PARECER Nº **1004/2019/JULG ASJIN/ASJIN**
PROCESSO Nº 00067.501585/2017-62
INTERESSADO: PRESERVE TÁXI AÉREO LTDA

MARCOS PROCESSUAIS											
NUP	**Crédito de Multa (SIGEC)**	**Auto de Infração (AI)**	**Data das Infrações**	**Data da Lavratura do AI**	**Notificação do AI**	**Defesa Prévia**	**Data da Convalidação**	**Decisão de Primeira Instância (DC1)**	**Notificação da DC1**	**Multa aplicada em Primeira Instância**	**Postagem do Recurso**
00067.501585/2017-62	664387186	002417/2017	02/03/2017 10/03/2017 13/03/2017 14/03/2017 24/04/2017	18/10/2017	19/10/2017	09/11/2017	27/03/2018	28/05/2018	31/10/2018	R$ 28.000,00 (vinte e oito mil reais)	09/11/2018

Infração: Permitir a operação de aeronave sem cumprir as limitações operacionais especificadas no Manual de Voo da aeronave referente ao peso de decolagem.

Enquadramento: Artigo 302, inciso III, alínea "e", da Lei 7.565 c/c item 91.9 (a) do RBHA 91 e item e 135.63 (c) do RBAC 135.

Proponente: Samara Alecrim Sardinha - Membro julgador da ASJIN/ANAC - Portaria de Nomeação nº 3883, de 17 de dezembro de 2018.

1. INTRODUÇÃO

1.1. Trata-se de recurso interposto por PRESERVE TAXI AEREO LTDA , em face da Decisão de Primeira Instância proferida no curso do processo administrativo sancionador discriminado no quadro acima, que individualiza a materialidade infracional e retrata os marcos relevantes para o trâmite e regularidade processual.

1.2. O AI descreve que:

> Durante auditoria de acompanhamento na Preserve Táxi Aéreo foram identificados voos com decolagem com peso acima do PMD (Peso Máximo de Decolagem) de 3.175 Kg descrito no Manual da Aeronave E820C (Navajo) e fora do envelope de voo, não garantindo uma operação segura do equipamento. Desta forma, a Preserve Táxi Aéreo não cumpriu as limitações operacionais especificadas no Manual de Voo aprovado, agindo em desacordo com o RBHA 91 - 91.9(a).

1.3. **Relatório de Fiscalização (RF)**

1.4. No Relatório de Fiscalização (1165385) consta:

> Durante auditoria de acompanhamento na Preserve Táxi Aéreo (RVSO Nº 24197/2017 de 11/07/2017) foi identificada a realização de voos com decolagem com o peso acima do PMD (Peso Máximo de Decolagem) de 3.175 Kg descrito no Manual da Aeronave E820C (Navajo).
>
> As Fichas de Peso e Balanceamento demonstravam que após os cálculos e plotagem do centro de gravidade no gráfico, a marcação encontrava-se fora do envelope de voo, não garantindo uma operação segura do equipamento.
>
> Desta forma, evidenciou-se que a Preserve Táxi Aéreo não cumpriu as limitações operacionais especificadas no Manual de Voo aprovado, agindo em desacordo com o RBHA 91 - 91.9(a)

2. HISTÓRICO

2.1. Tendo sido notificado do auto de infração em 19/10/2017, o autuado apresentou defesa no dia 09/11/2017.

2.2. Em 27/03/2018 convalidação do auto de infração - Despacho CCPI (1655541) - passando a constar a seguinte capitulação: "*...artigo 302, inciso III, alínea "e", do CBAer c/c as seções 91.9 (a) do RBHA 91 e 135.63 (c) do RBAC 135...*".

2.3. Em 28/05/2018 foi emitida a Decisão Primeira Instância (1860973) aplicando *"multa no patamar mínimo, no valor de R$ 4.000,00 (Quatro mil reais), com espeque no Anexo II, da Resolução n.º 25 da ANAC, de 25 de abril de 2008, para cada voo, citado no Auto de Infração n.º 002417/2017, que a Autuada permitiu a operação da aeronave PT-EUY acima do seu Peso Máximo de Decolagem, em conformidade com os parágrafos segundo e terceiro, do artigo 10, da referida Resolução, haja vista a ausência de circunstâncias agravantes previstas no parágrafo segundo, e a existência de circunstância atenuante prevista no parágrafo primeiro, inciso III, conforme consulta ao SIGEC, considerado o rol taxativo fincado no art. 22 da referida Resolução. Desta forma, aplicação de multa no valor total de R$ 28.000,00 (Vinte e oito mil reais)"*.

2.4. Devidamente notificado da Decisão de Primeira Instância, o interessado interpôs recurso tempestivo:

> I - NULIDADE DO AUTO DE INFRAÇÃO. Decreta a nulidade do Auto de Infração nº 002416/2017 em decorrência de enquadramento inadequado, qual seja, no artigo 302, inciso II, alínea "n", da Lei nº 7.565/1986, o qual prevê aplicação de multa ao ente regulado que "*infringir normas e regulamentos que afetem a disciplina a bordo de aeronave ou a segurança de voo*". De acordo com o recorrente, a norma capitulada não guarda congruência com a conduta descrita no auto, uma vez que ela trata da decolagem com peso acima do descrito no Manual da Aeronave. Deste modo, vê que houve prejuízo ao seu direito de defesa e, consequentemente, a nulidade do processo;
>
> II - IMPOSSIBILIDADE DE CONVALIDAÇÃO. Reclama da convalidação do auto de infração, pois "*a nova convalidação eleita pela decisão de primeira instância é mais gravosa do que aquela escolhida pelo auto de infração...*", além de, novamente, não guardar congruência com a conduta descrita no auto. Protesta, ainda, que após a convalidação não lhe foi dada oportunidade de manifestação noa autos do processo. Entende que não era cabível a convalidação tal como foi feita, pois o auto originalmente foi fundamentado "*em norma direcionada aos aeronautas, aeroviários ou operadores de aeronaves (art. 302, inc. II). ao passo em que a decisão de primeiro grau invocou dispositivo aplicável à concessionária ou permissionária de serviços aéreos...*";

III - AUSÊNCIA DE PROPORCIONALIDADE E RAZOABILIDADE. Alega que a penalidade aplicada atenta ao princípio da proporcionalidade, "*haja vista que não decorreu qualquer dano ou risco de dano na operação da aeronave...*". Conclui, assim, que "*não se afigura lídimo punir a recorrente que sempre agiu de boa-fé, informando o peso de rampa da aeronave no manifesto de carga...*";

IV - MÉRITO. Reitera argumento apresentado em defesa, no qual afirma que "*o manifesto de carga aprovado pela ANAC e em conformidade com o Manual da Aeronave não previa campo próprio para a indicação do peso de rampa e do peso de decolagem, razão pela qual a Preserve Táxi Aéreo apontou, de maneira transparente, o peso de rampa dos valores...*". Assim, afirma que o valores do peso de rampa registrados no diário de bordo no dias 21/02/2017, 01/03/2017 e 04/04/2017 previam o consumo de combustível consumido entre a partida do motor e a efetiva decolagem da aeronave. Alega também que "*o modelo de formulário adotado pela Preserve Táxi Aéreo não previa campos próprios para indicação do peso de rampa e do peso máximo de decolagem, mas tão somente o peso de combustível do tanque interno e externo...*";

V - PEDIDO. Pede que seja declarada a nulidade do auto de infração com o consequente arquivamento do presente processo.

2.5. É o relato.

3. **PRELIMINARES**

3.1. Conheço do Recurso vez que presentes seus pressupostos de admissibilidade e tempestividade. O processo teve movimentação regular, respeitados os prazos legais, em especiais os prescricionais estabelecidos pela Lei nº 9.873, de 23 de novembro de 1999. Analisados todos os elementos constantes dos autos, em especial manifestações do interessado, atesto que lhe dada ampla oportunidade de manifestação no feito, respeitados prazos e dialética processual, de modo que preservados ampla defesa e contraditório inerentes ao certame. Ressalto, ainda, que embora a Resolução nº 472/2018 tenha revogado a Resolução ANAC nº 25/2008 e IN ANAC nº 8, de 2008, estabeleceu em seu artigo 82 que suas disposições não prejudicam atos já praticados e da aplicação das normas vigentes à época dos fatos, inclusive no que concerne às sanções aplicáveis.

3.2. **Regularidade processual**

3.3. Considerados os marcos apontados no início desta análise, acuso regularidade processual no presente feito, eis que preservados todos os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitados os princípios da Administração Pública, em especial contraditório e ampla defesa. O processo teve movimentação regular, respeitados os prazos legais, em especiais os prescricionais estabelecidos pela Lei nº 9.873, de 23 de novembro de 1999. Julgo, pois, o processo apto para receber a decisão de segunda instância administrativa por parte desta Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância (ASJIN).

4. **FUNDAMENTAÇÃO: MÉRITO E ANÁLISE DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO**

4.1. A conduta imputada ao autuado consiste em *"realizar voo com Peso Máximo de Decolagem (PMD) acima do permitido no Manual da Aeronave E820C (Navajo), nos dias 02/03/2017, 10/03/2017, 13/03/2017, 14/03/2017 e 24/04/2017*. Tendo o fato sido enquadrado no artigo 302, inciso III, alínea "e", da Lei 7.565 c/c item 91.9 (a) do RBHA 91 e item e 135.63 (c) do RBAC 135 abaixo transcritos:

> Lei 7.565/1986 (CBAer)
>
> Art. 302. A multa será aplicada pela prática das seguintes infrações:
>
> (...)
>
> III - infrações imputáveis à concessionária ou permissionária de serviços aéreos:
>
> (...)
>
> e) não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves;
>
> RBHA 91
>
> 91.9 - REQUISITOS PARA MANUAL DE VOO, MARCAS E LETREIROS DE AVIÕES CIVIS
>
> (a) Exceto como previsto no parágrafo (d) desta seção, nenhuma pessoa pode operar uma aeronave civil sem cumprir as limitações operacionais especificadas no Manual de Voo aprovado e nas marcas e letreiros nela afixadas, de acordo com o estabelecido pelas autoridades aeronáuticas do país de registro da aeronave.
>
> RBAC 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.

4.2. **Alegações do interessado**

4.3. **Quanto às alegações do autuado de nulidade do Auto de Infração n° 002417/2017 e de impossibilidade de convalidação**, não há que se falar em nulidade no caso em questão. A convalidação está em consonância com a Resolução ANAC nº 25/2008, norma vigente à época. De se destacar que o setor competente em primeira instância, com o propósito de exaurir qualquer prejuízo ao contraditório ou à ampla defesa, devolveu o prazo de defesa, totalizando 05 (cinco) dias a contar do recebimento da notificação de convalidação. Veja que a descrição dos fatos se manteve após a convalidação do auto de infração, e que esta permitiu a identificação precisa da conduta punível.

4.4. Como se nota, o documento acusatório indica com clareza a descrição objetiva do fato, e uma vez não sendo comprovado que a omissão e o erro no enquadramento prejudicaram a identificação

da conduta imputada, não há que se presumir qualquer vício insanável no auto de infração. Os vícios apontados não chegaram a afetar a essência do ato administrativo praticado, já que não dificultaram o atingimento de sua finalidade de individualização e apuração de infração, ou implicaram prejuízo ao exercício de seu direito à ampla defesa e ao contraditório. Não tendo sido demonstrado qualquer prejuízo decorrente dos supostos erros mencionados e, ante a forma simples que rege os atos administrativos, não há que se falar em nulidade ("*pas de nullité sans grief*"), afastando-se a necessidade de lavrar novo auto de infração.

4.5. Lembre-se que convalidação é uma forma de corrigir vícios existentes em um ato válido, sendo preceituada no art. 55 da Lei nº 9.784/1999, *in verbis* :

> Lei nº 9.784/1999
>
> Art. 55. Em decisão na qual se evidencie não acarretarem lesão ao interesse público nem prejuízo a terceiros, os atos que apresentarem defeitos sanáveis poderão ser convalidados pela própria Administração.

4.6. Deste modo, diante da existência de um vício de natureza sanável em determinado ato administrativo, a convalidação é possível. Celso Antônio Bandeira de Mello ensina que se um ato administrativo está contaminado com vício sanável, a Administração não teria qualquer margem de decisão, sendo obrigada a proceder à convalidação. Exceção feita ao ato discricionário com vício de competência, uma vez que, se a autoridade competente não realizou a análise de conveniência e oportunidade quando da edição do ato, ela não estaria obrigada a convalidá-lo, podendo anulá-lo em face do vício apresentado.

4.7. A Lei nº 9.784/1999, ao falar que os atos com defeitos sanáveis poderão ser convalidados, não teve o objetivo de asseverar genericamente a discricionariedade no exercício da prerrogativa, mas, sim, o de sepultar as controvérsias sobre a possibilidade de convalidação. Portanto, entendemos que são precisas as mencionadas conclusões de Celso Antônio Bandeira de Mello no sentido de que a convalidação é ato vinculado.

4.8. No caso em questão, o Auto de Infração n° 002417/2017 narra uma conduta que é clara desobediência aos ditames do artigo 302, inciso III, alínea "e", da Lei 7.565/1986 c/c item 91.9 (a) do RBHA 91 c/c item 135.63 (c) do RBAC 135. Por tal razão, o decisor de primeira instância não teria outra opção que não convalidá-lo. Ressalta-se que o auto de infração é válido, atendendo, inclusive, aos preceitos do artigo da Resolução ANAC nº 25/2008:

> Resolução ANAC nº 25/2008
>
> Art. 8º O AI deve conter os seguintes requisitos:
>
> I - identificação do autuado;
>
> II - descrição objetiva da infração;
>
> III - disposição legal ou normativa infringida;
>
> IV - indicação do prazo de vinte dias para a apresentação de defesa;
>
> V - assinatura do autuante e indicação de seu cargo ou função;
>
> VI - local, data e hora.

4.9. **Sobre a afirmação de que falta razoabilidade e proporcionalidade à penalidade de multa;** importante frisar que a atividade sancionadora cumpre a relevante função de desestimular condutas nocivas ao interesse público, revestindo-se do caráter de atividade vinculada. Em outras palavras, ante a constatação do descumprimento de um dever imposto por norma vigente, surge para a ANAC o dever de apurar a conduta e aplicar a sanção cabível, isto é, aquela prevista na norma. Assim não há que se falar em falta de razoabilidade ou proporcionalidade na imposição de sanção prevista nos atos normativos vigentes.

4.10. Cabe ainda mencionar que o que ensina Celso Antônio Bandeira de Mello, a quem a finalidade das sanções relacionadas às infrações administrativas é desestimular a prática das condutas censuradas ou constranger ao cumprimento das obrigatórias, intimidando eventuais infratores. Todas as multas administrativas devem cumprir função intimidadora e exemplar, mas existem as que se limitam a esta função, e outras que buscam também ressarcir a Administração de algum prejuízo causado (multas ressarcitórias) como também as que apresentam caráter cominatório, se renovando continuamente até a satisfação da pretensão, obrigando o administrado a uma atuação positiva (astreinte) [BANDEIRA DE MELLO, Celso Antônio. Curso de direito administrativo. 24ª., São Paulo, Malheiros Editores, 2012, p. 864/865 e p. 879].

4.11. Daí a compreensão de que no processo administrativo sancionatório impera o livre convencimento do Fiscal-Regulador dentro da discricionariedade motivada e cotejo para com a finalidade específica a ser atingida com a eventual sanção a ser aplicada caso-a-caso. Esta finalidade, por sua vez, no caso da ANAC, posta-se adstrita aos patamares firmados por norma de aplicação cogente e *erga omnes*, qual seja a tabela de valores dos Anexos da Resolução ANAC 25/2008. Isso é claro a partir da redação do art. 57, da então vigente Instrução Normativa 08/2008: "*Art. 57. A penalidade de multa será calculada a partir do valor intermediário constantes das tabelas aprovadas em anexo à Resolução n° 25.*". A norma sucessora, Resolução 427/2018, estabeleceu que "*quando inexistentes causas atenuantes ou agravantes ao caso ou quando elas se compensem deve ser aplicada a sanção no patamar médio da tabela anexa a esta Resolução*" (art. 36, §3º).

4.12. Os dispositivos ao mesmo tempo que mostram a regra de início de cálculo da dosimetria, desenham um modelo de dosimetria vinculado, do qual o decisor não pode se desviar; qual seja, os valores de multa constantes dos anexos da citada resolução. Isso dito, não cabe se falar em ausência de proporcionalidade do *quantum* da fixação da base da sanção uma vez que o próprio fundamento para a aplicação da sanção foi a prática, por parte da autuada, de ato infracional previsto na legislação (devidamente constatado/apurado no caso) e, a partir disso, confirmada a infração, a dosimetria passa a ser entendida como ato vinculado aos valores e patamares estabelecidos no anexo da Resolução 25/2008 ou sua sucessora, Resolução 472/2018, não podendo a Administração dali extrapolar, vez que subjugada ao princípio constitucional da estrita legalidade. Confirmado o ato infracional, deve ser aplicada uma multa para cada infração confirmada, nos exatos termos e valores constantes do anexo da norma, como ocorreu no caso.

4.13. **No mérito**, reitera-se o posicionamento do setor competente, que na Análise Primeira Instância - PAS 438 (1711299) - constou que o autuado "*não assegurou que as informações pudessem refletir o real peso e disposição da carga na operação da aeronave PT-EUY. Tendo em vista que os dados informados mostravam que a referida aeronave foi operada acima do seu Peso Máximo de Decolagem, constatou-se a existência das infrações citadas no presente Auto de Infração*".

4.14. Conclui-se, assim, que as alegações do interessado não foram eficazes para afastar a aplicação da sanção administrativa; restando configurada a infração apontada pelo auto de infração.

5. **DOSIMETRIA DA SANÇÃO**

5.1. A segunda Decisão de Primeira Instância aplicou sete multas no patamar mínimo, no valor de R$ 4.000,00 (quatro mil reais) cada, totalizando R$ 28.000,00 (vinte e oito mil reais).

5.2. A Resolução ANAC nº 472, que entrou em vigor em 07/12/2018, determinou em seu artigo 82 que suas novas disposições aplicam-se a todos os processos em curso, sem prejuízo dos atos já

praticados, inclusive no que concerne às sanções aplicáveis. No tocante à gradação das sanções, ficaram estabelecidos no artigo 36 da nova norma os critérios para a aplicação das circunstâncias atenuantes e agravantes, como segue:

5.3. **Circunstâncias Atenuantes**

a) Para o reconhecimento da circunstância atenuante prevista no inciso I do § 1° do art. 36, da Resolução ANAC nº 472/2018, ("o reconhecimento da prática da infração") entende-se que o ente regulado deve reconhecer não só a prática do ato, mas também o fato de que essa conduta infringiu norma de competência da autoridade de aviação civil. É entendimento desta ANAC que a explanação do contexto fático que deu razão à prática infracional não impossibilita a concessão da atenuante de reconhecimento da prática da infração, contanto que a justificativa não busque afastar a responsabilidade pelo cometimento do ato infracional. No caso em análise, o interessado não reconhece a prática de infração. Desta forma, concluo não ser aplicável esta circunstância como causa de atenuante do valor da sanção;

b) Para o reconhecimento da circunstância atenuante prevista no artigo 36, § 1°, inciso II da Resolução ANAC nº 472/2018 - adoção voluntária de providências eficazes para evitar ou amenizar as consequências da infração - note que a redação do art. 22, §1º, II, é transparente em determinar que a medida adotada pela empresa precisa ser eficaz a ponto de evitar ou amenizar as consequências da infração. Tal eficácia deve produzir efeitos concretos e estar alinhada à ideia de amenizar as consequências do caso concreto. O tipo infracional ora analisado não permite aplicação desta atenuante, e por este motivo entendo que não se aplica esta circunstância como causa de diminuição do valor da sanção;

c) Para a análise da circunstância atenuante prevista no inciso III do § 1° do art. 36, da Resolução ANAC nº 472, de 2018 ("a inexistência de aplicação de penalidades no último ano"), é necessária pesquisa para identificar a eventual existência de sanção aplicada em definitivo ao ente regulado no período de um ano encerrado na data das infrações mencionadas. Em pesquisa no Sistema Integrado de Gestão de Créditos (SIGEC) dessa Agência não se identificou penalidade anteriormente aplicada ao autuado nessa situação. Devendo ser considerada essa circunstância atenuante como causa de diminuição do valor da sanção;

5.4. **Circunstâncias Agravantes**

d) Quanto à existência de circunstância agravante, são as hipóteses previstas no §2° do art. 36, da Resolução ANAC nº 472/2018: a reincidência; a recusa em adotar medidas para reparação dos efeitos da infração; a obtenção, para si ou para outrem, de vantagens resultantes da infração; a exposição ao risco da integridade física de pessoas ou da segurança de voo; e a destruição de bens públicos. Em pesquisa ao Sistema Integrado de Gestão de Créditos dessa Agência não se identificou a reincidência de infração de mesma natureza. Desta forma, não deve ser aplicada essa circunstância agravante como causa de aumento do valor da sanção para o seu patamar máximo.

6. **CONCLUSÃO**

6.1. Por tais razões, sugiro por CONHECER DO RECURSO E NEGAR-LHE PROVIMENTO, MANTENDO a multa aplicada em primeira instância administrativa patamar mínimo, no valor de R$ 4.000,00 (quatro mil reais) cada, totalizando R$ 28.000,00 (vinte e oito mil reais) em sanção aplicada em desfavor do interessado, por *"realizar voo com Peso Máximo de Decolagem (PMD) acima do permitido no Manual da Aeronave E820C (Navajo), nos dias 02/03/2017, 10/03/2017, 13/03/2017, 14/03/2017 e 24/04/2017"*, em descumprimento ao previsto no artigo 302, inciso III, alínea "e", da Lei 7.565/1986 c/c item 91.9 (a) do RBHA 91 c/c item 135.63 (c) do RBAC 135.

6.2. É o Parecer e a Proposta de Decisão.

6.3. Submete-se ao crivo do decisor.

Samara Alecrim Sardinha

SIAPE 1649446

Membro julgador da ASJIN/ANAC - Portaria de Nomeação nº 3883, de 17 de dezembro de 2018

Documento assinado eletronicamente por **Samara Alecrim Sardinha**, **Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 16/10/2019, às 15:56, 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 **3302318** e o código CRC **1BBDC43E**.

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 1449/2019
PROCESSO Nº 00067.501585/2017-62
INTERESSADO: PRESERVE TÁXI AÉREO LTDA

Recurso conhecido e recebido em seu efeito suspensivo, vez que apresentado na vigência da Resolução ANAC nº 25/2008.

Ressalto que embora a Resolução nº 472/2018 tenha revogado a Resolução ANAC nº 25/2008 e IN ANAC nº 8/2008, a nova norma estabeleceu em seu artigo 82 que suas disposições não prejudicam atos já praticados nem a aplicação das normas vigentes à época dos fatos, inclusive no que concerne às sanções aplicáveis

De acordo com o Parecer 1004 (3302318), 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.

Analisados todos os elementos constantes dos autos, em especial as manifestações do interessado, asseguro que lhe foi dada ampla oportunidade de manifestação no feito e respeitados os prazos e a dialética processual, de modo que preservados ampla defesa e contraditório inerentes ao certame.

Dosimetria adequada para o caso, considerando que à luz do art. 36, §6º, da Resolução 472/2018, que entrou em vigor a partir de 04/12/2018, "*para fins de aferição da dosimetria deve-se considerar o contexto fático existente quando do arbitramento da sanção em primeira instância*".

Dito isto, com fundamento no artigo 42, inciso I da Resolução ANAC nº 472/2018 e competências ditadas pelo artigo 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381/2016, **DECIDO**:

I - **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO** a multa aplicada em primeira instância administrativa patamar mínimo, no valor de R$ 4.000,00 (quatro mil reais) cada, totalizando R$ 28.000,00 (vinte e oito mil reais) em sanção aplicada em desfavor do interessado, por *"realizar voo com Peso Máximo de Decolagem (PMD) acima do permitido no Manual da Aeronave E820C (Navajo), nos dias 02/03/2017, 10/03/2017, 13/03/2017, 14/03/2017 e 24/04/2017"*, em descumprimento ao previsto no artigo 302, inciso III, alínea "e", da Lei 7.565/1986 c/c item 91.9 (a) do RBHA 91 c/c item 135.63 (c) do RBAC 135.

II - **MANTER** o crédito de multa 664387186, originado a partir do Auto de Infração n° 002417/2017.

À Secretaria.

Publique-se.

Notifique-se.

BRUNO KRUCHAK BARROS

SIAPE 1629380

Presidente Turma Recursal – Brasília

Documento assinado eletronicamente por **Bruno Kruchak Barros**, **Presidente de Turma**, em 22/10/2019, às 19:29, 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 **3623742** e o