

Submeto à apreciação de Vossa Senhoria Proposta de DECISÃO ADMINISTRATIVA DE SEGUNDA INSTÂNCIA sobre manifestação, após decisão em 2ª instância, informando ao autuado a possibilidade de agravamento da sanção por realizar voo com número de passageiros acima dos máximos estabelecidos em seu certificado de aeronavegabilidade.

ANEXO

MARCOS PROCESSUAIS

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI) (SEI 1145699 fls. 1)	Tripulante / Aeroponto / Balção / Local / Hora / Portão de Embarque / etc. (dados para individualização)	Data da Infração	Lavratura do AI	Notificação do AI (SEI 1146118 fls. 17)	Despacho de Pedido de Diligência (SEI 1146118 fls. 73)	Despacho de cumprimento de diligência (SEI 1146118 fls. 75 à 102)	Decisão de Primeira Instância - DC1 (SEI 1146118 fls. 105 à 108)	Notificação da DC1 (SEI 1146118 fls. 115)	Protocolo/Postagem do Recurso (SEI 1146118 fls. 125/141 e anexos fls. 146/206)	Certificação de Tempestividade (SEI 1146118 fls. 207)	Decisão Monocrática de 2ª Instância (DC2) com possibilidade de agravamento (SEI nº 1782671)	Nova Manifestação recursal (SEI 1941881)	Prescrição Quinquenal
60800.243171/2011-07	647629155	04904/2011	PR-OMO	17/06/2011	23/08/2011	14/03/2012	20/06/2012	24/09/2013	22/04/2015	01/06/2015	10/06/2015	14/08/2015	09/05/2018	20/06/2018	22/04/2020

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

INTRODUÇÃO

1. Trata-se de Manifestação interposta pela **FIRST CLASS GROUP ADMINISTRAÇÃO E PARTICIPAÇÕES LTDA**, após prolação de Decisão Administrativa de 2ª Instância, que deliberou pela notificação do interessado frente à possibilidade de agravamento da sanção, em face do disposto no art. 64 da Lei 9.784/1999, sendo que tal processo foi originado do Auto de Infração - AI nº. 04904/2011 lavrado em 23/08/2011, (SEI 1145699 fls. 1).

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 aeroponto do município de Porto Seguro-BA (SBPS) com destino ao heliporto SIFE, 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** - (SEI 1146118 fls. 1) o Inspetor de Aviação Civil - 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 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 04 SEI 1146118) 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 Jacumã Ocean Resort-BA (SIFE). Após 07 minutos da decolagem houve a perda do contato radar. A aeronave encontra-se submersa, a aproximadamente 200 m 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** (SEI 1146118 fls. 5/7) - 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) translado. Estavam sendo transportados do Aeroporto Internacional de Porto Seguro para o Condomínio Jacumã 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 (SEI 1146118 fls. 17) e apresentou Defesa Prévia protocolada/postada na ANAC em 03/04/2012 (fls. 19 à 29 e anexos fls. 31 à 71 SEI 1146118) 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. 59 e fotos (fls. 63 à 71), antes da emissão do CA, segundo a autuada.

7. **Despacho de Diligência** (SEI 1146118 fls. 73) 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** - (SEI 1146118 fls. 75/102) 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 Assessoria de Controle e Processamento de Irregularidades - ACPI/SPO decidiu pela aplicação de sanção 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 (SEI 1146118 fls. 105/108), 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 (SEI 1146118 fls. 115), a autuada solicitou e obteve cópia e vista dos autos, em 09/06/2015 (fls. 121 à 123 SEI 1146118) e, em seguida, apresentou Recurso contra a Decisão de 1ª Instância protocolado/postado em 10/06/2015 (SEI 1146118 fls. 125/141 e anexos fls. 143 à 206).

11. **Aferição de Tempestividade do Recurso** - Em Despacho datado de 14/08/2015 (SEI 1146118 fls. 207), a Secretária da antiga Junta Recursal certificou a tempestividade do Recurso protocolado/postado pela autuada.

12. **Decisão de 2ª Instância - DC2**: Parecer (SEI 1771952) de 2ª instância, propôs o agravamento da sanção nos seguintes termos:

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.

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.

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).

13. Assim, sobreveio Decisão Monocrática de 2ª Instância (1782671), que acatou Parecer supra, decidindo nos seguintes termos:

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 na 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. (grifou-se)

14. **Nova Manifestação Recursal** - Devidamente notificado da Decisão supra, em 11/06/2018, como demonstra o AR (SEI 1941338), o interessado requereu e obteve vistas do processo (SEI 1935902), sendo posteriormente, protocolada nova manifestação recursal, tempestivamente nos termos do artigo 64 da Lei 9.784/1999 (SEI 1941881)

15. Eis que chegam os autos conclusos, *novamente*, à análise deste relator em 25/01/2019.

16. **É o relato.**

PRELIMINARES

17. **Alegação de impossibilidade de Reformatio in pejus**: Em sua nova manifestação recursal a interessada alega, preliminarmente, a impossibilidade da aplicação do princípio da *Reformatio in pejus*. Para tanto, coleciona doutrina e julgado em sua peça na pretensão de acolhimento, por parte desta agência, de seu argumento. Verifico que a recorrente não logrou êxito. Cumpre notar que tal vedação somente se aplica aos pedidos de revisão, e não aos recursos, nos termos da Lei nº 9.784, de 1999:

Lei nº 9.784, de 1999

Capítulo XV

DO RECURSO ADMINISTRATIVO E DA REVISÃO

Art. 64 O órgão competente para decidir o recurso poderá confirmar, modificar, anular ou revogar, total ou parcialmente, a decisão recorrida, se a matéria for de sua competência.

Parágrafo único. Se da aplicação do disposto neste artigo puder decorrer gravame à situação do recorrente, este deverá ser cientificado para que formule suas alegações antes da decisão.

(...)

Art. 65 Os processos administrativos de que resultem sanções poderão ser revistos, a qualquer tempo, a pedido ou de ofício, quando surgirem fatos novos ou circunstâncias relevantes suscetíveis de justificar a inadequação da sanção aplicada.

Parágrafo único. Da revisão do processo não poderá resultar agravamento da sanção.

18. A esse respeito, já se pronunciou o Supremo Tribunal Federal - STF:

AG.REG. NO RECURSO EXTRAORDINÁRIO COM AGRAVO 641.054 RIO DE JANEIRO (IDE 26/06/2012)

3. A possibilidade da administração pública, em fase de recurso administrativo, anular, modificar ou extinguir os atos administrativos em razão de legalidade, conveniência e oportunidade, é corolário dos princípios da hierarquia e da finalidade, não havendo se falar em reformatio in pejus no âmbito administrativo, desde que seja dada a oportunidade de ampla defesa e o contraditório ao administrado e sejam observados os prazos prescricionais. (destacamos)

19. Oswaldo Aranha Bandeira de Mello há tempos defende essa prática ao ensinar: "A reformatio in pejus não é interdita ao Direito Administrativo, sob pena de frustrar ação fiscalizadora ou diretora de órgãos de controle e hierarquia, a fim de não agravar a situação do administrado, com prejuízos à Administração Pública".

20. Nesse sentido, a possibilidade de agravamento foi proposta, e posteriormente decidida, mediante a observação de critério objetivo existente nos autos, sendo concedido novo prazo para manifestação regular do interessado (PARECER 1036 SEI 1771952, nos seguintes termos:

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.

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.

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). (grifos acrescidos)

21. Em vista do princípio da legalidade estrita, ao qual esta agência é vinculado, se houve a constatação da infração, este é o motivo para a aplicação da sanção. Os anexos da Resolução 25, de 2008 estabelecem os patamares de aplicação que não podem ser extrapolados pela unidade julgadora - e, no caso, efetivamente não houve extrapolação, pois há a incidência do art. 22, §2º, inciso IV. Pelo fato de isto restar bem configurado nos autos, em especial pelo entendimento supra (do agravamento da sanção por incidência do dispositivo também mencionado) ter supedâneo normativo (Anexo da Resolução ANAC 25, de 2008), entendo que a alegação da vedação de reforma in pejus na fase recursal administrativa não deve prosperar.

22. **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. Ressalto que a presente manifestação foi recebida em seu efeito suspensivo, vez que apresentado sob vigência do art. 16 da res. 25/2008, pois vigorava à época dos fatos.

FUNDAMENTAÇÃO - MÉRITO E ANÁLISE DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO

23. **Da materialidade infracional e fundamentação da penalidade** - A empresa foi autuada 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:

(...)

I - infrações referentes ao uso das aeronaves:

(...)

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

24. 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 (b) e (c) 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 CTA/IFI) para aquele tipo de operação e que esses equipamentos e 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

[...]

25. **Das razões recursais** - Instada a se manifestar sobre a possibilidade de agravamento, a recorrente não traz novas alegações, que já não foram rebatidas em decisões anteriores no presente processo. Em vista disso, 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 nas decisões de primeira e,

especialmente, na Decisão de segunda instância (PARECER 1036 SEI 1771952 aprovado pela Decisão Monocrática de 2ª Instância 1134 SEI 1782671), este analista endossa os argumentos trazidos por aquele decisor 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:

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 DCI 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 DCI 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 DCI, trouxera aos autos documentos suficientes para provar que, no fatídico dia do acidente, a aeronave estava operando com observância aos seus limites de capacidade, transportando 6 (seis) passageiros e 1 (um) piloto, respeitando as normas de segurança.

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 N324LF, conforme documentos à fl. 31 e fotos às folhas 33 a 37, antes, portanto, da emissão do Certificado de Aeronavegabilidade que ocorreu em 24/09/2010 (fl. 06).

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)*

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.

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.

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.

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 FRANCIS, ano de fabricação 2008, categoria de registro TTP, Modelo AS-350B2, número de série 4610, estava configurada para o número máximo de 5 passageiros e 1 tripulante, conforme comprova o CA.

[...]

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 ficando prova no sentido de elidir a presunção de veracidade de que se reveste o Auto de Infração, tão pouco afastar a responsabilidade da parte interessada quanto à infração cometida.

26. Acrescento, quanto ao argumento de "mera irregularidade", que, o ilícito administrativo consiste no "comportamento voluntário, violador da norma de conduta que o contempla, que enseja a aplicação, no exercício da função administrativa", de uma sanção da mesma natureza. [FERREIRA, Daniel. *Sanções Administrativas*, p. 63.]. Dessa forma, as infrações administrativas incidem de forma objetiva e prescindem de caracterização de culpa ou dolo uma vez que decorre do exposto descumprimento de conduta desejável imposta pelo Estado, decorrente precipuamente da supremacia do interesse público. (MEIRELLES, Hely Lopes. *Direito Administrativo Brasileiro*. 23ª ed. São Paulo: Malheiros, 1999.). Independe, assim, da constatação de dano, vez que as infrações passam a existir a partir de um comportamento voluntário que viola a norma de forma objetiva, aplicação que se relaciona ao princípio da Legalidade estrita, que determina à Administração Pública a agir apenas nos limites legais. Dessa forma, não há como se falar em "ausência de dano", ou "mera irregularidade" que possa descaracterizar a infração, como fator capaz de afastar a incidência da norma.

27. 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.

28. **DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO.** Por todo o exposto neste Parecer e tudo o que consta nos autos do presente processo, se considera configurada a infração descrita no artigo 302, inciso I alínea "o" da Lei 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica).

29. A Resolução ANAC nº 472, de 2018 entrou em vigor em 04/12/2018 e revogou a Resolução ANAC nº 25, de 2008 e a Instrução Normativa nº 08, de 2008 e, dentre outras disposições, estabeleceu em seu art. 82 que as novas disposições aplicam-se a todos os processos em curso, sem prejuízo dos atos já praticados e da aplicação das normas vigentes à época dos fatos, inclusive no que concerne às sanções aplicáveis.

30. A sobredita Resolução nº 472, de 2018, estabeleceu em seu artigo 34 que a sanção de multa será expressa em moeda corrente, calculada a partir do valor intermediário (grifo meu) constante das tabelas aprovadas em anexo àquela Resolução, salvo existência de previsão de sanção constante de legislação específica, cuja redação é idêntica à constante no art. 57 da IN nº 08/2008.

31. Para a infração cometida referente ao uso da aeronave, a previsão da Resolução ANAC nº 25, de 2008, sendo a norma vigente à época do protocolo do recurso pela interessada, relativa ao artigo 302, inciso I alínea "o" da Lei 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica) é a de aplicação de multa no valor de R\$ 2.400,00 (dois mil e quatrocentos reais) no patamar mínimo, R\$ 4.200,00 (quatro mil e duzentos reais) no patamar intermediário e R\$ 6.000,00 (seis mil reais) no patamar máximo.

32. Em relação às circunstâncias atenuantes, há que se observar que à época da DCI o autuado fazia jus à atenuante prevista no inciso III, do §1º, do art. 22, da Resolução ANAC nº 25, de 2008, ou seja, inexistência de penalidades no último ano, uma vez que não havia aplicação de penalidades em definitivo ao mesmo autuado nos 12 (doze) meses anteriores à data do fato gerador da infração, conforme demonstra extrato SIGEC anexado aos autos (SEI 3447156)

33. Essa mesma atenuante está prevista no inciso III, do §1º do artigo 36 da Resolução ANAC nº 472, de 2008, a saber:

§ 1º São circunstâncias atenuantes:

III - a inexistência de aplicação definitiva de sanções nos 12 (doze) meses anteriores à data do cometimento da infração em julgamento.

34. Deve a autuada, portanto, permanecer com a referida causa de diminuição de multa, vez que não se encontra penalidade aplicada no ano anterior ao cometimento da infração em análise.

35. Quanto às circunstâncias agravantes, resta, portanto, configurada àquela prevista no inciso IV do § 2º do art. 22, como já esposado no Parecer (SEI 1771952) e neste Parecer. Ressalto que tal possibilidade também está prevista no art. 36, § 2º, inciso IV da Resolução ANAC nº 472, de 2018.

SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO

36. Observada a existência de circunstâncias atenuante prevista no inciso III, do §1º, do art. 22, da Resolução ANAC nº 25, de 2008 e a existência de circunstâncias agravante prevista no inciso IV do § 2º do art. 22, proponho fixar o valor da penalidade da multa no **patamar médio**, isto é, **R\$ 4.200,00 (quatro mil e duzentos reais)**.

CONCLUSÃO

37. Pelo exposto, sugiro **NEGAR PROVIMENTO** à manifestação recursal, e reformar a decisão de primeira instância, para agravar o valor de multa aplicado, para **R\$ 4.200,00 (quatro mil e duzentos reais)**, referente à infração apurada nos autos, conforme individualização abaixo:

Tripulante

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI) (SEI 1145699 fls. 1)	/ Aeroporto / Balção / Local / Hora / Portão de Embarque / etc. (dados para individualização)	Data da Infração	Infração	SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO
60800.243171/2011-07	647629155	04904/2011	PR-OMO	17/06/2011	realizar voo com número de passageiros acima dos máximos estabelecidos em seu certificado de aeronavegabilidade	R\$ 4.200,00 (quatro mil e duzentos reais)

38. Sugiro, ainda, a reforma do crédito SIGEC 647629155 para o valor acima explicitado
39. **É o Parecer e Proposta de Decisão.**
40. **Submete-se à apreciação do decisor.**

ISAIAS DE BRITO NETO
SIAPE 1291577

ASSISTÊNCIA E PESQUISA
Marcus Vinicius Barbosa Siqueira
Estagiário - SIAPE 3052464



Documento assinado eletronicamente por **Isaias de Brito Neto, Analista Administrativo**, em 09/09/2019, às 11:00, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Marcos Vinicius Barbosa Siqueira, Estagiário(a)**, em 09/09/2019, às 12:23, 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 **3192231** e o código CRC **D56AA0A2**.

Referência: Processo nº 60800.243171/2011-07

SEI nº 3192231



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 984/2019

PROCESSO Nº 60800.243171/2011-07

INTERESSADO: First Class Group Administração e Participações Ltda

1. Recurso conhecido e **recebido em seu efeito suspensivo** vez que apresentado na vigência do art. 16 da Res. ANAC 25/2008.
2. Analisados todos os elementos constantes dos autos, em especial manifestações do interessado. Foi dada ampla oportunidade de manifestação no feito, respeitados prazos e dialética processual, de modo que preservados ampla defesa e contraditório inerentes ao certame.
3. De acordo com a proposta de decisão (SEI 3192231). 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.
4. Dosimetria adequada para o caso. 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*".
5. Dito isto, com fundamento no art. 42, inciso I da Resolução ANAC nº 472/2018 e competências ditadas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381/2016, **DECIDO**:
 - **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **AGRAVANDO** a multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa para o valor de **R\$ 4.200,00 (quatro mil e duzentos reais)** que é o **patamar médio**, previsto à época dos fatos, para a hipótese da letra "o" da Tabela I do Anexo II da Resolução ANAC nº 25/2008, em desfavor de **FIRST CLASS GROUP ADMINISTRAÇÃO E PARTICIPAÇÕES LTDA**, por realizar voo com a aeronave PR-OMO, no dia 17/06/2011, com peso de decolagem ou número de passageiros acima dos máximos estabelecidos em seu certificado de aeronavegabilidade, em afronta ao art. 302, inciso I, alínea "o" da Lei nº 7.565/86.
 - O crédito de multa sob o número 647629155 deve ser reformado conforme a presente decisão.
6. À Secretaria.
7. Notifique-se.
8. Publique-se.

THAÍS TOLEDO ALVES

SIAPE 1579629

Presidente Substituta da Turma Recursal – BSB



Documento assinado eletronicamente por **Thais Toledo Alves, Presidente de Turma, Substituto**, em 17/09/2019, às 15:03, 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 **3193914** e o código CRC **DC8E2976**.