



**PARECER Nº** 414/2019/JULG ASJIN/ASJIN  
**PROCESSO Nº** 00065.146851/2015-38  
**INTERESSADO:** FOLIAR AVIACAO AGRICOLA LTDA

## **PROPOSTA DE DECISÃO EM SEGUNDA INSTÂNCIA - ASJIN**

### **I - RELATÓRIO**

1. Trata-se de recurso interposto por FOLIAR - AVIAÇÃO AGRÍCOLA LTDA., em face da decisão proferida no curso do processo administrativo em epígrafe, conforme registrado no Sistema Eletrônico de Informações - SEI desta Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC no Volume de Processo 1 (1189935) e Volume de Processo 2 (1191009), da qual restou aplicada pena de multa, consubstanciada no crédito registrado no Sistema Integrado de Gestão de Créditos - SIGEC sob o número 654802164.

2. O Auto de Infração nº 002123/2015, que deu origem ao presente processo, foi lavrado em 22/10/2015, capitulando a conduta do Interessado na alínea "b" do inciso III do art. 302 da Lei nº 7.565, de 1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica, descrevendo o seguinte (fls. 1):

Marcas da aeronave: PTDPY

Data: 19/09/2011

Hora: 16:42

Local: SIHJ

Descrição da ementa: Permitir a composição de tripulação por aeronauta sem habilitação ou que, habilitado, não esteja com a documentação regular;

Descrição da infração: A empresa permitiu que o piloto Eduardo Juliani compusesse a tripulação da referida aeronave com o Certificado de Capacidade Física (CCF) vencido, realizando dois voos no dia 19/09/2011 de SIHJ (Lagoa da Confusão - TO) para SBCI (Carolina - MA) às 16:42 e de SBCI para SIHJ às 20:03.

3. No Relatório de Fiscalização de 22/10/2015 (fls. 2), a fiscalização registra que, em consulta ao Sistema Decolagem Certa (DCERTA), verificou que Eduardo Juliani tripulou a aeronave PT-DPY 2 vezes em 19/9/2011 com CCF vencido. A aeronave era operada pela Foliar Aviação Agrícola Ltda.

4. A fiscalização juntou aos autos:

4.1. Consulta decolagens DCERTA (fls. 3);

4.2. Dados pessoais de Eduardo Juliani (fls. 4);

4.3. Status da aeronave PT-DPY (fls. 5);

4.4. Pesquisa de movimento de aeronaves do grupo 2 (fls. 6);

4.5. Relatório do Banco de Informações do Movimento de Tráfego Aéreo - BIMTRA (fls. 7);

4.6. Ofício nº 1128/2011/GVAG/GGAG/SSO-ANAC, de 29/12/2011 (fls. 8), solicitando ao piloto Eduardo Juliani esclarecimentos sobre descumprimento da Resolução ANAC nº 151, de 2010;

4.7. Manifestação de Eduardo Juliani, datada de 14/3/2012 (fls. 9), na qual narra que a operação de SIHJ a SBCI teria sido realizada para traslado da aeronave para oficina para realização de IAM. Narra também que o serviço não teria sido realizado por falta de pessoal. Declara que a

navegação teria sido efetuada por Cristiano Juliani, sendo o plano de voo erroneamente preenchido por Eduardo Juliani;

4.8. Ofício nº 561/2012/GVAG-RJ/GGAG/SSO-ANAC, de 22/10/2012 (fls. 10), solicitando cópias do DB da aeronave PT-DPY no período de 1/9/2011 a 1/10/2011;

4.9. Página nº 0002 do Diário de Bordo da aeronave PT-DPY (fls. 11); e

4.10. Mensagem eletrônica de 7/8/2012 (fls. 12) com histórico de exames.

5. Notificado da lavratura do Auto de Infração em 27/11/2012 (fls. 13), o Autuado protocolou defesa em 15/12/2015 (fls. 14 a 16), na qual alega prescrição intercorrente nos termos do §1º do art. 1º da Lei nº 9.873, de 1999. Insurge-se contra a capitulação empregada, afirmando não ser concessionário ou permissionário de serviços aéreos. Reitera o teor da manifestação de fls. 9 quanto ao piloto que teria efetivamente realizado o voo.

6. Em 2/5/2016, a autoridade competente, após apontar a presença de defesa, decidiu pela aplicação, com atenuante previsto no inciso III do §1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25, de 2008, e sem agravantes, de multa no valor de R\$ 2.400,00 (dois mil e quatrocentos reais) para cada infração, totalizando R\$ 4.800,00 (quatro mil e oitocentos reais) – fls. 33 a 35.

7. Consta dos autos Certidão de Propriedade e Ônus Reais da aeronave PT-DPY (fls. 36 a 38).

8. Em 31/1/2018, foi lavrado Termo de Encerramento de Trâmite Físico ASJIN (1484607).

9. Tendo tomado conhecimento da decisão, o Interessado protocolou recurso nesta Agência em 21/6/2016 (0879425).

10. Em suas razões, o Interessado alega cerceamento da defesa, por não ter recebido cópias dos autos por via eletrônica e violação ao princípio constitucional da razoável duração do processo. Reitera o argumento de que não poderia ser enquadrado no inciso III do art. 302 do CBA. Alega ainda descumprimento dos §§2º e 3º do art. 10 da Resolução ANAC nº 25, de 2008 e *bis in idem* com relação aos Autos de Infração nº 06669/2012, 06671/2012 e 002124/2015.

11. Em 15/9/2016, o Interessado apresentou manifestação (0031040), na qual alega ter sido notificado de decisão declarando anulação de Auto de Infração com a mesma imputação (igual fato, partes e data de fato gerador), qual seja, operar 2 vezes a aeronave PT-DYP em 19/9/2011 com o CA suspenso em razão de IAM vencida.

12. Tempestividade do recurso aferida em 22/3/2018 – Despacho ASJIN (1519133).

13. Por meio do Despacho JULG ASJIN (2460867), de 3/12/2018, determinou-se nova notificação do Interessado quanto à decisão de primeira instância, em razão de incorreção no valor da multa.

14. Cientificado da decisão de primeira instância por meio do Ofício 113 (2600592) em 28/1/2019 (2674685), o Interessado apresentou recurso em 12/2/2019 (2700592).

15. Em suas razões, o Interessado alega que teria protocolado em 15/9/2016 pedido de nulidade absoluta que não teria sido apreciado, o que tornaria nula a notificação por meio do Ofício 113. Alega que teria protocolado igual pedido de nulidade absoluta em relação ao Auto de Infração nº 002124/2015, o qual teria sido reconhecido pela Junta Recursal.

16. Tempestividade do recurso aferida em 14/2/2019 - Despacho ASJIN (2709919).

É o relatório.

## II - PRELIMINARMENTE

### *Da regularidade processual*

17. O Interessado foi regularmente notificado quanto à infração imputada (fls. 13), tendo apresentado defesa (fls. 14 a 16). Foi também regularmente notificado quanto à decisão de primeira

instância (2674685), apresentando o seu tempestivo recurso (2700592), conforme Despacho ASJIN (2709919).

18. Dessa forma, aponto a regularidade processual do presente processo, a qual preservou todos os direitos constitucionais inerentes ao Interessado, bem como respeitou, também, aos princípios da Administração Pública, estando, assim, pronto para, agora, receber uma decisão de segunda instância administrativa por parte desta ASJIN.

### ***Da alegação da incidência do instituto da prescrição***

19. Primeiramente, cabe notar que o prazo prescricional para o exercício da ação punitiva pela Administração Pública Federal, direta e indireta, é fixado pela Lei nº 9.873, de 1999, em seu art. 1º, a seguir *in verbis*:

Lei nº 9.873, de 1999

Art. 1º 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.

§ 1º 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.

20. Os marcos interruptivos da prescrição são elencados no art. 2º da Lei nº 9.873, de 1999:

Lei nº 9.873, de 1999

Art. 2º Interrompe-se a prescrição da ação punitiva: (Redação dada pela Lei nº 11.941, de 2009)

I - pela notificação ou citação do indiciado ou acusado, inclusive por meio de edital; (Redação dada pela Lei nº 11.941, de 2009)

II - por qualquer ato inequívoco, que importe apuração do fato;

III - pela decisão condenatória recorrível.

IV - por qualquer ato inequívoco que importe em manifestação expressa de tentativa de solução conciliatória no âmbito interno da administração pública federal. (Incluído pela Lei nº 11.941, de 2009)

21. No caso em tela, as infrações imputadas ocorreram em 19/9/2011 (fls. 1). O Interessado foi notificado da infração imputada em 27/11/2012 (fls. 13), apresentando defesa em 15/12/2015 (fls. 14 a 16). Em 2/5/2016, foi proferida decisão de primeira instância (fls. 33 a 35). Notificado da decisão de primeira instância em 28/1/2019 (2674685), o Interessado recorreu em 12/2/2019 (2700592).

22. Nota-se que em nenhum momento foi superado o prazo de cinco anos previsto no *caput* do art. 1º da Lei nº 9.873, de 1999. Igualmente, em nenhum momento o processo administrativo permaneceu por mais de três anos pendente de julgamento ou despacho. Desta forma, não se vislumbram indícios de prescrição nos autos.

### **III - FUNDAMENTAÇÃO**

23. Diante da infração do processo administrativo em questão, a autuação foi realizada com fundamento na alínea "b" do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica, Lei nº 7.565, de 1986, que dispõe o seguinte:

CBA

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

III - infrações imputáveis à concessionária ou permissionária de serviços aéreos:

(...)

b) permitir a composição de tripulação por aeronauta sem habilitação ou que, habilitado, não esteja com a documentação regular;

24. Destaca-se que, com base na Tabela da Resolução ANAC nº 25, de 2008, para pessoa jurídica, o valor da multa referente a este item poderá ser imputado em R\$ 2.400,00 (grau mínimo), R\$

4.200,00 (grau médio) ou R\$ 6.000,00 (grau máximo).

25. O Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica 91 (RBHA 91) - Emenda 12, aprovado pela Portaria nº 285/DGAC, de 6/8/1992, estabelece regras gerais de operação para aeronaves civis. Ele é aplicável nos termos de seu item 91.1:

RBHA 91

Subparte A - Geral

91.1 Aplicabilidade

(a) [Exceto como previsto no parágrafo (c) desta seção e nas seções 91.701 e 91.703, este regulamento estabelece regras governando a operação de qualquer aeronave civil (exceto balões cativos, veículos ultraleves enquadrados no RBAC nº 103 e aeronaves não tripuladas) dentro do Brasil, incluindo águas territoriais.]

(...)

(c) Este regulamento aplica-se a cada pessoa a bordo de uma aeronave sendo operada segundo este regulamento, a menos que de outra forma especificada.

26. Em seu item 91.5, o RBHA 91 estabelece requisitos para tripulações:

RBHA 91

Subparte A - Geral

91.5 Requisitos para tripulações

(a) Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave civil registrada no Brasil, a menos que:

(...)

(3) a operação seja conduzida por tripulantes adequadamente qualificados para a aeronave e para a função que exercem a bordo e detentores de certificado de capacidade física válidos.

(...)

(d) Todas as licenças e certificados de habilitação e qualificação requeridos pelos parágrafos (a) e

(b) desta seção devem estar em poder de seus respectivos detentores, devem estar dentro de seu prazo de validade e devem ser apresentadas aos INSPAC, quando requerido.

27. A norma é clara quanto à necessidade de ter habilitação válida para realização de voos. Conforme os autos, o Autuado empregou a aeronave PT-DPY em 19/9/2011 às 16h42min e às 20h03min com o piloto Eduardo Juliani estando este com seu CCF vencido. Dessa forma, o fato exposto se enquadra ao descrito no referido dispositivo.

28. Em defesa (fls. 14 a 16), o Interessado alega prescrição intercorrente nos termos do §1º do art. 1º da Lei nº 9.873, de 1999. Insurge-se contra a capitulação empregada, afirmando não ser concessionário ou permissionário de serviços aéreos. Reitera o teor da manifestação de fls. 9 quanto ao piloto que teria efetivamente realizado o voo.

29. Em sede recursal (0879425 e 2700592), o Interessado alega cerceamento da defesa, por não ter recebido cópias dos autos por via eletrônica e violação ao princípio constitucional da razoável duração do processo. Reitera o argumento de que não poderia ser enquadrado no inciso III do art. 302 do CBA. Alega ainda descumprimento dos §§2º e 3º do art. 10 da Resolução ANAC nº 25, de 2008 e *bis in idem* com relação aos Autos de Infração nº 06669/2012, 06671/2012 e 002124/2015. O Interessado alega que teria protocolado em 15/9/2016 pedido de nulidade absoluta que não teria sido apreciado, o que tornaria nula a notificação por meio do Ofício 113. Alega que teria protocolado igual pedido de nulidade absoluta em relação ao Auto de Infração nº 002124/2015, o qual teria sido reconhecido pela Junta Recursal.

30. A alegação de prescrição já foi analisada e afastada em preliminares neste parecer.

31. Quanto ao enquadramento do Interessado no inciso III do art. 302 do CBA, este procedimento já foi chancelado pelo órgão de assessoramento jurídico desta autarquia especial, Procuradoria Federal junto à ANAC (PF-ANAC), por meio do Parecer 550/2012/PF-ANAC/PGF/AGU, aprovado pelo então Procurador-Geral em 23/10/2012, documento este que faço anexar aos autos. Elucidou a orientação do órgão jurídico:

2.3 No que condiz com a interpretação do artigo 302 da Lei nº 7.565/86, para fins de enquadramento de condutas infracionais, frisa-se, inicialmente, a necessidade de se observar a forma como estruturada a redação do dispositivo legal. De se atentar, primeiramente, ao fato de os preceitos do citado artigo terem sido subdivididos em seis incisos, os quais preconizam que:

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

I - infrações referentes ao uso das aeronaves:

(...)

II - infrações imputáveis a aeronautas e aeroviários ou operadores de aeronaves:

(...)

III - infrações imputáveis à concessionária ou permissionária de serviços aéreos:

(...)

IV - infrações imputáveis a empresas de manutenção, reparação ou distribuição de aeronaves e seus componentes:

(...)

V - infrações imputáveis a fabricantes de aeronaves e de outros produtos aeronáuticos:

(...)

VI - infrações imputáveis a pessoas naturais ou jurídicas não compreendidas nos grupos anteriores:

(...)

2.4 Consoante se infere dos termos da norma transcrita acima, o inciso I refere-se a infrações relacionadas ao uso de aeronaves, não vinculando as condutas descritas em suas alíneas a qualquer sorte de autor. Os incisos II, III, IV e V, por sua vez, elencam os possíveis autores das condutas previstas em suas alíneas, referindo-se estas, respectivamente, a aeronautas, aeroviários ou operadores, concessionárias ou permissionárias<sup>5</sup> [leia-se autorizatárias, conforme explicação veiculadas nos parágrafos 2.30 e 2.31] de serviços aéreos, empresas de manutenção, reparação ou distribuição de aeronaves e seus componentes e fabricantes de aeronaves e de outros produtos aeronáuticos. O inciso VI, por fim, estabelece rol residual de autores de condutas infracionais ao prever infrações imputáveis a pessoas naturais ou jurídicas não compreendidas nos incisos anteriores.

**2.5 Referida norma, portanto, ao enumerar ações e omissões juridicamente relevantes para fins de apuração administrativa, correlaciona tais condutas, com exceção das previstas no inciso I, a sujeitos determinados, vinculando-as à determinação de sua autoria, ou seja, estabelece infrações próprias que só podem ser praticadas por certas pessoas. Dessa forma, necessários se faz identificar aqueles a que se refere o dispositivo.**

[...]

2.16 No tocante ao conceito de operador de aeronave, o artigo 123 da Lei 7.565/1986 preconiza que:

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

I - a pessoa jurídica que tem a concessão dos serviços de transporte público regular ou a autorização dos serviços de transporte público não regular, de serviços especializados ou de táxi-aéreo;

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

III - o fretador que reservou a condução técnica da aeronave, a direção e a autoridade sobre a tripulação;

IV - o arrendatário que adquiriu a condução técnica da aeronave arrendada e a autoridade sobre a tripulação.

2.17 Consoante estabelece o dispositivo supratranscrito, reputam-se operadores ou exploradores

de aeronaves o concessionário de serviços de transporte público regular ou autorizatário de serviços de transporte público não regular, de serviços especializados ou de táxi aéreo, o proprietário ou a pessoa que use, diretamente ou por meio de prepostos, a aeronave para a prestação de serviços aéreos privados, o fretador que mantenha a condução técnica da aeronave, a direção e a autoridade sobre a tripulação; e, o arrendatário que assuma a condução técnica da aeronave e a autoridade sobre a tripulação.

2.18 Pressupõe, destarte, a especificação do operador/explorador, a determinação do conceito de concessionário e autorizatário de serviços aéreos públicos, de proprietários e usuários de aeronaves empregadas na prestação de serviços aéreos privados, de fretador de aeronave e de arrendatário de aeronave.

[...]

2.30 No que tange aos sujeitos previstos no inciso III do artigo 302 do aludido diploma legal, ou seja, "*concessionária ou permissionária de serviços aéreos*", imperioso se faz destacar, primeiramente, a **impropriedade técnica do texto legal**, consistente na utilização do termo "permissionária". Conforme referido acima, os artigos 175, parágrafo 1º e 180 estabelecem que a prestação de serviços aéreos públicos depende de prévia concessão ou autorização. O artigo 178 do Código Brasileiro de Aeronáutica, a seu turno, estabelece não necessitarem de autorização os proprietários e operadores de aeronaves destinadas a serviços aéreos privados, sem fins comerciais, para a realização de suas atividades aéreas. Dessa forma, a outorga de serviços aéreos apenas se dá na hipótese de serviços aéreos públicos e por meio de concessão ou autorização, podendo os outorgados, portanto, figurarem tão-somente como concessionários ou autorizatários de serviços aéreos.

2.31 Destarte, **o inciso III do artigo 302 da Lei 7.565/1986 deve, em verdade, ser lido como referente às "infrações imputáveis à concessionárias ou autorizatárias de serviços aéreos"**, cuja identificação já foi abordada quando da análise da definição de operador de aeronave.

[...]

2.64 No que concerne, ainda, à interpretação do artigo 302 da Lei nº. 7.565/1986, para fins de enquadramento, impõe-se destacar a a necessidade de, primeiramente, se identificar a qualidade em que o agente atua no caso concreto. Havendo hipóteses em que o autor da ação reúna mais de uma das condições previstas nos incisos do dispositivo em comento, dever-se-á precisar em qual delas está agindo. Exemplificando a questão, considere-se o caso de uma empresa prestadora de serviços aéreos, que se encontra também autorizada a realizar manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos previstos em suas especificações operativas, nos termos do parágrafo 43.3 (f) do RBHA 43 e do parágrafo 145.1 (d) e (e) do RBHA 145. Nesta hipótese, em que a concessionária de serviços aéreos mantém oficina, atuando também como empresa de manutenção e reparação de aeronaves e de seus componentes, a apuração de eventual conduta infracional pressuporá, inicialmente, que se determine se, no caso, a ação foi executada na qualidade de concessionário de serviços aéreos ou na condição de empresa de manutenção e reparação de aeronaves, pois, na primeira hipótese, se amoldará nas alíneas previstas no inciso III do artigo 302 da Lei n.º 7.565/86. Já na segunda, deverá se coadunar com a descrição veiculada numa das alíneas do inciso IV do aludido dispositivo legal. Destarte, para fins da correta capitulação da conduta apurada, mister se faz determinar de que qualidade se revestia o autor da ação/omissão juridicamente relevante quando da sua ocorrência.

6.65 De não se olvidar, contudo, que, eventualmente, detendo uma pessoa o exercício de mais de uma atividade, **responsabilizando-se, assim, pelo atendimento de diversos deveres e obrigações, poderá uma mesma situação fática ensejar a caracterização de plúrimas infrações, sujeitando aquela a diversas sanções administrativas**. Exemplifica a hipótese o caso em que a concessionária de serviços aéreos, sendo também empresa de manutenção e reparação de aeronaves e de seus componentes, proceder à realização de serviço de manutenção deficiente de uma de suas aeronaves. Neste caso, a empresa responderá na qualidade de empresa de manutenção e reparação pela execução de serviço de manutenção deficiente nos termos do artigo 302, inciso IV, alínea "d", da Lei nº. 7.566/86, bem como na condição de prestadora de serviços aéreos e responsável primária pela regularidade do serviço de manutenção (item 91.403 (a) do RBHA 91, item 121.63 do RBAC 121 e item 135.413 do RBAC 135), nos termos do artigo 302,

(destacamos)

32. Portanto, conclui-se que a tipificação da infração administrativa imputada ao recorrente é adequada, rebatido, assim, tal argumento de defesa. É o caso. Afasto o argumento.

33. Com relação ao argumento de que o voo teria sido efetivamente realizado por Cristiano Juliani, observa-se que o plano de voo e o registro dos voos em DB foram feitos por Eduardo Juliani e o Interessado não trouxe aos autos qualquer elemento que prove ter sido Cristiano Juliani o piloto responsável pela realização dos voos descritos no Auto de Infração que inaugurou o presente processo.

34. Quanto ao argumento de cerceamento em defesa, frisa-se que o fornecimento de cópias dos autos era disciplinado à época pela Portaria nº 846/SAF, de 3/5/2012, que não previa o envio de cópias de processos por e-mail. Logo, não pode prosperar o argumento de obstaculização de acesso aos autos, uma vez que a Secretaria da Junta Recursal seguiu os procedimentos vigentes à época para concessão de vistas e obtenção de cópias.

35. Sobre o argumento de *bis in idem*, aponta-se que o Auto de Infração citado pelo Interessado diz respeito à operação da aeronave com CA suspenso, enquanto o presente processo administrativo sancionador trata da conduta de permitir que piloto com CCF vencido componha tripulação. Por se tratar de condutas distintas, regidas por normativos distintos, não se vislumbra a alegação de duplicidade de penalização. Registra-se que esta ASJIN identificou que houve de fato *bis in idem*, porém em relação ao Auto de Infração nº 06669/2012, que originou o processo administrativo sancionador nº 00065.149923/2012-56, e a multa decorrente daquele AI foi cancelada por decisão monocrática de segunda instância proferida em 28/12/2018.

36. Por fim, destaca-se que o pedido de nulidade absoluta protocolado pelo Interessado em 15/9/2016 não foi decidido por ter sido identificada incorreção na notificação da decisão de primeira instância, que exigiu nova notificação, com reabertura do prazo recursal.

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

38. Ademais, a Lei nº 9.784, de 1999, que regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal, em seu art. 36, dispõe a redação que segue:

Lei nº 9.784/99

Art. 36 Cabe ao interessado a prova dos fatos que tenha alegado, sem prejuízo do dever atribuído ao órgão competente para instrução e do disposto no art. 37 desta Lei.

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

#### IV - DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

40. Primeiramente, cabe observar que o CBA dispõe, em seu art. 295, que a multa será imposta de acordo com a gravidade da infração.

41. A Resolução ANAC nº 472, de 2018, que entrou em vigor em 4/12/2018, estabelece providências administrativas decorrentes do exercício das atividades de fiscalização sob competência da ANAC. Essa Resolução atualizou as providências administrativas sob competência da ANAC e revogou a Resolução ANAC nº 25, de 2008, e a Instrução Normativa ANAC nº 8, de 2008. Conforme entendimento sobre a dosimetria da sanção desta ASJIN e da Procuradoria Federal Especializada junto à ANAC, a aplicação das sanções deve se dar de acordo com a norma em vigência na data do cometimento do ato infracional; no entanto, os critérios de dosimetria a serem observados são os dispostos na nova Resolução atualmente em vigor.

42. A referida Resolução, em seu art. 36, indica que sejam consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes na dosimetria da aplicação de sanções. Ainda, de acordo com o § 3º do art. 36 da

Resolução ANAC nº 472, de 2018, quando inexistentes causas atenuantes ou agravantes ao caso ou quando elas se compensem deve ser aplicada a sanção no patamar médio das tabelas anexas à Resolução.

43. Para o reconhecimento da circunstância atenuante prevista no inciso I do § 1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472, de 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, o que não se deu nos autos do processo. Dessa forma, deve ser afastada a sua incidência.

44. Da mesma forma, entende-se que o Interessado não demonstrou, nos autos, ter adotado voluntariamente qualquer providência eficaz para amenizar as consequências da infração. Repare-se que nenhuma medida que configure um dever pode ser fundamento para a aplicação dessa atenuante, prevista no inciso II do § 1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472, de 2018.

45. Para a análise da circunstância atenuante prevista no inciso III do § 1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472, de 2018 ("*a inexistência de aplicação definitiva de sanções nos 12 (doze) meses anteriores à data do cometimento da infração em julgamento*"), é necessária pesquisa para identificar a eventual existência de sanção aplicada ao ente regulado no período de um ano encerrado em 19/9/2011 - que é a data da infração ora analisada. No Extrato SIGEC (2133973), ficou demonstrado que não há penalidade anteriormente aplicada ao Autuado nessa situação. Deve ser aplicada, assim, essa circunstância atenuante como causa de diminuição do valor da sanção.

46. Quanto à existência de circunstância agravante, não se vê, nos autos, qualquer elemento que configure hipótese prevista no § 2º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472, de 2018.

47. Dada a presença de atenuante e ausência de agravantes aplicáveis ao caso, sugere-se que a penalidade a ser aplicada seja quantificada em R\$ 2.400,00 (dois mil e quatrocentos reais), que é o valor mínimo previsto, à época dos fatos, para a hipótese do item TSH da tabela III do Anexo II da Resolução ANAC nº 25, de 2008. Cumpre ressaltar que o valor de multa previsto para este item na Resolução ANAC nº 472, de 2018, é idêntico àquele fixado na Resolução ANAC nº 25, de 2008. Assim, ainda que o valor da multa fosse calculado com base na norma vigente atualmente e não na norma vigente à época dos fatos, não haveria alteração no valor da sanção a ser aplicada.

## V - CONCLUSÃO

48. Pelo exposto, sugiro **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO** a multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa no valor de R\$ 4.800,00 (quatro mil e oitocentos reais).

À consideração superior.



Documento assinado eletronicamente por **Mariana Correia Mourente Miguel, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 03/04/2019, às 13:34, 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 **2869645** e o código CRC **198C5C96**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL  
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

**DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 535/2019**

PROCESSO Nº 00065.146851/2015-38

INTERESSADO: FOLIAR AVIACAO AGRICOLA LTDA

1. De acordo com a proposta de decisão (2869645), ratifico na integralidade os entendimentos da análise referenciada, adotando-os como meus e tornando-os parte integrante desta decisão, com respaldo nos termos do art. 50, §1º da Lei nº 9.784, de 1999.

2. 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. 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.

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. 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. 42, inciso I da Resolução ANAC nº 472, de 2018** e competências ditas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381/2016, tratando-se de ser matéria de saneamento da dosimetria aplicada em primeira instância, **DECIDO:**

- **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO** a multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa no valor de **R\$ 4.800,00 (quatro mil e oitocentos reais)**, em desfavor de **FOLIAR AVIAÇÃO AGRÍCOLA LTDA.**, por permitir que piloto com CCF vencido compusesse tripulação da aeronave PT-DPY em 19/9/2011 às 16h42min e às 20h03min, em afronta ao art. 302, inciso III, alínea "b" da Lei nº 7.565/86.

6. À Secretaria.

7. Publique-se.

8. 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 03/04/2019, às 16:18, 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 **2874669** e o código CRC **CCC883A2**.