um avião empregado em operações complementares, a menos que essa pessoa possua uma licença de piloto de linha aérea, habilitação IFR e habilitação classe ou tipo, se aplicável, todas válidas; ou

(2) nas quais seja usado um helicóptero empregado em operações complementares, a menos que essa pessoa possua uma licença de piloto de linha aérea, habilitação IFR e habilitação classe ou tipo, se aplicável, todas válidas.

(b) Exceto como previsto no parágrafo (a) desta seção, nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e ninguém pode trabalhar como piloto em comando de uma aeronave operando VFR, a menos que essa pessoa:

(1) possua pelo menos uma licença de piloto comercial, com as apropriadas habilitações de categoria e classe e, se requerido, habilitação de tipo para a aeronave; e

(2) tenha pelo menos 500 horas de voo como piloto, incluindo um mínimo de 100 horas de voo em viagens, das quais pelo menos 15 tenham sido voadas à noite; e

(3) para um avião, possua habilitação IFR para avião ou uma licença de piloto de linha aérea com habilitação categoria avião; ou

(4) para helicóptero, possua habilitação IFR para helicópteros ou uma licença de piloto de linha aérea com habilitação categoria helicóptero.

(c) Exceto como previsto no parágrafo (a) desta seção, nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e ninguém pode trabalhar como piloto em comando de uma aeronave operando IFR, a menos que essa pessoa:

(1) possua pelo menos uma licença de piloto comercial e seja qualificado para o tipo de aeronave (se for o caso); e

(2) tenha pelo menos 1200 horas de voo como piloto, incluindo um mínimo de 500 horas de voo em viagens, 100 horas de voo noturno e 75 horas de voo por instrumentos real ou simulado das quais pelo menos 50 horas adquiridas em voo real; e

(3) para um avião, possua habilitação IFR para avião ou uma licença de piloto de linha aérea com habilitação categoria avião; ou

(4) para helicóptero, possua habilitação IFR para helicópteros ou uma licença de piloto de linha aérea com habilitação categoria helicóptero.

(d) O parágrafo (b)(3) desta seção não se aplica se:

(1) a aeronave usada for monomotora, com motor convencional;

(2) o detentor de certificado não for autorizado a conduzir nenhuma operação regular de transporte aéreo de passageiros (incluindo ligações sistemáticas como definidas no RBAC 119);

(3) a área de operações, como especificada na especificação operativa do detentor de certificado, for uma área na qual o meio primário de navegação é a navegação por contato, com auxílios-rádio à navegação distantes entre si, inexistentes ou impróprios para uso de aeronaves voando em baixas altitudes, e o meio primário de transporte é pelo ar;

(4) cada voo for conduzido em condições VMC, durante o período diurno;

(5) a distância de cada voo, desde a base do detentor de certificado até qualquer destino, não ultrapassar 300 NM, a menos que seja possível manter contato-rádio com órgãos ATS ou ATC a

cada hora de voo, para fins de acompanhamento da operação; e

(6) o tipo de operação estabelecido por este parágrafo for autorizado na especificação operativa do detentor de certificado.

(e) Não obstante o estabelecido nos parágrafos (b)(2) e (b)(4) desta seção:

(1) para aeronaves certificadas para operação com um só piloto, se as especificações operativas do detentor de certificado não autorizarem a condução de nenhuma operação regular de transporte aéreo de passageiros (incluindo ligações sistemáticas como definidas no RBAC 119), autorizando somente operações em condições VMC durante o período diurno, o piloto em comando deve ter pelo menos 300 horas de tempo total voo como piloto, incluindo 50 horas de tempo de voo em viagem e 10 horas de tempo de voo noturno; e

(2) para operação com helicópteros certificados para operação com um só piloto, se as especificações operativas do detentor de certificado autorizarem exclusivamente operações em condições VMC no período diurno, o piloto em comando não precisa ter qualificação IFR. (grifo nosso)

(...)

(sem grifos no original)

Ainda com relação ao caso em tela, deve-se observar o disposto no art. 172 do CBA, conforme abaixo descrito, *in verbis*:

#### **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 vôo a data, natureza do vôo (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 vôo 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 vôo e de jornada.

(sem grifos no original)

Ao se relacionar os fatos concretos, estes descritos no Auto de Infração do presente processo, com o que determina os fragmentos legais descritos, configura-se o descumprimento da legislação em vigor pelo interessado.

#### **4. DAS QUESTÕES DE FATO (QUAESTIO FACTI)**

No caso em tela, em parecer, este constante do Relatório de Fiscalização, datado de 07/11/2016 (SEI! 0107775), a fiscalização da ANAC aponta, *expressamente*, conforme abaixo, *in verbis*:

##### **Relatório de Fiscalização (SEI! 0107775)**

Foi constatado, após análise das evidências colhidas durante a auditoria especial na Base Principal de Operações da GOLDEN AIR AEROTÁXI LTDA, realizada no seu hangar (SBFL), no dia 02.06.2016, que o Sr. **FERNANDO ROSA DE JESUS, CANAC 123207**, atuou, nos trechos elencados na tabela abaixo, como tripulante em um operador regido pelo RBAC 135, sem cumprir as apropriadas fases do programa de treinamento inicial aprovado por esta autarquia federal, sem, portanto, estar qualificado para tanto, ferindo a seção 135.343 do RBAC 135. Frise-se, o aludido tripulante atuou em transporte público de passageiros (voos de fretamento) sem a devida qualificação.

A irregularidade em epígrafe é decorrência de que os trechos elencados na tabela em anexo tinham, em verdade, natureza de fretamento (**FR**), em que pese ter sido erroneamente lançados como PV (voo de caráter privado), consoante as informações extraídas do Ofício 324/2016/GOAG-PA/SPO e Ofício 399/SCM/2016, em anexo, à luz, ainda, do item 17.4, alínea o, da IAC 3151/01.

Por fim, é possível afirmar que não se visualiza irregularidade no fato de um piloto devidamente habilitado realizar voo em aeronave de empresa aérea, desde que a natureza da operação seja



privada, consoante o parágrafo 91.501(b)(4) do RBHA 91, que dispõe sobre as operações que podem ser conduzidas em lugar das regras do RBAC 135, quando transporte comercial de pessoas e carga não está envolvido, incluindo voos conduzidos pelo operador de um avião para seu transporte pessoal ou transporte de seus convidados, desde que nada seja cobrado aos ocupantes do avião. Ou ainda, não há irregularidade no fato de o Sr. **FERNANDO ROSA DE JESUS, CANAC 123207**, realizar etapas em que de fato, frise-se, seja de natureza privada, tendo em vista que neste caso aplica-se o RBHA 91, afastando o RBAC 135, não incidindo a obrigação apostada na seção 135.343 do RBAC 135.

Nº de irregularidades	Data da ocorrência	Origem / Destino
1	04/06/2014	SBFL / SBBR
2	04/06/2014	SBBR / SBFL

(grifos no original)

Observa-se, *então*, tratar-se de infração administrativa, em contrariedade ao disposto na alínea "e" do inciso II do artigo 302 do CBA.

## 5. DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO E DO ENFRENTAMENTO DOS ARGUMENTOS DE DEFESA

O interessado, *devidamente notificada quanto ao referido Auto de Infração*, em 14/11/2016 (SEI! 0202403), apresenta a sua defesa, em 26/01/2017 (SEI! 0373828), oportunidade em que alega que:

(i) juntamente com "[...] o Cmt. Cristiano Lemos Sarda (AI nº. 4780/2016) receberam a mesma multa, [...]" - O interessado aponta outro processo administrativo, em desfavor do outro tripulante da aeronave, por ocasião das operações apontadas pelo agente fiscal. No entanto, *como se pode observar*, tratam-se de processos distintos, com fatos geradores distintos, com sujeitos passivos, que resultaram em processos administrativos sancionadores autônomos, *ou seja*, diferentes, apesar de resultantes do mesmo contexto fático. *Dessa forma*, este requerimento do interessado não pode ser acatado, pois não traz qualquer benefício ao processamento, bem como ao próprio interessado.

(ii) não tinha conhecimento de que não se tratava de voo privado; e nem de detalhes da contabilidade da empresa - *No que tange a esta alegação*, deve-se concordar com o apontado pela decisão de primeira instância (SEI! 1054641 e 1132058), na medida em que se observa constar no referido Diário de Bordo da aeronave a natureza do voo, sendo de responsabilidade do comandante as anotações ali incluídas, em conformidade com o art. 172 do CBA, acima transcrito *in verbis*. O comandante de uma aeronave, após determinada operação, deve preencher o Diário de Bordo com todas as informações necessárias quanto à operação realizada, oportunidade em que se observa o campo "natureza do voo", em conformidade com o referido disposto CBA. *No mesmo sentido*, a alegação de que não tinha conhecimento da contabilidade da empresa, não pode prosperar, não servindo para afastar a responsabilidade administrativa do interessado, pois o comandante deve respeitar o art. 172 do CBA, *conforme visto acima*. Importante ressaltar que tanto o Diário de Bordo (SEI! 0107811) quanto o Ofício 324/2016/GOAG-PA/SPO, de 04/07/2016 (SEI! 0107761) e o Ofício 399/SCM/2016, de 14/07/2016 (SEI! 0107761) apresentam a comprovação de que a natureza era de fato de FRETAMENTO, devendo, então, os tripulantes possuírem o treinamento inicial da empresa operadora para que fosse realizada a operação, *o que, no caso em tela, não ocorreu*.

(iii) "[o] voo ocorreu por ordem da Empresa, requerendo [...] que seja o presente auto apreciado juntamente com o já citado, bem como de nº 4824/2016, [...]" - Independentemente de ter ocorrido uma ordem por parte da empresa operadora da aeronave, deve-se apontar ser o aeronauta responsável por seus atos que, *porventura*, estejam em desacordo com a normatização aeronáutica em vigor. O aeronauta, *quando diante de uma ordem em afronta à normatização*, deve recusar-se a cumprir, sob pena, *do contrário*, vir a ser responsabilizado na medida de sua culpabilidade. Com relação ao requerimento do interessado em "agrupar" os referidos Autos de Infração, de forma que estes sejam processados

conjuntamente, não pode prosperar, pois tratam-se de atos infracionais autônomos, apesar de terem ocorridos de uma mesma situação fática, oportunidade em que envolveu distintos sujeitos passivos, cada qual responsável pelos seus correspondentes atos infracionais cometidos.

(iv) "[...] tem plena formação e treinamento para atuação na aeronave"; - Esta alegação do interessado não se sustenta, na medida em que o agente fiscal aponta que este, *à época dos fatos*, não possuía documentação necessária para a realização das operações, efetivamente, realizadas. O fato do interessado considerar estar apto para realizar certa operação, não pode se confundir com o fato de estar, *regularmente*, habilitado para tal, tudo em conformidade com a normatização em vigor.

(v) "[...] o fato da voo ser supostamente de fretamento não o impede que [...] atue da tripulação" - Esta alegação não pode prosperar, pois, *como alegado pelo agente fiscal e verificado no presente processamento*, o interessado não estava, *devidamente*, habilitado para a realizar o referido voo, na medida em que se tratava de uma operação cuja natureza era de FRETAMENTO.

(vi) "[...] o preenchimento do voo foi determinado pela empregadora, [...]" - A empresa operadora deve ser diligente, no sentido de somente escalar para a realização de suas operações as tripulações que estejam, *efetivamente*, aptas a realizarem as mesmas, o que, *contudo*, não impede do próprio tripulante informar as suas reais condições, na medida em que, *por qualquer motivo*, não tenha condições para a realização de uma determinada operação que esteja em desacordo com a normatização. O aeronauta, *ao ser escalado para compor certa tripulação*, para a realização de uma operação de que não esteja em perfeitas condições, deve se recusar a descumprir a normatização, sob pena, *do contrário*, sofrer as consequências administrativas pelo seu ato infracional.

(vii) a responsabilidade pelo controle e acompanhamento quanto ao cumprimento da Lei do Aeronauta é da empresa operadora - *Na verdade*, a responsabilidade pelo cumprimento da normatização é, *sim*, do operador aéreo, o que, *contudo*, não afasta a responsabilidade do aeronauta no cumprimento de toda a legislação e normatização complementar, quando no exercício de suas funções em uma determinada operação aérea. Importante ressaltar que o aeronauta deve se recusar a cumprir quaisquer orientações e/ou determinações que estejam em afronta à normatização em vigor, as quais, *porventura*, sejam exaradas, *deliberadamente*, por determinado operador.

(viii) deve ser observado o Despacho nº 30/2014/SPO/ANAC, de 25/06/2014, o qual apresenta orientação para o tratamento da matéria com base na atuação de comissários de bordo - Esta alegação do interessado, *da mesma forma*, não pode prosperar, pois, *como foi observado pelo próprio*, o referido Despacho se aplica apenas aos comissários de bordo e, *ainda*, em caso específico, o qual não traz qualquer tipo de relação com o processamento ora em curso.

(ix) deve ser aplicadas as condições atenuantes previstas nos incisos do §1º do art. 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº. 25/08 - Quanto à possibilidade ou não de serem aplicadas condições atenuantes e/ou agravantes à sanção de multa, este analista técnico irá adentrar, *mais apropriadamente*, no item relativo à dosimetria da sanção a ser aplicada em definitivo, *se for o caso*.

(x) este processamento deve ser declarado prescrito - Quanto a alegação do interessado de ter ocorrido a incidência do instituo da prescrição, este analista técnico já pode afastá-la em preliminares a esta análise.

*No presente processo*, verifica-se notificação de decisão, datada de 02/01/2018 (SEI! 1396155), a qual foi

recebida pelo interessado, em 10/01/2018 (SEI! 1489543), oportunidade em que este apresenta o seu recurso, em 18/01/2018 (SEI! 1459284 e 1457477), reiterando as suas alegações apostas em sede de defesa (SEI! 0373828). Observa-se que, *em sede recursal*, o interessado se limita a reiterar os argumentos apostos *em sede de defesa*, os quais foram, *devidamente*, afastados pela decisão de primeira instância (SEI! 1054641 e 1132058), bem como, *agora*, por este analista técnico.

*Sendo assim*, deve-se apontar que o interessado, *tanto em defesa quanto em sede recursal*, não consegue apontar qualquer excludente quanto ao ato infracional que lhe está sendo imputado no presente processo.

## 6. DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

Verificada a regularidade da ação fiscal, temos que verificar a correção do valor da multa aplicada como sanção administrativa ao ato infracional imputado.

### *Quanto à dosimetria da pena e possibilidade de reforma da decisão:*

Conforme apontado no item Histórico do Auto de Infração nº 004753/2016 (SEI! 0099358), o interessado "[...] atuou, nos trechos elencados na tabela em anexo, como tripulante em um operador regido pelo RBAC 135, sem cumprir as apropriadas fases do programa de treinamento inicial aprovado por esta autarquia federal, sem, portanto, estar qualificado para tanto, ferindo a seção 135.343 do RBAC 135. Frise-se, o aludido tripulante atuou em transporte público de passageiros (voos de fretamento) sem a devida qualificação. [...]"

Nº de irregularidades	Data da ocorrência	Origem / Destino
1	04/06/2014	SBFL / SBBR
2	04/06/2014	SBBR / SBFL

*No mesmo sentido*, o Relatório de Fiscalização, datado de 07/11/2016 (SEI! 0107775), aponta que o interessado "[...] [realizou] etapas em que de fato, frise-se, seja de natureza privada, tendo em vista que neste caso aplica-se o RBHA 91, afastando o RBAC 135, não incidindo a obrigação apostada na seção 135.343 do RBAC 135".

Nº de irregularidades	Data da ocorrência	Origem / Destino
1	04/06/2014	SBFL / SBBR
2	04/06/2014	SBBR / SBFL

Importante ressaltar que o agente fiscal, *à época da realização da inspeção*, identifica, *claramente*, 02 (duas) irregularidades, conforme Tabelas acima, *ou seja*, 02 (dois) fatos geradores distintos.

*No caso em tela*, deve-se observar que os valores de sanção de multa previstos **para cada ato infracional cometido** com base alínea "e" do inciso II do art. 302 do CBA constante no Anexo I, *pessoa física*, na *então vigente* Resolução ANAC nº 25/2008, os quais são os mesmos previstos na *hoje vigente* Resolução ANAC nº 472/2018 (atualmente em vigor): R\$ 800,00 (grau mínimo), R\$ 1.400,00 (grau médio) ou R\$ 2.000,00 (grau máximo).

O setor competente, *em decisão motivada*, datada de 04/12/2017 (SEI! 1054641 e 1132058), confirmou os atos infracionais, enquadrando as referidas infrações na alínea "e" do inciso II do artigo 302 do CBA c/c o item 135.243 do RBAC 135, aplicando, considerando presença de condição atenuante (inciso III do §1º do art. 22 da Resolução ANAC nº. 25/08) e a ausência de agravantes (incisos do §2º do artigo 22 da Resolução ANAC nº. 25/08), *ao final*, multa no *patamar mínimo* previsto na norma, no valor de R\$ 800,00 (oitocentos reais).

Importante ressaltar que o setor de decisão de primeira instância aponta, *expressamente*, que "[...] fica

caracterizada a infração ao requisito descrito no referido auto de infração, uma vez que o autuado **realizou voos, em 04/06/2014, sem cumprir com as fases do programa de treinamento inicial da empresa, logo não estava qualificado pela empresa regida pelo RBAC 135"** (grifos no original).

*Sendo assim*, entende-se necessária a reforma da decisão de primeira instância, tendo em vista a necessidade de aplicação de sanção a todos os atos infracionais pertinentes ao presente processo por se tratarem de fatos geradores autônomos. A sanção de multa deveria, *ao final*, ter considerado os 02 (dois) atos infracionais constantes do Auto de Infração nº 004753/2016 (SEI! 0099358) e do Relatório de Fiscalização, datado de 07/11/2016 (SEI! 0107775), conforme, *claramente*, apontado pelo agente fiscal durante a ação de fiscalização.

*Assim*, tendo em vista os valores dispostos para cada irregularidade capitulada na alínea 'e' do inciso II do art. 302 do CBA e a evidência de duas irregularidades distintas no presente processo administrativo, é possível que a sanção total do regulado seja agravada de R\$ 800,00 (oitocentos reais) para R\$ 1.600,00 (um mil e seiscentos reais), que corresponde a penalização pelas **02 (duas) infrações (estas referentes aos dois voos realizados no dia 04/06/2014)** no valor de R\$ 800,00 (oitocentos reais) para cada fato gerador distinto, conforme abaixo:

Nº de irregularidades	Data da ocorrência	Origem / Destino	Valor a ser Aplicado em Definitivo
1	04/06/2014	SBFL / SBBR	<b>R\$ 800,00</b>
2	04/06/2014	SBBR / SBFL	<b>R\$ 800,00</b>

Cumprir mencionar que o art. 64 da Lei nº 9.784 admite a possibilidade da reforma para agravar a situação do recorrente. Ocorre, *porém*, que a mesma norma, em seu parágrafo único, condiciona o agravamento da sanção à ciência do parte interessado, de forma que esta, *querendo*, venha a reformular suas alegações antes da decisão, conforme se verifica, abaixo, *in verbis*:

#### **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.

Observa-se que o §3º do art. 44 da Resolução ANAC nº 472/2018 estabelece que, *no julgamento do recurso*, em caso de possibilidade de agravamento da sanção a ser aplicada em definitivo, o Recorrente deve ser intimado, para, no prazo de 10 (dez) dias, apresentar as suas considerações, *se assim desejar*, conforme redação abaixo, *in verbis*:

#### **Resolução ANAC nº 472/2018**

Art. 44. **Do julgamento do recurso poderá resultar:**

I - confirmação da sanção aplicada;

II - alteração da espécie de sanção aplicada ou do valor da multa;

III - declaração de nulidade ou reforma, total ou parcial da decisão de primeira instância; ou

IV - declaração de nulidade do auto de infração, com anulação de todos os atos subsequentes e comunicação do teor da decisão à fiscalização para apurar a necessidade de eventual lavratura de novo auto de infração, desde que respeitados os prazos previstos na Lei nº 9.873, de 1999.

(...)

**§ 3º Se do julgamento do recurso puder resultar agravamento da sanção, o recorrente deverá ser intimado para que formule suas alegações antes de proferida a decisão, no prazo de 10 (dez) dias.**

**(grifos nossos)**

*Diante do exposto*, em cumprimento com o disposto no parágrafo único do artigo 64 da Lei nº 9.784/99 e

no §3º do artigo 44 da Resolução ANAC nº 472/2018, entende-se necessário também que seja cientificado o interessado ante à possibilidade de situação gravame, para que o mesmo, *querendo*, venha a formular suas alegações antes da decisão final.

Após apresentação de tudo acima, *por agora*, deixo de prosseguir sobre a análise do mérito do presente processo, *passando*, então, à conclusão.

## 7. CONCLUSÃO

*Pelo exposto*, sugiro a **NOTIFICAÇÃO ANTE À POSSIBILIDADE DE DECORRER GRAVAME À SITUAÇÃO DO RECORRENTE**, com agravamento da sanção de multa para o valor de **R\$ 1.600,00 (um mil e seiscentos reais)**, este que corresponde a penalização pelas **02 (duas) infrações, estas referentes aos 02 (dois) voos realizados no dia 04/06/2014**, com valor de R\$ 800,00 (oitocentos reais) para cada uma das infrações identificadas no presente processo (vide Tabela abaixo), de forma que o mesmo, *querendo*, venha, no prazo de 10 (dez) dias, formular suas alegações, cumprindo, assim, o disposto no parágrafo único do artigo 64 da Lei nº 9.784/99 e no §3º do art. 44 da Resolução ANAC nº 472/2018.

### Tabela de Infrações e Sanções Definitivas Correspondentes:

Nº de irregularidades	Data da ocorrência	Origem / Destino	Valor a ser Aplicado em Definitivo
1	04/06/2014	SBFL / SBBR	<b>R\$ 800,00</b>
2	04/06/2014	SBBR / SBFL	<b>R\$ 800,00</b>

Após a efetivação da medida, deve o expediente retornar a este proponente, para a conclusão da análise.

**É o Parecer e Proposta de Decisão. Submete-se ao crivo do decisor.**

Rio de Janeiro, 25 de junho de 2020.

**SÉRGIO LUÍS PEREIRA SANTOS**  
Especialista de Regulação em Aviação Civil  
SIAPE 2438309



Documento assinado eletronicamente por **SERGIO LUIS PEREIRA SANTOS, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 25/06/2020, às 13:32, 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 <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **4388886** e o código CRC **BCF7B1B6**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL  
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

**DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 431/2020**

PROCESSO Nº 00068.500291/2016-22

INTERESSADO: Fernanda Rosa de Jesus

Brasília, 25 de junho de 2020.

1. Trata-se de Recurso Administrativo interposto pelo Sr. **FERNANDO ROSA DE JESUS**, CPF nº. 272.623.488-76, contra Decisão de 1ª Instância da Superintendência de Padrões Operacionais - SPO, proferida em 04/12/2017, que aplicou multa no valor de R\$ 800,00 (oitocentos reais), *para os 02 (dois) atos infracionais cometidos, ou seja, os 02 (dois) voos realizados, conforme identificados no Auto de Infração nº 004753/2016, por - atuar como piloto em comando sem possuir as qualificações mínimas para a função, capituladas na alínea "e" do inciso II do artigo 302 do CBA c/c o item 135.243 do RBAC 135.*

2. 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 437/2020/JULG ASJIN/ASJIN – SEI! 4388886], ressaltando que embora a Resolução nº 472/2018 tenha revogado a Resolução ANAC nº 25/2008 e a IN ANAC nº 8, de 2008, também 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 da Resolução ANAC nº 472, de 2018, e competências conferidas pelo artigo 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381, de 2016, **DECIDO:**

- pela **NOTIFICAÇÃO ANTE À POSSIBILIDADE DE DECORRER GRAVAME À SITUAÇÃO DO RECORRENTE**, com agravamento da sanção de multa para o valor de **R\$ 1.600,00 (um mil e seiscentos reais)**, este que corresponde a penalização pelas **02 (duas) infrações, estas referentes aos 02 (dois) voos realizados no dia 04/06/2014**, com valor de R\$ 800,00 (oitocentos reais) para cada uma das infrações identificadas no presente processo, *conforme Tabela abaixo*, de forma que o mesmo, *querendo*, venha, no prazo de 10 (dez) dias, formular suas alegações, cumprindo, assim, o disposto no parágrafo único do artigo 64 da Lei nº 9.784/99 e no §3º do art. 44 da Resolução ANAC nº 472/2018.

**Tabela de Infrações e Sanções Definitivas Correspondentes**

Nº de irregularidades	Data da ocorrência	Origem / Destino	Valor a ser Aplicado em Definitivo
1	04/06/2014	SBFL / SBBR	<b>R\$ 800,00</b>
2	04/06/2014	SBBR / SBFL	<b>R\$ 800,00</b>

**Importante observar os prazos prescritos na Lei nº. 9873/99.**

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

À Secretaria.

Notifique-se.

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



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 26/06/2020, às 10:53, 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 <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **4403129** e o código CRC **32E57BAA**.

---

Referência: Processo nº 00068.500291/2016-22

SEI nº 4403129