

PARECER N° 368/2018/ASJIN
PROCESSO N° 00065.005729/2012-60
INTERESSADO: RICARDO APARECIDO MIGUEL

Submeto à apreciação de Vossa Senhoria Proposta de DECISÃO ADMINISTRATIVA DE SEGUNDA INSTÂNCIA por operar aeronave PR-NOB com peso de decolagem acima dos máximos estabelecidos.

MARCOS PROCESSUAIS

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Tripulante / Aeroporto / Balção / Local / Hora / Portão de Embarque / etc. (dados para individualização)	Data da Infração	Lavratura do AI	Notificação do AI	Decisão de Primeira Instância (DC1)	Notificação da DC1	Multa aplicada em Primeira Instância	Protocolo do Recurso	Aferição Tempestividade
00065.005729/2012-60	646848159	4465/2011	RICARDO APARECIDO MIGUEL	10/06/2011	18/08/2011	16/02/201	05/02/2015	09/04/2015	2.100,00	27/04/2015	13/05/2015

Enquadramento: alínea "o", do inciso I do artigo. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA, associado ao item 135.379(a) do RBAC 135.

Infração: realizar voo com peso de decolagem acima do máximo permitido.

Proponente: Hildenise Reinert - Membro julgador da ASJIN/ANAC - Portaria Nomeação n° 2218, de 17 de setembro de 2014.

INTRODUÇÃO

1. Trata-se de recurso interposto por RICARDO APARECIDO MIGUEL, em face da decisão proferida no curso dos Processos Administrativos relacionados supra, conforme registrado no Sistema Eletrônico de Informações – SEI desta Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC da qual restou aplicada sanção de multa, consubstanciada no crédito registrado no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC sob o número 646848159, com a seguinte descrição:

Auto de Infração 4465/2011:0 Comandante RICARDO APARECIDO MIGUEL, CANAC 890533, operou a aeronave PR-NOB com peso de decolagem acima dos máximos estabelecidos, contrariando o que preceitua o item 135.379(a) do RBAC 135, afetando a segurança de voo.

2. A materialidade da infração está caracterizada documentalmentemente nos autos, conforme se observa na cópia da Tela do SACI do status da aeronave PR-NOB (fls. 3v e 5 v), cópia do manifesto de carga (fl. 04 e 06) cópia da página 12 do Diário e Bordo n° 016/PR -NOB/2011 (fl. 4v e 07), e cópia da Tela do SACI do detalhe aeronavegante (fl. 9).

3. Por oportuno, destaca-se que o presente modelo de análise tem respaldo no art. 50, §2°, da Lei 9.784/1999.

HISTÓRICO

4. **Relatório de Fiscalização e Acontecimentos Relevantes** - A infração fundamenta-se na auditoria especial realizada na Base Principal Nacional RBAC 135 OPS nas áreas de operações e treinamento, no qual constatou-se onde constatou-se que o comandante Ricardo Aparecido Miguel que comandou o voo 4879, no dia 10/06/2011, por meio da coordenação de voo em conjunto com a empresa NOAR - Nordeste Aviação Regional Linhas Aéreas LTDA operou a aeronave PR-NOB com peso acima do permitido para decolagem -PMD = 6600kg.

5. **Da Ciência da Infração e Defesa Prévia** - Notificada da lavratura do Auto de Infração em 16/02/2012, defesa na qual argui que o peso máximo de decolagem de aeronave equivale a 6.600kg, e o máximo de taxi a 6.620kg (conforme Flight Manual L 410 UVP -E20 SEÇÃO 2 - Limitações - page 3 - item 2.1). Cogita a possibilidade de que o acréscimo de última hora de 50 kg de combustível, pode ter ocorrido por prudência da tripulação, em virtude das condições meteorológicas, o que é uma prerrogativa do comandante.

6. Argumenta que a referida aeronave tinha sido submetida a uma alteração referente a retirada do sistema anti-gelo e alternador devido ao cumprimento do boletim n° L410UVP-E/188b Revision n° 5. Com essa retirada, subtraiu-se 48, 1 kg e, desse modo, o peso de decolagem real no voo em questão foi de 6.524 Kg, dentro dos limites previstos. Acrescenta que o totalizador de combustível da aeronave não é digital e, desse modo, as marcações de 25 em 25 kg não são precisas. Enfatiza que neste contexto é que os pilotos registram as pesagens do Diário de Bordo.

7. **Do Despacho Sancionador de Regularidade Processual** - há diligência da área técnica para que o fiscal que lavrou o auto de infração regularizasse sua assinatura, fls. 27.

8. **Da Decisão de Primeira Instância** - Em 05/02/2015, a autoridade competente constatou com base nas informações constantes nos autos que o tripulante operou a aeronave acima do peso máximo permitido, aplicando sanção no patamar médio no valor de R\$2.100,0, (dois mil e cem reais), com fundamento na alínea "o" do inciso I, do art. 302 do CBA.

9. **Das razões de recurso** - Ao ser notificada da decisão de primeira instância, a interessada protocolou recurso nesta Agência, por meio do qual reitera as suas alegações de defesa, e requer a nulidade do auto de infração.

10. **É o relato.**

11. **Da Regularidade Processual** - Considerados os marcos apontados no início dessa análise, acuso regularidade processual nos presentes feitos. Foram preservados todos os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitados os princípios da Administração Pública, em especial contraditório e ampla defesa. Julgo os processos aptos para receber a decisão de segunda instância administrativa por parte desta Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância - ASJIN.

Da Fundamentação - Mérito

Quanto à fundamentação da matéria

12. A infração foi capitulada com base na alínea "o", do inciso I, do art. 302 da Lei n° 7.565, de 19/12/1986, que dispõe o seguinte:

CBA
 Art. 302. A multa será aplicada pela prática das seguintes infrações:
 (...)
 f- infrações referentes ao uso de aeronaves:
 (...)
 m) realizar voo com peso de decolagem ou número de passageiros acima dos máximos estabelecidos.

13. O RBAC 135, em sua seção 135.379 dispõe o seguinte:

135.379 Aviões categoria transporte com motores a turbina: limitações de decolagem
 (a) Ninguém, operando um avião categoria transporte com motores a turbina pode decolar com esse avião a um peso maior que aquele indicado no Manual de Voo da Aeronave (AFM ou RFM) para a altitude do aeródromo e para a temperatura ambiente existente na decolagem.

91.423 - PESAGEM E BALANCEAMENTO DE AERONAVES
 (...)
 (c) Não obstante o estabelecido nos parágrafos (a) e (b) desta seção, qualquer aeronave deve ser repesada:
 RBHA 91
 (1) sempre que houver dúvidas quanto à exatidão de seu peso e balanceamento;
 (2) após ter sido submetida a serviços de manutenção, modificações e reparos que possam ter

alterado seu peso, incluindo pintura geral, grandes reparos, grandes modificações, mudanças de configuração, etc

14. Nesse sentido, vale ressaltar o que prevê a seção 135.63 (c) do RBHA 135

135.63 – REQUISITOS DE CONSERVAÇÃO DE REGISTROS

- (...)
(c) Cada detentor de certificado é responsável pela preparação e precisão de um manifesto de carga em duplicata contendo informações concernentes ao carregamento da aeronave. O manifesto deve ser preparado antes de cada decolagem e deve incluir:
(1) o número de passageiros;
(2) o peso total da aeronave carregada;
(3) o peso máximo de decolagem permitido para o voo;
(4) os limites do centro de gravidade;
(5) o centro de gravidade da aeronave carregada, exceto que o centro de gravidade real não precisa ser calculado se a aeronave for carregada de acordo com um planejamento de carregamento ou outro método aprovado que garanta que o centro de gravidade da aeronave carregada está dentro dos limites aprovados.
Nesses casos deve ser feita uma anotação no manifesto indicando que o centro de gravidade está dentro dos limites conforme um planejamento de carregamento ou outro método aprovado;
(6) a matrícula de registro da aeronave ou o número do voo;
(7) a origem e o destino; e
(8) identificação dos tripulantes e as suas designações.
(...)

15. Como se vê a conduta infracional do autuado tem aplicação direta do CBA.

16. **DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO E DO COTEJO DOS ARGUMENTOS DE DEFESA.**

17. No concernente a alegação de que aeronave tinha sido submetida a uma alteração referente a retirada do sistema anti-gelo e alternador devido ao cumprimento do boletim nº L410UVP-E/188b Revision nº 5. Com essa retirada, subtraiu-se 48, 1 kg e, desse modo, o peso de decolagem real no voo em questão foi de 6.524 Kg, dentro dos limites previstos. Aponto que nos Manifestos de Carga da Aeronave PR-NOB consta como peso máximo de decolagem da referida aeronave como 6.600 kg o mesmo encontrado no SACI, consoante (fls. 03 e 05).

18. Quanto a diferença de 50 kg entre os valores de combustível registrados nos Manifestos de Combustível de Carga e no Diário de Bordo. Constatou-se que o peso de cada passageiro adulto seria 75 kg e o da tripulação é de 185 kg. O peso da aeronave foi obtido do Relatório Final do acidente ocorrido com a aeronave em 18/07/2011, desse modo, apura-se, mesmo descontados os 20 kg de combustível no taxi a aeronave foi operada acima do peso máximo permitido, consoante memória de cálculo às (fls. 32) realizada pelo setor de primeira instância julgadora.

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

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

21. Nesse passo, a DC1 devidamente motivada e fundamentada pelo decisor competente de 1ª Instância Julgadora, confirmou, de forma clara e objetiva, a materialidade infracional imputada a interessada pela fiscalização.

22. Destarte, 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 anteriores decisões, e respaldo na motivação descrita na decisão de primeira instância, "per relationem", esta relatora endossa os argumentos trazidos por aquele decisor em sede de primeira instância para a confirmação da prática infracional, bem como a fundamentação e a motivação da penalidade aplicada, declarando concordância a fim de que passem a fazer parte integrante do presente parecer.

23. Consta-se que os fatos alegados pela fiscalização subsumem-se aos descritos na conduta tipificada como prática infracional, bem como fundamentam e motivam a penalidade aplicada. E, nesse sentido, aponto que tal alegação desituída das necessárias provas não afastam a presunção de veracidade que favorece o ato da Administração, a qual, ademais, "in casu" encontra-se documentada pela fiscalização no sentido de confirmar materialidade da infração.

24. **ENQUADRAMENTO E DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO**

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

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

27. Da mesma forma, entende-se que a Interessada 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 artigo 22, § 1º, inciso II.

28. Para a análise da circunstância atenuante prevista no inciso no artigo 22, § 1º, inciso III ("a inexistência de aplicação de penalidades no último ano"), é necessária pesquisa para identificar a eventual existência de sanção aplicada ao ente regulado no período de um ano encerrado em 10/06/2011 – que é a data da infração ora analisada.

29. Em pesquisa no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC dessa Agência, ora anexada a essa análise, ficou demonstrado que há penalidade anteriormente aplicada à Autuada nessa situação, portanto, é inexistente a aplicação de circunstância atenuante como causa de diminuição do valor da sanção, fls. 29.

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

31. Dada a inexistência de circunstância atenuante aplicável ao caso, sugere-se que a sanção a ser aplicada seja quantificada em R\$ 2.100,00 (dois mil e cem reais), que é o valor médio previsto, à época dos fatos, para a hipótese do da Tabela II, do Anexo I da Resolução ANAC nº 25/2008.

32. **Da sanção a ser aplicada em definitivo** - Quanto ao valor da multa aplicada pela decisão de primeira instância administrativa, sugiro pela manutenção do valor da sanção em R\$ 2.100,00 (dois mil e cem reais), tendo em vista os valores previstos na Resolução ANAC nº 25/2008, para infração capitulada o artigo. 302, inciso I, alínea "o" do CBA, constantes do Anexo I, Tabela I – INFRAÇÕES REFERENTES AO USO DE AERONAVES, COD RVP, letra "m" – Realizar voo com peso de decolagem ou número de passageiros acima dos máximos estabelecidos.

33. **CONCLUSÃO**

34. Pelo exposto, sugiro por **Negar Provimento ao recurso**, mantendo a sanção no **patamar médio de R\$ 2.100,00 (dois mil e cem reais)**, em desfavor de RICARDO APARECIDO MIGUEL, conforme quadro abaixo:

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Tripulante / Aeroporto / Balção / Local / Hora / Portão de Embarque / etc.(dados para individualização)	Data da Infração	Infração	Enquadramento	Sanção a ser aplicada em definitivo
						alínea "o", do inciso	

00065.005729/2012-60	646848159	4465/2011	RICARDO APARECIDO MIGUEL	10/06/2011	realizar voo com peso de decolagem acima do máximo permitido.	do artigo. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA, associado ao item 135.379(a) do RBAC 135.	R\$ 2.100,00
----------------------	-----------	-----------	--------------------------	------------	---	---	--------------

34.1. No tocante às notificações do caso, observe-se o endereço apontado pelo interessado, qual seja: a Rua Setubal 596 Edifício Nat Dias, Apat. 802 Boa Viagem -Recife - PE, CEP 51030010, conforme fls. 55 dos autos.

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

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

Hildenise Reinert

Analista Administrativo

Membro julgador da ASJIN/ANAC - Portaria Nomeação nº 2218, de 17 de setembro de 2014.



Documento assinado eletronicamente por **Hildenise Reinert, Analista Administrativo**, em 20/02/2018, às 19:00, 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 **1535247** e o código CRC **6FC54BEE**.

Referência: Processo nº 00065.005729/2012-60

SEI nº 1535247



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

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 452/2018

PROCESSO Nº 00065.005729/2012-60

INTERESSADO: RICARDO APARECIDO MIGUEL

1. De acordo com a proposta de decisão (1535247) Ratifico na integralidade os entendimentos da análise referenciada, adotando-os como meus e tornando-os parte integrante desta decisão, com respaldo nos termos do artigo 50, §1º da Lei nº 9.784/1999.

2. Consideradas as atribuições a mim conferidas pela Portaria nº 3.403, de 17 de novembro de 2016 e Portaria nº 2.829, de 20 de outubro de 2016 e com lastro no art. 17-B da Resolução ANAC nº 25/2008, e competências ditadas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381/2016, **DECIDO:**

- **NEGAR PROVIMENTO** ao Recurso, **mantendo a decisão aplicada pelo setor de primeira instância administrativa no patamar médio de R\$ 2.100,00 (dois mil e cem reais)**, em desfavor de RICARDO APARECIDO MIGUEL, por realizar voo com peso de decolagem acima do máximo permitido, que por sua vez constitui mácula ao art. 302, inciso I, alínea "o" da Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986 associado ao item 135.379(a) do RBAC 135.

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Tripulante / Aeroporto / Balção / Local / Hora / Portão de Embarque / etc.(dados para individualização)	Data da Infração	Infração	Enquadramento	Decisão de segunda instância administrativa
00065.005729/2012-60	646848159	4465/2011	RICARDO APARECIDO MIGUEL	10/06/2011	realizar voo com peso de decolagem acima do máximo permitido.	alínea "o" , do inciso I do artigo. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA, associado ao item 135.379(a) do RBAC 135.	NEGAR PROVIMENTO ao Recurso, mantendo a decisão aplicada pelo setor de primeira instância administrativa no patamar médio de R\$ 2.100,00 (dois mil e cem reais)

3. À Secretaria.

4. No tocante às notificações do caso, observe-se o endereço apontado pelo interessado, qual seja: a Rua Setubal 596 Edifício Nat Dias, Apat. 802 Boa Viagem -Recife - PE, CEP 51030010, conforme fls. 55 dos autos.

5. Notifique-se.

BRUNO KRUCHAK BARROS

SIAPE 1629380

Presidente Turma Recursal – BSB

Assessor de Julgamento de Autos em Segunda Instância Substituto



Documento assinado eletronicamente por **Bruno Kruchak Barros, Presidente de Turma**, em 26/02/2018, às 21:41, 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 **1542097** e o código CRC **4541AB8C**.

Referência: Processo nº 00065.005729/2012-60

SEI nº 1542097