



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

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 1134/2018

PROCESSO Nº 60800.243171/2011-07

INTERESSADO: FIRST CLASS GROUP ADMINISTRAÇÃO E PARTICIPAÇÕES LTDA

Brasília, 04 de maio de 2018.

1. De acordo com a proposta de decisão (SEI nº1771952), 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 dadas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução n 381/2016, tratando-se de ser matéria de saneamento da dosimetria aplicada em primeira instância, **DECIDO SEM POR FIM AO PROCESSO:**

- **QUE O INTERESSADO SEJA NOTIFICADO ACERCA DA POSSIBILIDADE DE AGRAVAMENTO**, para o valor de **4.200,00 (sete mil e reais) para cada infração**, que é o correspondente ao patamar médio previsto no Tabela de Infrações do Anexo II, da Resolução nº 25/2008, pela prática do disposto no 302, inciso I, alínea "o" da Lei nº 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), de forma que, *querendo*, venha apresentar no prazo de 10 (dez) dias suas alegações, cumprindo-se, com isto, o disposto no artigo 64 da Lei 9.784/1999, considerando ser este ajuste questão exclusivamente processual.

3. À Secretaria.

4. 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 09/05/2018, às 14:20, 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 **1782671** e o código CRC **889D4205**.

Referência: Processo nº 60800.243171/2011-07

SEI nº 1782671



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
REGISTRO AERONÁUTICO BRASILEIRO
CERTIDÃO DE PROPRIEDADE E ÔNUS REAIS

**CERTIFICO QUE NO LIVRO(S) E PÁGINA(S) ABAIXO, DO REGISTRO AERONÁUTICO
BRASILEIRO, CONSTA O SEGUINTE:**

LIVRO: 98

PÁGINA: 132

MARCAS: PR-OMO FABRICANTE: EUROCOPTER FRANCE MODELO: AS 350 B2
Nº DE SÉRIE: 4610 CATEGORIA DE REGISTRO: TPP
PROPRIETÁRIO: FIRST CLASS GROUP ADM.E PARTIC.LTDA CPF/CNPJ: 02383897000105
ENDEREÇO: RUA JOSE ROBERTO MACEDO SOARES N.19 GAVEA CIDADE: RIO DE JANEIRO UF: RJ
CEP: 22470100

CPF do Nome do
Depositário: Depositário:

OPERADOR: FIRST CLASS GROUP ADM.E PARTIC.LTDA CPF/CNPJ: 02383897000105
ENDEREÇO: RUA JOSE ROBERTO MACEDO SOARES N.19 GAVEA CIDADE: RIO DE JANEIRO UF: RJ
CEP: 22470100

AERONAVE E OBJETO DE:

MATRÍCULA

Considerando os documentos juntados ao Processo nº 60800.022655/2010-25, de 10 de setembro de 2010, fica inscrita a Matrícula de uma aeronave de fabricante EUROCOPTER, modelo AS350B2, com nº de série 4610 e marcas PR-OMO, operada na categoria TPP, ano 2009 e PMD 2250 Kg, proprietário FIRST CLASS GROUP ADMINISTRAÇÃO E PARTICIPAÇÕES LTDA, CNPJ 02.383.897/0001-05, com sede na Rua José Roberto Macedo Soares, nº 19, Gávea, Rio de Janeiro/RJ, CEP 22470-100.

Obs. No Comprovante de Importação consta a Declaração de Importação de nº 10/1316033-0, e valor total da importação de R\$ 2.866.804,27 (Dois milhões, oitocentos e sessenta e seis mil, oitocentos e quatro reais e vinte e sete centavos) com data do registro 03 de agosto de 2010 e data do desembaraço 04 de agosto de 2010. (fl.06). Foi emitido Export Certificate of Airworthiness de nº E442046, com data de 02 de junho de 2010 (fl. 04).

NOTA DE VENDA (BILL OF SALE)

Considerando os documentos juntados ao Processo nº 60800.022655/2010-25, de 10 de setembro de 2010, fica inscrita uma NOTA DE VENDA (BILL OF SALE), emitida em 07 de julho de 2010, por Carlos Dolabella, Diretor da AIRINVESTMENTS, LLC, o qual assina e afirma que vende, autoriza, transfere e entrega todos os direitos, títulos e interesses sobre uma aeronave de fabricante EUROCOPTER, modelo AS350B2, com nº de série 4610 e marcas estrangeiras N824LF, à proprietário FIRST CLASS GROUP ADMINISTRAÇÃO E PARTICIPAÇÕES LTDA, CNPJ 02.383.897/0001-05, com sede na Rua José Roberto Macedo Soares, nº 19, Gávea, Rio de Janeiro/RJ, CEP 22.470-100.(fl.03).

AVERBAÇÃO DE SEGURO DE AERONAVE

Considerando os documentos juntados ao Processo nº 60800.022655/2010-25, de 10 de setembro de 2010, fica averbado, conforme Art. 283 da Lei 7.565, de 19 de dezembro de 1986, o CERTIFICADO DE SEGURO AERONÁUTICO, Apólice nº 152751, de BRADESCO SEGUROS, com prazo de vigência desde 24 (vinte e quatro) horas de 03 de setembro de 2010 até 24 (vinte e quatro) horas de 04 de junho de 2011, referente à uma aeronave de fabricante EUROCOPTER, modelo AS350B2, com nº de série 4610 e marcas PR-OMO, operada na categoria TPP, ano 2009 e PMD 2250 Kg, endossado em nome de FIRST CLASS GROUP ADMINISTRAÇÃO E PARTICIPAÇÕES LTDA, CNPJ 02.383.897/0001-05. Seguro Garantia R.E.T.A. - Classes 1, 2, 3 e 4. Limite unitário e máximo por acidente para a Classe 1 é de R\$ 44.187,42 e R\$ 220.937,10, respectivamente. Limite unitário e máximo por acidente para a Classe 2 é de R\$ 44.187,42. Limite único para as Classes 3 e 4 é de R\$ 174.629,74. Limite máximo por acidente por aeronave é de R\$ 439.754,26. Demais termos e condições conforme CERTIFICADO ora averbado e juntado ao referido processo à fl. 13.



A aceitação desta certidão está condicionada a verificação de sua autenticidade na internet, no endereço
<https://sistemas.anac.gov.br/aeronave/CadastrarConfirmaAutenticidade/FormFiltrar.do>

Código de controle da certidão: 673555

Atenção: qualquer rasura ou emenda invalidará este documento. Elaborada via INTERNET.

Consulta realizada às:11:29:55 do dia 02/05/2018 (hora e data de Brasília).

PARECER Nº 1036/2018/ASJIN
 PROCESSO Nº 60800.243171/2011-07
 INTERESSADO: FIRST CLASS GROUP ADMINISTRAÇÃO E PARTICIPAÇÕES LTDA

Submeto à apreciação de Vossa Senhoria Proposta de DECISÃO ADMINISTRATIVA DE SEGUNDA INSTÂNCIA sobre recurso interposto contra Decisão de 1ª Instância que multou a empresa em epígrafe por realizar voo com peso de decolagem ou número de passageiros acima dos máximos estabelecidos.

ANEXO

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 (fl. 10)	Despacho de Pedido de Diligência (fls. 38)	Despacho de cumprimento de diligência (fls. 39 à 52)	Decisão de Primeira Instância - DC1 (fls. 54 à 55-v)	Notificação da DC1 (AR fl. 59)	Protocolo/Postagem do Recurso (fls. 64 à 72)	Aferição Tempestividade (fl. 105)	Prescrição Intercorrente
60800.243171/2011-07	647629155	04904/2011	PR-OMO	17/06/2011	23/08/2011	14/03/2012	20/06/2012	24/03/2013	22/04/2015	01/06/2015	02/06/2015	14/08/2015	31/05/2018

Enquadramento: art. 302, inciso I, alínea "o" da Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986 c/c a Seção 91.205(b)(15) do RBHA 91.

Infração: realizar voo com peso de decolagem ou número de passageiros acima dos máximos estabelecidos.

Proponente: [Isaias de Brito Neto - SIAPE 1291577 - Portaria ANAC nº 0644/DIRP/2016.]

INTRODUÇÃO

1. Trata-se de recurso interposto pela **FIRST CLASS GROUP ADMINISTRAÇÃO E PARTICIPAÇÕES LTDA**, em face da decisão proferida no curso do processo em referência, originado do Auto de Infração - AI nº. 04904/2011 lavrado em 23/08/2011, (fl. 01).

2. O Auto de Infração - AI descreve, em síntese, que a empresa contrariou o que preceitua o art. 302, inciso I, alínea "o" da Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986 c/c a Seção 91.205(b)(15) do RBHA 91, a saber:

No dia 17 de junho de 2011, a aeronave PR-OMO foi operada pelo piloto Marcelo Mattoso de Almeida, no aeroporto do município de Porto Seguro-BA (SBPS) com destino ao heliporto SJFE, exercendo a função de piloto em comando, conforme BROA184/GGAP/2011 e permitiu o embarque de passageiros acima dos máximos estabelecidos em seu certificado de aeronavegabilidade, também em inobservância do RBHA 91.205(b)(15) que requer um cinto de segurança aprovado para cada ocupante com 2 ou mais anos de idade.

HISTÓRICO

3. **Relatório de Fiscalização - RF** - (fls. 02) o INSPAC relata que durante o processo de verificação da situação operacional do operador da aeronave PR-OMO, motivado por acidente aéreo ocorrido em 17/06/2011 verificou, após resposta da própria operadora da aeronave a Ofício nº 24/2011/GVAG-SV/GGTA/SSO-ANAC, que a referida aeronave embarcou com o número de passageiros acima dos máximos estabelecidos em seu Certificado de Aeronavegabilidade - CA.

4. **Boletim de Registro de Ocorrência com Aeronave - BROA** - (fls. 03 e 03-v) Ao RF foi anexada cópia do BROA descrevendo a ocorrência da seguinte maneira:

A aeronave decolou do aeródromo de Porto Seguro - BA (SBPS), com plano de voo visual noturno a 500 FT AGL, via litoral, com destino ao heliporto do condomínio Jacuém Ocean Resort-BA (SJFE). Após 07 minutos da decolagem houve a perda do contato radar. A aeronave encontra-se submersa, a aproximadamente 200 mt do litoral. Foram resgatados os corpos de 05 passageiros. Não foram encontrados os corpos do piloto e de uma passageira. Não houve danos a terceiros.

OBS.: em consulta ao Sistema Decerta o voo da ocorrência foi realizado pelo piloto CODANAC 123903.

5. **Resposta da Operadora ao Ofício da ANAC** - Em resposta ao Ofício nº 24/2011/GVAG-SV/GGTA/SSO-ANAC, a operadora encaminhou o documento acostado às folhas 04 e 05, datado de 11/07/2011, informando a respeito do acidente com aeronave matrícula PR-OMO, o que se segue:

- a) haviam 04 adultos, 01 tripulante e 02 crianças, sendo que uma das crianças tinha 02 anos de idade e a outra, 03 anos de idade;
- b) relaciona o nome, a idade de cada passageiro e do tripulante;
- c) traslado. Estavam sendo transportados do Aeroporto Internacional de Porto Seguro para o Condomínio Jacuém Ocean Resort. [...]
- d) do dia 15 até o dia 17, a aeronave estava hangarada no Rio de Janeiro, no dia 17, saiu para voo para Porto Seguro com escala em Vitória ES para abastecimento. [...]
- e) Provavelmente houve plano de voo e notificação da operação realizada no dia 17 e que não sabe informar qual foi o piloto em comando informado.

6. **Defesa Prévia** - A interessada foi notificada da autuação em 14/03/2012, conforme comprova AR (fl. 10) e apresentou Defesa Prévia protocolada/postada na ANAC em 03/04/2012 (fls. 11 à 16 e anexos fls. 17 à 37) na qual alega que as adaptações para a versão *high density*, para 01 (um) piloto e 06 (seis) passageiros, ocorreram em julho de 2009, na filial americana da fabricante da aeronave, ainda com a matrícula americana N824LF, conforme documentos fl. 31 e fotos (fls. 33 à 37), antes da emissão do CA, segundo a autuada.

7. **Despacho de Diligência** (fls. 38) Em 20/06/2012, a SEPIR/SPO - órgão julgador de 1ª Instância da Superintendência de Padrões Operacionais, à época - encaminhou os autos à DAR/RECIFE, órgão técnico da Superintendência de Aeronavegabilidade da ANAC, responsável pela realização da Vistoria Técnica Inicial (VTI), realizada em 22/09/2010, a referida VTI foi realizada para fins de matrícula da aeronave no Registro Aeronáutico Brasileiro.

8. **Resposta ao Pedido de Diligência** - Em resposta ao pedido de diligência, a área técnica encaminhou à SEPIR/SPO cópia dos seguintes documentos:

- a) Laudo de Vistoria da aeronave de marcas PR-OMO, para comprovação da quantidade de assentos no momento da vistoria (22/09/2010) (fl. 40 à 41)
- b) Ficha de Instrumentos e Equipamentos de voo - FIEV (fls. 42 à 43);
- c) Lista de Verificação para realização da vistoria da aeronave de marca PR-OMO, comprovando que houve análise de planta baixa de referida aeronave (fls. 44 à 49);
- d) Planta baixa apresentada durante a vistoria da aeronave de marcas PR-OMO, para comprovação da quantidade de assentos (fl 50); e
- e) Certificado de Seguro apresentado durante a vistoria, com a informação, desta vez produzida pelo próprio operador da quantidade de assentos (fl. 51)

9. **Decisão de 1ª Instância - DC1:** em 22/04/2015, a ACPI/SPO decidiu pela aplicação da

penalidade no patamar mínimo no valor de R\$ 2.400,00 (dois mil e quatrocentos reais), pela prática do disposto no artigo 302, inciso I, alínea "o", do CBAer (fls. 54 à 55-v), considerando a inexistência de circunstâncias agravantes e a existência da circunstância atenuante prevista no inciso III, §1º, do art. 22, da Resolução ANAC nº 25, de 2008: a inexistência de aplicação de penalidades no último ano.

10. **Recurso 2ª Instância** - Após ser regularmente notificada da DC1, em 01/06/2015, conforme comprova AR (fl. 59), a atuada solicitou e obteve cópia e vista dos autos, em 09/06/2015 (fls. 60 à 63) e, em seguida, apresentou Recurso contra a Decisão de 1ª Instância protocolado/postado em 10/06/2015 (fls. 64 à 72 e anexos fls. 73 à 104).

11. **Aferição de Tempestividade do Recurso** - Em Despacho datado de 14/08/2015 (fl. 105), a Secretaria da antiga Junta Recursal certificou a tempestividade do Recurso protocolado/postado pela atuada.

12. Eis que chegam os autos conclusos à análise deste relator em 19/02/2018.

13. **É o relato.**

PRELIMINARES

14. **Análise da ocorrência da prescrição** - A atuada alega que houve o transcurso de mais de 3 (três) anos sem a ocorrência de qualquer ato administrativo capaz de ensejar a interrupção ou suspensão da prescrição intercorrente, nos termos dos arts. 1º e 2º da Lei nº 9.873, de 1999, tendo em conta que a lavratura do AI ocorreria em 23.08.2011 e a decisão condenatória recorrível, em 22/04/2015, sem que tenha havido qualquer causa interruptiva de prescrição e que nem mesmo o despacho de fls. 39 (solicitação de diligência) poderia configurar causa interruptiva do prazo prescricional, haja vista, que o próprio despacho assevera que o encaminhamento do "expediente à DAR/RECIFE" foi única e exclusivamente para que, se possível, confirmasse qual seria a configuração de tripulante mais passageiros na aeronave PR-OMO, na Vistoria Técnica Inicial (VTI) realizada em 22/09/2010. Aduz ainda que aquele ato, qual seja, solicitar informações à DAR/RECIFE não era indispensável para a apuração de fato relevante, tratando-se apenas de mero despacho cujo único propósito era procrastinar o feito, a fim de impedir a ocorrência da prescrição administrativa intercorrente.

15. A interessada foi notificada da autuação em **14/03/2012**, conforme comprova AR (fl. 10).

16. De acordo com o Art. 1º da Lei nº 9.873, de 1999 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. No entanto, de acordo com o inciso I, do art. 2º, da mesma Lei nº 9.873, de 1999, interrompe-se a prescrição pela notificação ou citação do indiciado ou acusado, inclusive por meio de edital. Assim, verificamos aqui - **14/03/2012** - o primeiro marco interruptivo da prescrição para a ação punitiva da Administração Pública, ou seja, a ANAC, no exercício do poder de polícia, teria até o dia **26/03/2017** (cinco anos - prescrição quinquenal) para apurar infração à legislação (CBAer) e prolatar uma "decisão condenatória recorrível" acerca da aplicação ou não das penalidades previstas no art. 289 do CBAer.

17. Essa "decisão condenatória recorrível" foi prolatada em **22/04/2015** pela ACPI/SPO ensejando a aplicação da penalidade no patamar mínimo no valor de R\$ 2.400,00 (dois mil e quatrocentos reais), pela prática do disposto no artigo 302, inciso I, alínea "o", do CBAer (fls. 54 à 55-v), desse modo, **não ocorreu a prescrição quinquenal**, haja vista que a referida prescrição quinquenal ocorreria em **26/03/2017**, uma vez que aquela prescrição fora interrompida pela notificação do atuado acerca da lavratura do AI em 14/03/2012, atendendo assim ao disposto no inciso I, do art. 2º da Lei nº 9.873, de 1999.

18. Além do prazo quinquenal, corre contra a Administração Pública, o prazo previsto no §1º da Lei nº 9.873, de 1999, a saber: *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.*

19. É esse também o entendimento desta Agência, nos termos do Parecer CGCOB/DICON nº 005/2008, de que uma vez instaurado o procedimento administrativo "... correm simultaneamente contra a Administração, a prescrição de cinco anos e a prescrição intercorrente de três anos (...)". Escrutinando-se o texto legal, é possível concluir que a prescrição intercorrente tem alguns requisitos para que se caracterize, quais sejam: i) processo administrativo paralisado por mais de 3 (três) anos; ii) pendente de julgamento ou despacho. É importante que se tenha em mente que estamos diante de um ônus à administração, cujo intento é o combate a morosidade do processo. Este princípio também está estritamente ligado ao princípio constitucional da eficiência na administração pública."

20. No tocante ao Despacho solicitando diligência, datado de 20/06/2012 (fl. 38), há que esclarecer que a DAR/RECIFE, unidade para qual fora encaminhado os autos, é um órgão técnico da Superintendência de Aeronavegabilidade - SAR da ANAC responsável pela Vistoria Técnica Inicial (VTI), realizada em 22/09/2010, cuja finalidade precípua era realizar a matrícula da aeronave no Registro Aeronáutico Brasileiro uma vez que a atuada havia importado a aeronave do exterior e pleiteava matricular a referida aeronave no Brasil.

21. Portanto, apesar de fazer parte da estrutura da ANAC, por força do Regimento Interno da Agência (Resolução nº 110, alínea "e" inciso I, art. 53 e inciso XII, em vigor à época do fato gerador da infração) compete exclusivamente à SAR, órgão da estrutura regimental da ANAC responsável pela VTI, tanto a Certificação de aeronavegabilidade consubstanciada pela emissão do CA, quanto a gestão do Registro Aeronáutico Brasileiro - RAB. Nesse sentido, o Despacho Diligência (fl. 38) teve dois objetivos principais: primeiro, a busca da verdade dos fatos ao obter da área técnica da ANAC os documentos necessários para prosseguimento do feito e, ao mesmo tempo dar ao interessado o direito ao contraditório e à ampla defesa.

22. Nesse sentido, não assiste razão à interessada quando afirma que aquele ato, repita-se, solicitar informações à DAR/RECIFE era indispensável para a apuração de fato relevante, tratando-se apenas de mero despacho cujo único propósito era procrastinar o feito, a fim de impedir a ocorrência da prescrição administrativa intercorrente.

23. Ademais, é entendimento consolidado nesta Agência, inclusive já manifestado pela Procuradoria Geral Federal por meio do Parecer 461/2016/PROT/PFANAC/PGF/AGU, no sentido de que *"não é somente a notificação do indiciado, a realização de atos para apuração em si dos fatos, a prolação de decisão condenatória e a tentativa de conciliação administrativa, que interrompem a prescrição intercorrente. As diligências para localizar o paradeiro da administrado, o saneamento do processo e outros atos que revelem o interesse da Administração, são suficientes para tirar o processo administrativo da "paralisia" e não ocorrer a prescrição intercorrente que, como visto, é uma sanção pela inércia total. (sem grifos no original).*

24. Isso posto, afasto a alegação da ocorrência da prescrição intercorrente no presente feito.

25. **Da Regularidade Processual** - Considerados os marcos apontados no início dessa análise, acuso a 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. Assim, julgo o processo apto para receber a decisão de segunda instância administrativa por parte desta Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância - ASJIN.

FUNDAMENTAÇÃO - MÉRITO E ANÁLISE DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO

26. **Da materialidade infracional e fundamentação da penalidade** - A empresa foi atuada por realizar voo com peso de decolagem ou número de passageiros acima dos máximos estabelecidos e também em inobservância do RBHA 91.205(b)(15) que requer um cinto de segurança aprovado para cada ocupante com 2 ou mais anos de idade, infração capitulada no art. 302, inciso I, alínea "o" da Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986 c/c a Seção 91.205(b)(15) do RBHA 91.

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

(...)

1 - infrações referentes ao uso das aeronaves:

(...)

o) realizar voo com peso de decolagem ou número de passageiros acima dos máximos estabelecidos;

27. O Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica - RBHA 91 estabelece regras governando a operação de qualquer aeronave civil (exceto balões cativos, foguetes não tripulados e balões livres não tripulados que são regidos pelo RBHA 101 e veículos ultraleves não propulsados que são regidos pelo RBHA 104) dentro do Brasil, incluindo águas territoriais. Já a Seção 91.205(b)(15) determina o seguinte:

[...]

91.205 - REQUISITOS DE INSTRUMENTOS E EQUIPAMENTOS, AERONAVE CIVIL MOTORIZADA E COM CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDADE VÁLIDO

(a) [Geral. Exceto como previsto nos parágrafos (c)(3) e (e) desta seção, nenhuma pessoa pode operar uma aeronave civil motorizada, com certificado de aeronavegabilidade válido, em qualquer das operações descritas nos parágrafos (b) até (g) desta seção, a menos que essa aeronave contenha os equipamentos e instrumentos requeridos pelos mesmos parágrafos (ou equivalentes aprovados pelo CT-A/IF) para aquele tipo de operação e que esses equipamentos ou instrumentos estejam em condições operáveis.

[...]

(15) um cinto de segurança aprovado para cada ocupante com 2 ou mais anos de idade. Cada cinto de segurança deve ser equipado com fivelas do tipo metal-com-metal

[...]

28. **Das razões recursais** - Em sede de recurso, informada com a DC1, a autuada repete os argumentos apresentados em sede de defesa prévia, a saber:

a) foi autuada por utilizar a aeronave PR-OMO, no dia 17/06/2011, com número de passageiros acima do máximo estabelecido em seu Certificado de Aeronavegabilidade;

b) a ANAC lavrou o AI nº 4904/2011 capitulando a penalidade no art. 302, I, "o", do CBAer;

c) apresentou sua impugnação, mediante a qual arguiu a inexistência de infração, já que a capacidade máxima de passageiros e tripulantes da referida aeronave - modelo AS350B2, fabricado pela Eurocopter - varia de acordo com suas possíveis configurações: 1 (um) piloto e 5 (cinco) passageiros, na versão "standart"; 1 (um) piloto e 4 (quatro) ou 5 (cinco) passageiros, na versão "comfort"; e 1 (um) piloto e 6 (seis) passageiros, na versão "high density" (fls. 28 grifo no original).

d) teria comprovado por meio do atestado de fls. 31, que a aeronave PR-OMO recebera as adaptações necessárias para utilização na configuração "high density", em julho de 2009 (grifo meu), com a remoção dos controles duplos e, ainda, do banco dianteiro esquerdo individual, no lugar do qual foi instalado um banco dianteiro duplo.

e) que as fotos às folhas 33 à 37, também fariam prova da instalação do referido banco dianteiro duplo, que possibilitava o transporte de até 6 (seis) passageiros, além do piloto (grifo no original).

f) que diante das supostas provas produzidas teria ocorrido mera irregularidade formal ensejando a extinção do AI.

h) reconhece que a aeronave PR-OMO foi utilizada em 17/06/2011, com 6 (seis) passageiros a bordo, além do piloto mas apesar da capacidade indicada em seu CA, o fato é que a referida aeronave estava perfeitamente apta para transportá-los.

i) que a DC1 foi baseada em um laudo de vistoria datado de 28/09/2010, quase seis meses antes do acidente, não podendo precisar a exata configuração da aeronave na fatídica data e, ainda, a DC1 deixou de considerar o documento acostado na folha 28 (folder da EUROCOPTER) que atestaria de forma inequívoca que a aeronave estava apta para operar na configuração "high density", transportando com segurança 6 (seis) passageiros e 1 (um) piloto (grifo no original);

j) afirma que, ao contrário do que consta na DC1, trouxera aos autos documentos suficientes para provar que, no fatídico dia do acidente, a aeronave estava operando com observação aos seus limites de capacidade, transportando 6 (seis) passageiros e 1 (um) piloto, respeitando as normas de segurança.

k) a autuada, invoca ainda a seu favor, o princípio da eventualidade ou mera irregularidade, caso na eventualidade de ainda não se considerar suficiente a comprovação documental de que a referida aeronave foi modificada, pelo seu próprio fabricante, capacitando-a a transportar o número de passageiros embarcados na data acima mencionada, faz-se imperioso modificar a decisão, reconhecendo que, no caso, tratou-se de mera irregularidade que seguindo a ratio legis dos arts. 114 e 302, I, "o", do CBAer não justificaria a aplicação de nenhuma penalidade à ora impugnante.

29. A alegação principal da autuada, apesar da capacidade indicada em seu CA, é que a referida aeronave estava perfeitamente apta para transportar a quantidade de passageiros e que a DC1 foi baseada em um laudo de vistoria datado de 28/09/2010, quase seis meses antes do acidente, não podendo precisar a exata configuração da aeronave na fatídica data e que, ainda, a DC1 deixou de considerar o documento acostado na folha 28 (folder da EUROCOPTER) que atestaria de forma inequívoca que a aeronave estava apta para operar na configuração "high density", transportando com segurança 6 (seis) passageiros e 1 (um) piloto, (grifo no original) e que, ao contrário do que consta na DC1, trouxera aos autos documentos suficientes para provar que, no fatídico dia do acidente, a aeronave estava operando com observação aos seus limites de capacidade, transportando 6 (seis) passageiros e 1 (um) piloto, respeitando as normas de segurança.

30. Para fundamentar sua decisão a autoridade julgadora de 1ª instância solicitou diligência à área técnica da ANAC no sentido de confirmar qual seria a configuração de tripulante mais passageiros verificada na aeronave PR-OMO, na VTI realizada em 22/09/2010 para assim confrontar com a alegação da autuada de que teria realizado as adaptações para a versão high density, para 1 piloto e 6 passageiros, adaptação supostamente ocorrida em julho de 2009, na filial americana da fabricante da aeronave, ainda com a matrícula N824LF, conforme documentos à fl. 31 e fotos às folhas 33 à 37, antes, portanto, da emissão do Certificado de Aeronavegabilidade que ocorreu em 24/09/2010 (fl. 06).

31. Em resposta ao requerimento de diligência, a área técnica que realizou a VTI, anexou os seguintes documentos:

a) Laudo de Vistoria da aeronave de marcas PR-OMO, para comprovação da quantidade de assentos no momento da vistoria (22/09/2010) (fl. 40 à 41)

b) Ficha de Instrumentos e Equipamentos de voo - FIEV (fls. 42 à 43);

c) Lista de Verificação para realização da vistoria da aeronave de marca PR-OMO, comprovando que houve análise de planta baixa de referida aeronave (fls. 44 à 49);

d) Planta baixa apresentada durante a vistoria da aeronave de marcas PR-OMO, para comprovação da quantidade de assentos (fl 50); e

e) Certificado de Seguro apresentado durante a vistoria, com a informação, desta vez produzida pelo próprio operador da quantidade de assentos (fl. 51)

32. De acordo com Certidão extraída do RAB (Doc SEI 1781933) a aeronave em tela foi adquirida em 07/07/2010 no exterior e para concessão do primeiro Certificado de Aeronavegabilidade de aeronave importada para o Brasil fora necessária a realização da Vistoria Técnica Inicial - VTI.

33. Após a realização da VTI, em 22/09/2010, a aeronave foi considerada aeronavegável conforme "Laudo de Vistoria de Aeronave" (fls. 40 e 41). O Laudo de Vistoria de Aeronave é o documento preenchido pelo INSPAC, durante a realização da Vistoria Técnica Inicial - VTI de acordo com os dados existentes nas placas de identificação e nas informações técnicas aplicáveis e com as horas escrituradas nos registros de manutenção, depois de avaliada a fidelidade dos lançamentos feitos, com o objetivo de determinar se a aeronave está em conformidade com o projeto de tipo aprovado (grifo meu) e em condições de operação segura no momento da vistoria técnica ou da IAM.

34. Observa-se que todos os documentos necessários à realização da VTI comprovam que a configuração da aeronave era para capacidade de 1 piloto e 5 passageiros. Inclusive o próprio Certificado de Seguro nº 152751 (fl. 51), também, aponta para os 05 assentos para passageiros e 01 assento para o piloto.

35. Ao final do processo de VTI, foi emitido o Certificado de Aeronavegabilidade (fl. 06) e o Certificado de Matrícula (fl. 07), ambos em 24/09/2010. Observa-se que a aeronave PR-OMO, Fabricante EUROCOPTER FRANCES, ano de fabricação 2008, categoria de registro TPP, Modelo AS-350B2, número de série 4610, estava configurada para o número máximo de 5 passageiros e 1 tripulante, conforme comprova o CA.

36. Nesse sentido, com fulcro no § 1º do art. 50 da Lei 9.784, de 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 com respaldo na motivação descrita na decisão de primeira instância, este analista 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, a saber:

[...] Ademais, em se tratando de qualquer alteração às configurações da aeronave, esta deve ser feita através de projeto assinado por pessoa credenciada, e por oficina também credenciada, que será objeto de vistoria da ANAC para homologação da nova configuração.

Quanto à alegação de que independentemente do respectivo certificado de aeronavegabilidade, a aeronave, à época, tinha capacidade para transportar, com segurança, e em conformidade com as especificações técnicas de sua fabricante, o número de passageiros que nela embarcaram, no entanto, o que se verifica nos documentos frutos da diligência (fls. 39 à 53), é que a aeronave à época da infração não se encontrava com a configuração de 06 + 1. A configuração para a qual a aeronave estava, à época da infração, como sendo 01 Tripulante e 05 (cinco) passageiros, portanto a operação é regida pelo CA, e não, como alegado pelo interessado, à sua conveniência inclusive no seguro, que em caso de acidente seria observado esse detalhe.

As declarações apresentadas pela defesa não demonstraram nenhuma excludente para aplicação de penalidade, assim, não demonstraram qualquer elemento relevante que pudesse afastar o fundamento utilizado pela fiscalização, não fazendo prova no sentido de elidir a presunção de veracidade de que se reveste o Auto de Infração, não pouco afastar a responsabilidade da parte interessada quanto à infração cometida.

37. Isto posto, **restou, assim, configurada a infração apontada pelo AI, qual seja, a autuada permitiu a operação da aeronave PR-OMO embarcando passageiros acima dos limites máximos estabelecidos em seu certificado de aeronavegabilidade.**

38. **Possibilidade de agravamento** - Mas antes de decidir acerca do valor da multa, há questão prévia que precisa ser decidida e trata-se da possibilidade de aplicação de circunstância agravante, tendo em vista que os atos infracionais cometidos pela autuada possuem relação direta com a segurança de voo e também a exposição ao risco da integridade física de pessoas, visto a constatação de vítimas fatais no acidente aéreo ocorrido com a aeronave em 17/06/2011. Portanto, pode ser considerada a existência de uma circunstância agravante, diante da hipótese prevista no inciso IV do §2º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25, de 2008, qual seja, *exposição ao risco da integridade física de pessoas*.

39. Na DC1 a ACPI/SPO decidiu pela aplicação da penalidade no patamar mínimo no valor de R\$ 2.400,00 (dois mil e quatrocentos reais), pela prática do disposto no artigo 302, inciso I, alínea "o", do CBAer (fls. 54 à 55-v), considerando a inexistência de circunstâncias agravantes e a existência da circunstância atenuante prevista no inciso III, §1º, do art. 22, da Resolução ANAC nº 25, de 2008: a inexistência de aplicação de penalidades no último ano.

40. Contudo, verifica-se a possibilidade de aplicação de circunstância agravante e o valor da multa pode ser majorado para R\$ 4.200,00 (quatro mil e duzentos reais) que corresponde ao valor intermediário previsto no Anexo II, da Resolução ANAC nº 25, de 2008, para o caso da infração prevista na alínea "o", inciso I, do art. 302, do CBAer (código RVP).

41. Cumpre mencionar que o art. 64 da Lei nº 9.784, de 1999, admite a possibilidade de reforma para agravar a situação do recorrente. Ocorre, porém, que a mesma norma (art. 64, parágrafo único) condiciona o agravamento à ciência da parte interessada para que formule suas alegações antes da decisão.

Lei nº 9.784, de 1999

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 identificado para que formule suas alegações antes da decisão.

42. Ante a possibilidade de majorar o valor da sanção aplicada no presente processo, em cumprimento ao disposto no parágrafo único do art. 64 da Lei nº 9.784, de 1999, entende-se necessário que o Interessado seja identificado para que venha a formular suas alegações antes da decisão em segunda instância.

CONCLUSÃO

43. Pelo exposto, sugiro NOTIFICAR O INTERESSADO ANTE A POSSIBILIDADE DE AGRAVAMENTO da sanção aplicada para o valor de R\$ 4.200,00 (quatro mil e duzentos reais), para que, querendo, se manifeste no prazo de 10 (dez) dias.

44. Após a notificação, o feito deve retornar a este analista para conclusão da análise e emissão de novo parecer.

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

46. **Submete-se à apreciação do decisor.**

ISAIAS DE BRITO NETO
SIAPE 1291577



Documento assinado eletronicamente por **Isaias de Brito Neto, Analista Administrativo**, em 08/05/2018, 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 **1771952** e o código CRC **SDB1D132**.