

	DECISÃO (Segunda Instância)	ASJIN
---	--	--------------

Processo (nº SIGAD): 60800.026114/2010-76	Crédito de Multa (nº SIGEC): 636.357/13-1
AI/NI: 06054/2010	Data Lavratura: 20/10/2010
Interessado: EDILSON ANTÔNIO PEREIRA	
Matéria: Extrapolação dos limites de horas de voo de tripulante – alínea “p” do inciso III do art. 302 do CBAer	
Relator: Julio Cezar Bosco Teixeira Ditta – Analista Administrativo - Mat. SIAPE nº 1286366	

RELATÓRIO

1. Da Introdução:

A infração foi enquadrada na alínea “p” do inciso II do artigo 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica – CBA c/c alínea “c” do art. 30 da Lei nº 7.183 de 05/04/1984 com o seguinte histórico contida no Auto de Infração (fl. 01): *“Foi constatado que no período de 3º trimestre de 2010, o tripulante Edilson Antônio Pereira excedeu, fora dos casos previstos em Lei, o limite trimestral de horas de voo, ao efetuar o total de 239,65 horas de voo no referido trimestre, ultrapassando, dessa forma, o limite de 230 horas, previsto no artigo 30, alínea “c” da Lei nº 7.183, de 05 de abril de 1984.”*

2. Do Relatório de Ocorrência:

Em Relatório de Ocorrência (fl. 02), a fiscalização desta ANAC informa que devido a constatações anteriores de descumprimento da Lei nº 7.183, de 05 de abril de 1984, a empresa PASSAREDO TRANSPORTES AÉREO LTDA. estaria sob vigilância especial, tendo constatado, ao analisar o extrato do Relatório de Pagamentos de Tripulantes do Sistema Integrado de Gestão de Linhas Aéreas (SIGLA) referente aos meses de julho, agosto e setembro de 2010, que o piloto EDILSON ANTONIO PEREIRA, dentre outros aeronautas, extrapolara o limite trimestral de horas de voo de piloto referente ao período (fls. 03 a 05).

3. Da Defesa do Interessado:

O interessado foi devidamente notificado acerca do auto de infração em 16/11/2010, conforme cópia do edital de intimação publicado no Diário Oficial (fl. 11), não tendo, contudo, apresentado peça de defesa, conforme Termo de Revelia (fl. 14).

4. Da Decisão de Primeira Instância:

O setor competente, em decisão datada de 07/02/2013 (fls. 16 a 17), confirmou o ato infracional, enquadrando a referida infração na **alínea “p” do inciso II do artigo 302 do CBAer (Lei nº 7.565 de 19/12/1986) c/c alínea “c” do art. 30 da Lei nº 7.183 de 05/04/1984**, e aplicou, ao considerar a incidência da circunstância atenuante prevista no inciso III do § 1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25 de 25/04/2008 e sem o cômputo de circunstância agravante, ao final, multa no valor de **R\$ 2.000,00 (dois mil reais)**.

5. Das Razões do Recurso:

Notificada da decisão de primeira instância em 14/05/2013 (fl. 29), a interessada protocolou recurso nesta Agência no dia 24/05/2013 (fls. 30 a 37), no qual alega incidência de *bis in idem*,

RELATÓRIO

devido a um mesmo fato gerador ter dado origem a dois autos de infrações distintos, um para a empresa Passaredo Transportes Aéreos Ltda. e outro para o Sr. Edilson Antônio Pereira. Aduz; que a responsabilidade pela infração deve recair sobre a empresa concessionária do transporte aéreo regular, por ser esta a detentora de certificado, sendo as escalas planejadas pela mesma, devendo o tripulante, com isso, figurar como responsável solidário junto ao Auto de Infração lavrado contra a empresa Passaredo. Afirma ainda que, à época dos fatos, uma quantidade considerável de tripulantes solicitou o desligamento da empresa sem aviso prévio, o que teria refletido diretamente no planejamento e escala de voos, uma vez que a contratação de tripulantes exige seleção específica e demanda tempo, estando diante, portanto, de circunstância alheia à vontade da empresa, bem como do tripulante; que as atitudes tomadas foram necessárias para evitar atrasos e cancelamentos em suas rotas, realizando todos os esforços para cumprir os HOTRANS, para, com isso, não ser responsabilizada por eventuais prejuízos causados à seus passageiros; que os limites excedidos foram em jornadas pequenas e não contínuas, o que afirma não colocar em risco em qualquer nível a operação; que adotou medidas eficazes para evitar a ocorrência da infração, com a contratação de tripulantes; subsidiariamente, requereu a aplicação da pena de advertência; ao final, alegou que o valor da multa feria o princípio da razoabilidade.

6. Da Decisão de Segunda Instância:

Consta às fls. 42 e 43, decisão da Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância, até então, Junta Recursal da ANAC, realizada no dia 24/03/2016, que identificou a ausência da circunstância atenuante aplicada na decisão do setor competente de primeira instância, qual seja, a inexistência de aplicação de penalidades no último ano. Uma vez que, após consulta ao Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC (fl. 41), na data de 23/03/2016, verificou-se a existência de processo (SIGAD – 60800.024154/2010-83, Crédito de Multa nº 644.471/14-7) cuja data da infração, 20/08/2010, ocorreu, aproximadamente, dois meses antes a contar da data da infração do presente processo e se encontra com decisão definitiva. Com isso, fora constatada a necessidade de aplicação da multa em seu patamar médio, ou seja, sem circunstância atenuantes e agravantes, no valor de **R\$ 3.500,00** (três mil e quinhentos reais).

Procedeu-se, então, à notificação do interessado, que ocorreu em 14/04/2016 (fl. 47), por meio de Intimação (fl. 46), bem como estipulado do prazo de 10 (dez) dias para eventual formulação de novas alegações antes de decisão final, em conformidade com o que dispõe o parágrafo único do artigo 64 da Lei nº 9.784/99.

7. Dos Outros Atos do Processo

- Cópia da Folha de Registro de Empregado (fl. 06);
- Envelope contendo Aviso de Recebimento com conteúdo negativo (fl. 07);
- Página do Sistema Integrado de Informações de Aviação Civil (fl. 08);
- Certidão sobre consulta à Receita Federal sobre o endereço do aeronauta (fl. 10);
- Aviso de Recebimento com conteúdo negativo (fl. 11);
- Certidão negativa de débito (fl. 12);
- Página do Sistema Integrado de Gestão de Créditos (SIGEC) (fl. 13);
- Página do Sistema Integrado de Informações da Aviação Civil (fl. 15);
- Cópia da Vida de Notificação de Decisão encaminhada ao interessado (fl. 18);
- Despacho de encaminhamento dos autos à Junta Recursal (fl. 19);
- Cópia da Via do Auto de Infração nº 6054/2010 encaminhada ao interessado (fl. 20);
- Cópia da decisão encaminhada ao interessado (fls. 21 e 22);

RELATÓRIO

Via de Notificação de Decisão com Aviso de Recebimento de teor negativo (fl. 23);
Despacho da Secretaria da Junta Recursal devolvendo os Autos à área técnica para renotificação do interessado (fl. 24);
Página do Sistema da Receita Federal (fl. 25);
Página do Sistema Integrado de Gestão de Créditos (SIGEC) (fl. 26);
Despacho de encaminhamento dos autos à Junta Recursal (fl. 28);
Cópia do Envelope no qual o interessado postou a sua peça de recurso (fl. 38);
Despacho da Secretaria da Junta Recursal sobre a tempestividade do recurso (fl. 39);
Despacho de distribuição emitido pela Secretaria da Junta Recursal (fl. 40);
Página do Sistema Integrado de Gestão de Créditos (SIGEC), emitida em 23/03/2016, informando sobre as multas atribuídas ao interessado (fl. 41); e
Despacho de distribuição à Relatoria emitido pela Secretaria da ASJIN (fl. 48).

É o Relatório.

VOTO DO RELATOR – Sr. Julio Cezar Bosco Teixeira Ditta – Mat. SIAPE 1286366.

I. PRELIMINARMENTE

1.1. Da não incidência de solidariedade e *bis in idem*:

O Interessado alega que o tripulante deveria figurar como responsável solidário junto ao auto de infração lavrado em face da empresa aérea. Nesse sentido, a Lei nº 7.565/86 (Código Brasileiro de Aeronáutica), dispõe em seus artigos 294 e 297 acerca do tema, a saber:

CBAer

Art. 294. Será solidária a responsabilidade de quem cumprir ordem exorbitante ou indevida do proprietário ou explorador de aeronave, que resulte em infração deste Código.

(...)

Art. 297. A pessoa jurídica empregadora responderá solidariamente com seus prepostos, agentes, empregados ou intermediários, pelas infrações por eles cometidas no exercício das respectivas funções.

Nesse contexto, o interessado alega a existência de outro Auto de Infração, neste caso lavrado em desfavor da empresa Passaredo Transportes Aéreos Ltda., empregadora do interessado, imputando a essa empresa a responsabilidade por haver permitido que o interessado excedesse o limite mensal de horas de voo. No entanto, mesmo que o auto de infração que inaugurou o presente processo administrativo e o auto de infração lavrado em desfavor da empresa citada apresentassem características semelhantes, não se pode dar provimento ao presente recurso com base na incidência do princípio do *non bis in idem*, da mesma forma como não se entende que a empresa, neste processo, esteja sendo processada em solidariedade com o piloto autuado, pois os processos possuem fatos geradores distintos.

Assim, informo que de uma mesma ocorrência podem derivar dois atos infracionais distintos, o que resulta em dois autos de infração autônomos, um para o operador da aeronave e outro para o seu tripulante; cabe ressaltar que caso se tratasse de solidariedade, as infrações possuiriam o mesmo enquadramento, o que não ocorre no caso em apresso, pois o Auto de Infração lavrado em face da empresa deve ser capitulado na alínea “o” do inciso III do art. 302 do CBAer, por ter permitido que o tripulante excedesse o limite trimestral de 230 horas, enquanto o AI nº 6054/2010, que foi capitulado na alínea “p” do inciso II do art. 302 do CBAer que deu origem ao presente processo, descreve o seguinte:

VOTO DO RELATOR – Sr. Julio Cezar Bosco Teixeira Ditta – Mat. SIAPE 1286366.

“Foi contatado que no período de 3º trimestre de 2010, o tripulante Edilson Antônio Pereira excedeu fora dos casos previstos em Lei, o limite trimestral de horas de voo, ao efetuar o total de 239,65 horas de voo no referido trimestre, ultrapassando, dessa forma, o limite de 230 horas, previsto no artigo 30, alínea “c” da Lei 7.183, de 05 de abril de 1984.”

Desta forma, fica clara a diferença constante nas respectivas autuações, considerando que os respectivos fatos geradores são distintos.

1.2 Da Regularidade Processual:

O interessado foi regularmente notificado, em 16/11/2010 (fl. 09) quanto à infração imputada (fl. 01) em 08/10/2010, não tendo, contudo, apresentado peça de Defesa. Foi, ainda, regularmente notificado em 14/05/2013 (fl. 29) quanto à decisão de primeira instância (fls. 16 a 17), tendo apresentado o seu tempestivo Recurso em 24/05/2013 (fl. 30 a 37). Igualmente, foi o interessado devidamente notificado a respeito da possibilidade de agravamento da sanção em 14/04/2016 (fl. 47), não tendo, contudo, apresentado razões complementares de recurso.

Desta forma, aponto a regularidade processual do presente processo, o 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 Junta Recursal.

2. DO MÉRITO:

2.1. Quanto à fundamentação da matéria – Exceder os limites de horas de voo:

O interessado foi autuado por ter extrapolado o limite de horas de voo do 3º trimestre de 2010, infração capitulada na alínea “p” do inciso II do Art. 302 do CBAer (Lei nº 7.565 de 19/12/1986) c/c alínea “c” do art. 30 da Lei nº 7.183 de 05/04/1984, a qual assim dispõe *in verbis*:

CBAer

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;

(Grifos nossos)

Cumpra mencionar a norma complementar que estabelece as diretrizes sobre os limites e horas de trabalho ou de voo. Assim, a Lei nº 7.183, de 05/04/1984, a qual regula o exercício da profissão de aeronauta, estabelece a definição de aeronauta (artigo 2º), de tripulante (artigo 4º), de tripulação (artigo 8º), os tipos de tripulação (artigo 9º), bem como “hora de voo” ou “tempo de voo” (artigo 28).

Em específico, sobre o momento em que é iniciada e interrompida a contagem do tempo de voo, temos:

Lei nº 7.183, de 05/04/1984

Art. 28 - Denomina-se "hora de voo", ou "tempo de voo" o período compreendido entre **o início do deslocamento**, quando se tratar de **aeronave de asa fixa**, ou entre a "partida" dos motores, quando se tratar de aeronave de asa rotativa, em ambos os casos para fins de decolagem até o momento em que respectivamente, se imobiliza ou se efetua o "corte" dos motores, ao término do voo (calço-a-calço). **(Grifos nossos)**

VOTO DO RELATOR – Sr. Julio Cezar Bosco Teixeira Ditta – Matr. SIAPE 1286366.

Observa-se que a citada Lei nº 7.183/1984 dispõe, em sua Seção V, art. 30, sobre os limites de voo e de pouso:

Lei nº 7.183, de 05/04/1984

SEÇÃO V - DOS LIMITES DE VÔO E DE POUSO

Art. 30 - Os limites de tempo de voo do tripulante não poderão exceder em cada mês, trimestre ou ano, respectivamente:

- a) em aviões convencionais: 100 - 270 - 1.000 horas;
- b) em aviões turboélices: 100 - 255 - 935 horas;
- c) em aviões a jato: 85 - 230 - 850 horas;** e
- d) em helicópteros: 90 - 260 - 960 horas.

(Grifos nossos)

Dessa forma, a norma é clara quanto ao limite de horas de voo trimestral a ser observado pelo aeronauta.

Do mesmo modo, cumpre noticiar que a conduta infracional e a sua respectiva penalização estavam, à época da infração, também previstas no item “p” – código ELT da Tabela de Infrações II (Infrações Imputáveis a Aeronautas e Aeroviários ou Operadores de Aeronaves) do Anexo I da Resolução ANAC nº. 25, de 25 de abril de 2008, que ora se colaciona:

CÓDIGO BRASILEIRO DE AERONÁUTICA - ART. 302				
II – INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS A AERONAUTAS E AEROVIÁRIOS OU OPERADORES DE AERONAVES				
COD	Infração	Mínimo	Médio	Máximo
ELT	p) Exceder, fora dos casos previstos em Lei, os limites de horas de trabalhos ou de voo;	R\$ 2.000,00	R\$ 3.500,00	R\$ 5.000,00

Assim, conclui-se que o aeronauta não poderia ter excedido os limites de horas de voo, conforme apurado pela fiscalização a teor de fl. 02.

2.2 Quanto às questões de fato:

Observa-se que a fiscalização constatou, durante inspeção na empresa PASSAREDO TRANSPORTES AÉREOS LTDA. que o piloto EDILSON ANTONIO PEREIRA teria extrapolado o limite trimestral de horas de voo para avião a jato, durante o terceiro trimestre de 2010, configurando, assim, o ato infracional.

2.3 Quanto às alegações do interessado:

Em sede recursal (fl. 30 a 37), aduziu que teria havido *bis in idem* pela lavratura do AI 6054/2010, em face do interessado e de um outro Auto de Infração, cujo número não informou, em face da empresa, pela extrapolação do limite do horas do aeronauta ora interessado, por entender que haveria responsabilidade subsidiária entre a empresa PASSAREDO TRANSPORTES AÉREOS LTDA. e o aeronauta ora interessado; no mérito, alegou a circunstância excludente de responsabilidade consistente no argumento de que, por ser empregado da PASSAREDO TRANSPORTES AÉREOS LTDA., não poderia o aeronauta ter sido responsabilizado por ultrapassar o limite de horas durante o mês de maio de 2010, pois entende que a empresa seria o ente responsável pelo controle de horas e pela operação; que devido ao fato de vários tripulantes terem pedido demissão da empresa, a mesma teria passado a operar com número insuficiente de tripulantes, sendo, em contrapartida, obrigada a cumprir os HOTRANS aprovados, de modo a evitar atrasos e cancelamentos em suas rotas; subsidiariamente, requereu a aplicação da pena de advertência; ao final, alegou que o valor da multa feriria o princípio da razoabilidade.

VOTO DO RELATOR – Sr. Julio Cezar Bosco Teixeira Ditta – Mat. SIAPE 1286366.

Quanto às alegações de solidariedade e *bis in idem*, tais se encontram afastadas no item 1.1, em preliminares deste voto.

No que concerne a excludente de responsabilidade alegada no sentido que a empresa empregadora seria a responsável, de fato, pela autuação em tela, tal não pode prosperar, pois contraria o estabelecido no Código Brasileiro de Aeronáutica (CBAer), nos artigos 122, 123 e 165, *in verbis*:

CBAer

Art. 122. Dá-se a exploração da aeronave quando uma pessoa física ou jurídica, proprietária ou não, a utiliza, legitimamente, por conta própria, com ou sem fins lucrativos.

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

(...)

II - o proprietário da aeronave ou quem a use diretamente ou através de seus prepostos, quando se tratar de serviços aéreos privados;

(...)

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

(...)

§ 3º Durante a viagem, o Comandante é o responsável, no que se refere à tripulação, pelo cumprimento da regulamentação profissional no tocante a:

(...)

II - limites de voo;

(...)

(Grifos nossos)

Com isso, resta clara a responsabilidade do comandante, neste caso como preposto do proprietário da aeronave em operação, acerca do cumprimento da regulamentação profissional, especificamente, no tocante ao limite de horas de voo, seja mensal, trimestral ou anual.

Assim, as alegações, quanto ao mérito, não podem afastar a sua responsabilidade administrativa quanto ao ato infracional cometido, pois mesmo que o quadro de funcionários da empresa aérea esteja incompleto e com isso, resulte em dificuldades em relação a operação das aeronaves, nenhum tripulante está isento de cumprir o estabelecido na Lei do Aeronauta (Lei nº 7.183/84), especificamente em sua alínea “c” do art. 30.

Quanto à solicitação da multa ser convertida para pena de advertência, cabe observar que o CBAer indica, no seu artigo 289, as providências administrativas que a autoridade aeronáutica poderá tomar de acordo com a redação que segue:

CBAer

Art. 289. Na infração aos preceitos deste Código ou da legislação complementar, a autoridade aeronáutica poderá tomar as seguintes providências administrativas:

I - multa;

II - suspensão de certificados, licenças, concessões ou autorizações;

III - cassação de certificados, licenças, concessões ou autorizações;

IV - detenção, interdição ou apreensão de aeronave, ou do material transportado;

V - intervenção nas empresas concessionárias ou autorizadas.

Dessa forma, no presente caso, não se aplica a possibilidade de advertência, visto que a irregularidade constatada trata-se de um cristalino ato infracional, sendo cabível, a aplicação de multa, conforme o inciso I do art. 289 do CBAer.

VOTO DO RELATOR – Sr. Julio Cezar Bosco Teixeira Ditta – Mat. SIAPE 1286366.

No que concerne à alegação de desrespeito aos princípios jurídicos da razoabilidade, informo que a este Relator, no pleno exercício de sua competência, não é atribuído questionar as normas regularmente elaboradas por esta Agência Nacional de Aviação Civil, com exceção das manifestamente ilegais, o que não se aplica de nenhum modo ao caso presente. Ademais, não obstante ao pedido, não se pode afrontar o princípio constitucional da legalidade, visto que os valores das multas são aplicados conforme legislação vigente à época do fato (Resolução ANAC nº 25/2008).

Quanto à solicitação de redução do valor da multa aplicada, cumpre destacar que o setor competente em primeira instância já empregou o patamar mínimo referente ao ato infracional em exame.

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.

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

3. DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

Pelo exposto, fica constatado que houve, de fato, violação à legislação, com a prática de infração cuja autuação está fundamentada na **alínea 'p' do inciso II do art. 302 do CBA c/c alínea "c" do art. 30 da Lei nº 7.183 de 05/04/1984**, restando analisar a adequação do valor da multa aplicada, que, segundo o que dispõe o CBA, deve refletir a gravidade da infração (Lei nº 7.565/86, art. 295).

3.1 Das condições atenuantes:

No caso em tela, não poderemos aplicar qualquer condição atenuante, das dispostas nos diversos incisos do § 1º do artigo 22 da Resolução nº. 25/08.

3.2 Das condições agravantes:

Igualmente, verifica-se que *no caso em tela* não é possível se aplicar quaisquer das condições agravantes dispostas nos diversos incisos do § 2º do artigo 22 da Resolução nº. 25/08.

3.3 Da sanção a ser aplicada em definitivo:

Quanto ao valor da multa aplicada pela decisão de primeira instância administrativa – R\$ 2.000,00 (dois mil reais), cabe observar que, ao consultar as informações (fl. 41) sobre o interessado no Sistema Integrado de Gestão de Créditos (SIGEC), na data de 23/03/2016, verificou-se a existência de processo (SIGAD – **60800.024154/2010-83**, Crédito de Multa nº **644.471/14-7**) cuja data da infração, 20/08/2010, ocorreu no prazo de, aproximadamente, 02 (dois) meses antes a contar da data da infração do presente processo e se encontra com decisão definitiva, de modo que, não é passível de ser admitida a circunstância atenuante prevista no inciso III, do § 1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008.

4. DO VOTO

Desta forma, opino voto por conhecer e **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **AGRAVANDO**, assim, a sanção aplicada pelo setor de decisão de primeira instância administrativa para o valor de **R\$ 3.500,00 (três mil e quinhentos reais)**, que é o correspondente ao **patamar médio** atribuído à infração em tela.

VOTO DO RELATOR – Sr. Julio Cezar Bosco Teixeira Ditta – Mat. SIAPE 1286366.

É o meu voto.

Rio de Janeiro, 28 de setembro de 2017.


JULIO CEZAR BOSCO TEIXEIRA DITTA
Analista Administrativo – SIAPE 1286366
Membro Julgador da ASJIN - RJ
Nomeado pela Portaria ANAC nº. 1.137/2013

	<h1>CERTIDÃO DE JULGAMENTO</h1>	<h1>ASJIN</h1>
---	-------------------------------------	----------------

AUTUAÇÃO

Processo (nº SIGAD): 60800.026114/2010-76	Crédito de Multa (nº SIGEC): 636.357/13-1
AI/NI: 06054/2010	Data Lavratura: 20/10/2010
Interessado: EDILSON ANTÔNIO PEREIRA	
Matéria: Extrapolação dos limites de horas de voo de tripulante – alínea “p” do inciso III do art. 302 do CBAer.	
Relator: Julio Cezar Bosco Teixeira Ditta – Analista Administrativo - Mat. SIAPE nº 1286366	
Presidente da Sessão: Sra. Vera Lúcia Rodrigues Espíndula – SIAPE 2104750	

CERTIDÃO

Certifico que a Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, ao apreciar o processo em epígrafe na sessão realizada nesta data, proferiu a seguinte decisão em segunda instância administrativa:

A ASJIN, por unanimidade, votou por **NEGAR PROVIMENTO** ao Recurso, **AGRAVANDO** a sanção aplicada pelo competente setor de primeira instância, para o valor RS 3.500,00 (três mil e quinhentos reais), nos termos do voto do Relator.

Os Membros Julgadores votaram com o Relator.

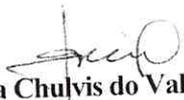
Encaminhe-se à Secretaria da Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância para as providências de praxe.

Rio de Janeiro, 28 de setembro de 2017.


VERA LÚCIA RODRIGUES ESPÍNDULA
 PRESIDENTE DA SESSÃO RECURSAL

De acordo,


Julio Cezar Bosco Teixeira Ditta
 Analista Administrativo - SIAPE 1286366
 Membro Julgador da ASJIN - RJ
 Portaria ANAC nº 1.137, de 06 de maio de 2013.


Érica Chulvis do Val Ferreira
 Especialista em Regulação de aviação Civil – SIAPE 1525365
 Membro Julgador da ASJIN - RJ
 Portaria ANAC nº 2.869, de 31 de outubro de 2013.

EM BRANCO