



**PARECER Nº** 84/2019/JULG ASJIN/ASJIN  
**PROCESSO Nº** 60850.003559/2010-92  
**INTERESSADO:** PELICANO AVIACAO AGRICOLA LTDA

## **PROPOSTA DE DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA – ASJIN**

**Infração:** operação sem portar os documentos de porte obrigatório.

**Enquadramento:** alínea "e" do inciso III do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA) c/c os item 91.203(a) do RBHA (Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica) 91 e item 137.35(a) do RBHA 137.

**Auto de Infração:** 06010/2010

**Data da infração:** 08/07/210

**Aeronave:** PT-WUP

**Crédito de multa:** 644718140

**Proponente:** Daniella da Silva Macedo Guerreiro - Especialista em Regulação de Aviação Civil - SIAPE 1650801

## **INTRODUÇÃO**

1. Trata-se de processo administrativo instaurado sob o número em referência, sendo que o Auto de Infração nº 06010/2010 capitula a infração na alínea "d" do inciso I do art. 302 do CBA.

2. No Relatório de Fiscalização (RF) nº 021/ASO/SSO/2010 (fl. 01 do volume SEI nº 0877591) está informado que:

Foi constatado em inspeção de rampa, realizada na data e localidade acima descritos, que a Empresa Pelicano Aviação Agrícola permitiu que o Senhor ULISSES NOGUEIRA SOUZA operasse a aeronave apresentando marcas aparentes PT-WUP sem portar os documentos da aeronave de porte obrigatório, contrariando o previsto na seção 91.203 (a) do RBHA 91 e 137.35 (a) do RBHA 137.

Enquadramento do CBA:

*Inciso I, Alínea "d" do Artigo 302 do CBA ( utilizar ou empregar aeronave sem os documentos exigidos ou sem que estes estejam em vigor)*

Anexos:

File do Piloto

File da aeronave

Cópia da Seção 91.203 do RBHA 91 e 137.35 do RBHA 137

Foto satélite localidade

3. Página do SACI referente ao aeronavegante Ulisses Nogueira de Souza (fl. 02 do volume SEI nº 0877591).

4. Página do SACI referente à aeronave PT-WUP (fls. 03/04 do volume SEI nº 0877591).
5. Página do RBHA 91 em que consta a seção 91.203 (fl. 05 do volume SEI nº 0877591).
6. Página do RBHA 137 em que consta a seção 137.35 (fl. 06 do volume SEI nº 0877591).
7. Foto de satélite (fl. 07 do volume SEI nº 0877591).
8. O Auto de Infração (AI) nº 06010/2010 (fl. 08 do volume SEI nº 0877591) apresenta a seguinte descrição:

CÓDIGO ANAC PILOTO: 794578    MARCAS DA AERONAVE: PT-WUP

DATA: 08/07/2010    HORA: 10:30    LOCAL: CIDADE GAÚCHA - PR

Descrição da ocorrência: OPERAÇÃO SEM PORTAR OS DOCUMENTOS DE PORTE OBRIGATÓRIO

HISTÓRICO: Conforme Relatório de Fiscalização N. 021/ASO/SSO/2010, datado de 15/07/2010, foi constatado, em inspeção de rampa realizada no dia 08 de Julho de 2010, na cidade de Cidade Gaúcha - PR, que a Empresa Pelicano Aviação Agrícola Ltda permitiu que o Senhor Ulisse Nogueira Souza (CANAC 794578) operasse a aeronave de marcas PT-WUP sem portar os documentos da aeronave de porte obrigatório, contrariando o previsto na seção 91.203 (a) do RBHA 91 e 137.35 (a) do RBHA 137.

Capitulação: Lei n.º 7.565, de 19/12/1986 (CBA) - Inciso I, Alínea "d" do Artigo 302.

9. No Relatório de Operação Especial de Fiscalização (fls. 09/11 do volume SEI nº 0877601) é informado:

(...)

Conforme local indicado pelo piloto ao chegar ao local e acompanhado pelo mesmo abordamos as duas aeronaves e foi constatado que:

A aeronave com marcas PT-WUP estava com placas de identificação de fábrica da aeronave com modelo de aeronave T 188C e numero de série T 18803477I e o número de série de hélice 806777( conforme relatório fotográfico anexo fotos 13 a 18) diferentes do constatado na ultima IAM da aeronave em 12/03/2010 e do que consta no sistema RAB conforme impressão prévia da tela do sistema SIAC / ANAC anexo . Não foi apresentada documentação técnica válida da aeronave quando solicitado.

(...)

10. No e-mail em consta relato com denúncia referente à empresa PELICANO Aviação Agrícola (fl. 12 do volume SEI nº 0877601) é informado:

(...)

Suas aeronaves estão todas com seus certificados de Aeronavegabilidade Cancelados ou Suspensões [sic], pelo motivo de ter acidentadas ou em fase de importação. As aeronaves da empresas sao as seguintes: PT-ONA, PT-WUP, PR-PZL, PT-UKS, PT-UDF e PT-TNG, esta com reserva de marcas mas esta voando com matricula PT-WUP baseada em CIDADE GAUCHA - PR. A aeronave PT-TNG que hoje esta voando com a matricula PT-WUP e pilotado pelo Cmte ULISSES, é uma aeronave do tipo CESSNA AG-HUSKY T188C e a aeronave PT-WUP é um CESSNA AG-TRUCK A188B que esta quebrada em RIO VERDE-GO e o motor nas dependencias da FENIX AVIAÇÃO LTDA em Arapongas - PR. Segue em anexo fotos da aeronave pousada no campo de pouso da referida cidade. As fotos foram tiradas no dia 27/02/2010 as 9:15hs. Assim sendo, solicito providencias urgentes de fiscalizaçao por este orgao para que possamos manter nossas empresas e responsabilidades sempre em dia.

(...)

11. Fotografias anexas ao Relatório de Operação Especial de Fiscalização (fls. 13/22 do volume SEI nº 0877601).
12. Página do SACI referente à aeronave PT-WUP (fl. 23 do volume SEI nº 0877601).
13. Página do SACI referente à aeronave PT-ONA (fl. 24 do volume SEI nº 0877601).
14. Notificação de Condição Irregular de Aeronave (NCIA) referente à aeronave PT-UOT (fl. 25 do volume SEI nº 0877601).

15. NCIA referente à aeronave PT-WUP (fl. 26 do volume SEI nº 0877601), em que é informado:

Constatado que a aeronave fisicamente apresentava as marcas PT-WUP, porém com placa de identificação de aeronave de fábrica com modelo de aeronave T188C e número de série T18803477T, número de série da Hélice 806777 diferente do constatado na última IAM da aeronave em 12/03/2010.

16. NCIA referente à aeronave PT-ONA (fl. 27 do volume SEI nº 0877601).

## **DEFESA**

17. O interessado apresentou defesa (fls. 28/30 do volume SEI nº 0877601).

18. Na defesa alega que o fato narrado não condiz com a realidade. Argumenta que segundo entendimento entre o sindicato nacional de aviação agrícola e as autoridades de aviação civil, em razão do tipo de operação feita pela aviação agrícola, envolvendo produtos líquidos em geral, os documentos portados a bordo são cópias dos documentos originais, documentos estes que sempre ficam à disposição das autoridades na base operacional da aeronave, para qualquer tipo de conferência ou fiscalização que se façam necessárias. Informa que a aeronave PT-WUP se encontrava no local estacionada, em nada oferecendo risco à segurança de voo, o que, por si só, torna atípica a conduta, não se coadunando com o disposto na alínea "d" do inciso I do art. 302 da Lei 7.565 de 19 de dezembro de 1986.

19. Ressalta as particularidades do auto de infração quanto a sua materialização. Informa que a data da suposta infração é 08/07/2010, às 10:30 h, local Cidade Gaúcha PR, já a autuação se deu em 30/09/2010, às 11:40 h, em Porto Alegre - RS. Com base nestes fatos, salienta que o art. 2º da Resolução Nº 25 da ANAC, de 25 de abril de 2008, dispõe que o agente da autoridade de aviação civil que tiver ciência de infrações ou de indícios de sua prática é obrigado a promover a sua apuração IMEDIATA, mediante a instauração de processo administrativo. Dispõe que entre a data da suposta infração e a efetiva autuação decorreu o lapso de 85 dias, tendo sido distintos os locais de materialização deste ato administrativo. Argumenta que isto vai de encontro ao preceituado pelo inciso III do art. 116 da Lei 8.112 de II de dezembro de 1990, que dispõe ser dever do servidor observar normas legais e regulamentos. Considera que, assim, vê-se que ocorreu um desvio de finalidade no agir da Administração, ferindo o que preceitua o art. 1º da Lei 9.784 de 29 de janeiro de 1999, ao estatuir que o processo administrativo no âmbito da Administração Federal direta e indireta, visa, em especial, à proteção dos direitos dos administrados e ao melhor cumprimento dos fins da Administração, o que, no caso concreto, não ocorreu.

20. Ressalta, ainda, que fato análogo deu-se com os autos de infração nº 05768/2010, 05764/2010, 05759/2010, 05770/2010 e 05769/2010, nos quais as datas das supostas infrações distam de 84 dias das respectivas autuações. Alega que agindo assim, a Administração, através de seu agente, deixou de aplicar os princípios estampados no art. 37 da Constituição da República Federativa do Brasil de 1988, no art. 2º da Lei 9.784 de 29 de janeiro de 1999 e no art. 1º da Resolução Nº 25 da ANAC, de 25 de abril 2008, princípios estes de observação obrigatória por parte da Administração Pública.

21. Alega que o ato praticado pelo agente público poderia ser caracterizado, em tese, como crime de prevaricação. Dispõe que tal prática fere o princípio da moralidade, pois, de um erro, o agente público fez surgir uma autuação administrativa. Considera que tal situação configura infringência, por parte da Administração, do consagrado princípio geral de direito que diz que NINGUÉM PODE SE BENEFICIAR DA PRÓPRIA TORPEZA (*nemo auditur propriam turpitudinem allegans*). E que ao praticar o ato administrativo da lavratura do auto deliberadamente 85 dias após a ocorrência da suposta infração, a Administração permitiu que seu agente atuasse visando interesse diverso do público, ao seu alvitre, contrariando o art. 1º da Resolução Nº 25 da ANAC, de 25 de abril 2008, conduta esta vedada ao servidor público.

22. Requer a revogação do Auto de Infração nº 06010/2010. Requer a concessão do efeito suspensivo, nos termos do §2º do art. 292 do CBA.

23. Procuração (fl. 31 do volume SEI nº 0877601).

### **CONVALIDAÇÃO**

24. O AI foi convalidado em 29/04/2013 por meio de Despacho (fl. 32 do volume SEI nº 0877601), sendo alterada sua capitulação para o previsto na alínea "c" do inciso II do art. 302 do CBA.

### **DEFESA APÓS CONVALIDAÇÃO**

25. O interessado foi notificado a respeito da convalidação em 15/06/2013, conforme demonstrado em Aviso de Recebimento (AR) (fl. 34 do volume SEI nº 0877601). Apresentou defesa após a convalidação (fls. 35/36 do volume SEI nº 0877601), que foi recebida em 23/05/2013.

26. Na defesa alega que a previsão legal ora utilizada e alterada ainda assim não substancia como infração o porte dos documentos obrigatórios na aeronave uma vez que a Aviação Agrícola é regida por Regulamentos específicos, neste caso o RBHA 137 que estava em vigor, em sua subparte 137.35 isenta o porte destes documentos a bordo e menciona que os mesmos devem estar disponíveis na base operacional.

27. Menciona que a aviação agrícola é uma aviação atípica com procedimentos e padrões próprios em função de seu contato com o solo operando em áreas de pouso eventuais e o uso de produtos tóxicos corrosivos que podem vir a danificar os documentos na lavoura.

28. Acredita que se existe conflito em emprego dos Regulamentos e Leis uma vez que o RBHA 91 e o RBHA 137 regem a Aviação Geral e a Aviação Agrícola no Brasil o Erário não pode ser prejudicado pela dificuldade encontrada neste emprego. Dispõe que se valer do CBA para substanciar uma Infração também não é a melhor forma de resolver este impasse, pois se observar bem estaria exigindo que todas as companhias aéreas, Aeroclubes e Aviação Geral carregassem a documentação de suas aeronaves, contudo em virtude de um acidente ou da operação de risco em alguns casos não existiriam métodos de investigação; ou o simples fato de carrega-los acarretaria como condição latente para um acidente como é o caso da Aviação Agrícola. Para tanto a Agência reguladora se vale dos RBHA e RBACs que possuem um caráter mais específico, afirma que a aeronave em questão é de uso agrícola, administrada por uma empresa Credenciada e Certificada para o Uso em Serviço Aéreo Especializado, o que leva novamente ao RBHA - 137.

29. Envelope de encaminhamento de documentação (fl. 37 do volume SEI nº 0877601).

### **DECISÃO DE PRIMEIRA INSTÂNCIA**

30. O setor competente, em decisão motivada (fls. 38/41 do volume SEI nº 0877601) de 24/09/2014, considerou que restou configurada a prática da infração à legislação vigente, em especial ao previsto no art. 302, inciso II, alínea "c" do CBA. Aplicou a multa em seu patamar médio, no valor de R\$ 1.400,00 (mil e quatrocentos reais), haja vista a ausência de circunstâncias atenuantes e agravantes previstas nos parágrafos primeiro e segundo, conforme consulta ao SIGEC, considerando o rol taxativo do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008.

### **RECURSO**

31. O interessado foi notificado da decisão de primeira instância em 27/10/2014, conforme demonstrado em AR (fl. 47 do volume SEI nº 0877601). O interessado apresentou recurso, que foi recebido em 04/11/2014 (fls. 48/52 do volume SEI nº 0877601).

32. No recurso dispõe preliminarmente sobre a notificação de decisão, informando que muito embora seja um ato administrativo e, tal qual uma sentença judicial, há que ser motivada, nos termos do art. 50, inciso II da Lei nº 9.784/99, com as argumentações que preconize os parâmetros em que a

autoridade de aviação civil embasou-se, a fim de exarar os motivos que levaram a conclusão em atribuir uma punição ao interessado. Alega que a Decisão mencionou os motivos da aplicação da penalidade pecuniária R\$ 1.400,00, todavia, não afirmou sobre os porquês da aferição do valor da multa no valor e tampouco informou a presença ou ausência de circunstâncias agravantes, atenuantes, tendo em vista, que considera que não foi levado em consideração o atenuante disposto no inciso II do art 22 da Resolução nº 25, pois a pasta que continha toda a documentação encontrava-se na base da empresa e a autoridade de aviação civil não se preocupou em conceder um lapso temporal mínimo, de tal sorte que os documentos, fossem apresentados ao fiscal, haja vista que a aeronave estava estacionada, por conseguinte fora de operação, respeitando o disposto na seção 137.501(a) do RBAC 137 e tampouco não foi observado o previsto no inciso III do art. 22, pois a empresa no último ano não foi penalizada. Sendo assim, na aferição do *quantum* a ser arbitrado, ou seja, no patamar médio não seria justo. Neste esteio, vislumbra que de acordo com o anexo da Resolução nº 25, de abril de 2008 dispõe no art. 302, inciso II, alínea "c" e nos termos da capitulação efetuada pela Autoridade de Aviação Civil, o valor máximo para aplicação de multa à pessoa física é no valor de RS 2.000,00, mas o que se questiona são os parâmetros de razoabilidade, proporcionalidade para imputar 70% daquele *quantum* a título de pena pecuniária. Dispõe que no processo penal, por exemplo, o juiz ao atribuir a punibilidade a um delinquente ele aplica como padrão o art. 59 do CP na Fixação da Pena. Além disso, o magistrado observa o disposto no art. 29 que preconiza: "*quem, de qualquer modo, concorre para o crime incide nas penas a este cominadas, na medida de sua culpabilidade*", as quais considera que não são totalmente explicadas na decisão emanada dessa Agência. Questiona "... *qual seria a justa medida da culpabilidade, se é que realmente ocorreu a infração que foi imputada a empresa?*".

33. Ainda preliminarmente, informa que o fato é que muitos processos administrativos, notadamente os mais antigos, tiveram início com a Notificação de Infração, instrumento este que apenas deveria cientificar o suposto infrator da existência de um Auto de Infração que havia sido lavrado contra ele. Acrescenta que tal hipótese ocorreu sobretudo sob a égide da IAC-012-1001, cuja vigência teve seu termo inicial em 31/01/2003 e termo final em 27/08/2007. Salienta que o Auto de Infração em hipótese alguma poderia faltar ao processo administrativo, sendo o mesmo "*condicio sine qua non*" à existência do processo, nem tampouco ser substituído, pela então Notificação de Infração, que era somente instrumento obrigatório para cientificar o administrado infrator que o respondia, em face à prática de um ato ou ocorrência de um fato que envolva o interessado. Alega que foi o que efetivamente aconteceu com o caso concreto, visto que a Administração Pública expediu um AI nº 06010/2010, o qual capitulava a suposta Infração no art 302, mas em situação diferente ao disposto no inciso II, alínea "c". Porém, posteriormente, foi expedida uma Notificação de Convalidação e informa que de acordo com o Professor Celso Antônio de Mello "*convalidação ou o saneamento do ato administrativo é o suprimento da invalidade de um ato com efeitos retroativos...O ato convalidador remete-se ao ato inválido no sentido de legitimar seus efeitos pretéritos*". Considera que é bem verdade que a ANAC tentou corrigir um vício oriundo da peça vestibular (original), qual seja, o auto supramencionado, contudo, não poderia fazê-lo, por intermédio de uma Notificação de Convalidação, haja vista que se os efeitos são "*ex tunc*" os mesmos retroagirão a sua gênese, entretanto o instrumento legal não foi o adequado, tendo em vista que a Resolução não preconiza tal documento (notificação de convalidação), a fim de que se possa efetivamente substituir ou retificar o anterior expedido. De acordo com a razoabilidade, dever-se-ia anular o feito, pois a partir do momento que se muda a Capitulação do auto, os demais atos, em corolário, também mudarão de forma substantiva, inclusive no que concerne ao Histórico bem como a Descrição da Ocorrência.

34. No mérito dispõe que na apreciação do capítulo III do título IX da Lei nº 7565/86 - DAS INFRAÇÕES, faz-se necessário uma análise sistêmica do texto normativo, de tal sorte que a denotação das palavras deva ser entendida em sua acepção técnica. Dispõe que ao tratar das infrações, deve-se interpretar o art. 302 do CBA com muito cuidado, a fim de não se fazer injustiça, uma vez que o mesmo retrata várias condutas tipificadas como infração, sendo *numerus clausus* (taxativos). Alega que nos termos do item 4.3 da IAC 012-1001, de 31/01/2003, a qual regulamentava o processamento de irregularidades no âmbito da aviação civil, preconizava que o auto de infração "*deveria conter, de forma clara, a descrição da irregularidade*" e que, sendo assim, pressupõe a perfeita adequação da suposta conduta discrepante da empresa com o preceito emanado no código aeronáutico e demais legislações subsidiárias, visto que paira sobre a autuada o princípio da presunção de inocência consagrado na Carta

Magna, fazendo-se uma analogia com o que dispõe a legislação penal brasileira. Considera que no relato do AI em questão a Administração pública cometeu algumas impropriedades, tendo em vista que tal preceito mandamental que, em tese foi contrariado, poderá estar inserido no rol do inciso I, alínea "d", pois a documentação da aeronave não estava a bordo da mesma.

35. Acrescenta que a Autoridade de Aviação Civil ao efetuar o enquadramento no art. 302, inciso II, alínea "c" o fez incorretamente, porque o preceito mandamental enuncia: "*pilotar a aeronave sem portar os documentos de habilitação, os documentos da aeronaves ou equipamentos de sobrevivência nas áreas exigidas*". Considera que em palavras a suposta infração foi cometida por uma pessoa física, qual seja, o piloto. Todavia, o auto de infração foi direcionado à pessoa jurídica, qual seja: a empresa PELICANO AVIAÇÃO AGRÍCOLA Nesse esteio, ao efetuar o enquadramento no art. 302, inciso II, alíneas "c" do CBA, a Administração Pública o fez de forma equivocada, na medida em que o critério da tipicidade, o qual há de ocorrer à perfeita justaposição da conduta da suposta infratora ao preceito emanado da legislação, fato esse que alega que efetivamente não aconteceu, pois ao capitular sob a égide dos dispositivos do referido Código, Lei nº 7565/86 dever-se-ia analisar minuciosamente o que foi avaliado pela ANAC com o que de fato ocorreu levando-se em consideração a referência legal capitulada, haja vista que no item 2.3 (Conclusão) da Decisão exarada, fez alusão que a autuada empresa Pelicano permitiu que o Sr. Ulisses operasse a aeronave PT-WUP sem portar os documentos da mesma. Contudo, em momento algum especificou, quais documentos não estavam a bordo.

36. Alega que o auto de infração retrata uma situação em que não há consonância da tipificação capitulada com o histórico, bem como a descrição da ocorrência, porque ao mencionar que "*pilotar a aeronave sem portar os documentos de habilitação, os documentos da aeronaves ou equipamentos de sobrevivência nas áreas exigidas*" na descrição da ocorrência, e tipificar no art. 302, inciso II, alínea "c" - diz respeito a pessoa física e o auto de infração foi lavrado em desfavor de pessoa jurídica. Deste modo, considera o fato impeditivo para a realização, inclusive de convalidação do mesmo, haja vista a descrição da ocorrência não estar em sintonia com a capitulação. Logo, ao efetuar o enquadramento, a autoridade de aviação civil o fez de forma equivocada, na medida em que o critério da tipicidade, no qual há de ocorrer à perfeita justaposição da conduta da suposta infratora ao preceito emanado da legislação, fato esse que efetivamente não aconteceu, pois ao capitular sob a égide do dispositivo na Seção 91.203(a) do RBHA 91 não levou em consideração o Princípio da Especialidade, isto é, norma especial seção 137.35(a) do RBHA 137, em tese poderia ser aplicável ao caso concreto.

37. Dispõe que se houve um erro, no que se refere à expedição do Auto de Infração no 06010/2010, há que se entender que a correção do equívoco terá que ocorrer em sua totalidade, ou seja, o instrumento de retificação deverá conter uma nova tipificação capitulada, o que efetivamente aconteceu, com novo histórico, bem como nova descrição da ocorrência o que efetivamente não ocorreu nas últimas duas situações. Sendo assim, alega que a peça vestibular foi confeccionada de forma incompleta, uma vez que o Código da ementa foi omitido, de tal sorte que na sua plenitude prejudicou a defesa e também o recurso.

38. Requer que as preliminares contidas no Recurso sejam acolhidas e o mesmo conhecido e provido, por conseguinte, o auto de infração seja arquivado, sem qualquer tipo de penalidade ou se de outro modo entender, com a aplicação da sanção mais branda à empresa Pelicano Aviação Agrícola LTDA, pelos motivos já supramencionados e pelo fato do interessado estar enquadrado no benefício contido nos incisos II e III do art. 22, em seu parágrafo 1º da Resolução nº 25, dessa Agência. E se de outro modo entender, ou seja, se não forem acolhidas as preliminares, que as argumentações deste Recurso em seu mérito sejam consideradas procedentes, haja vista que considera que o critério da tipicidade não foi respeitado.

### **CONVALIDAÇÃO EM SEGUNDA INSTÂNCIA**

39. A Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância - ASJIN decidiu em 31/08/2017 (SEI nº 0970339 e SEI nº 0970675) pela convalidação do auto de infração, modificando o enquadramento para alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA c/c RBHA 91.203 (a) e RBHA 137.35

(a). A ASJIN entendeu que poderia decorrer gravame à situação do Interessado diante da mudança da sanção para o valor de R\$7.000,00 (sete mil reais).

### **MANIFESTAÇÃO APÓS CONVALIDAÇÃO EM SEGUNDA INSTÂNCIA**

40. O interessado foi notificado a respeito da convalidação em segunda instância em 14/09/2017, conforme demonstrado em AR (SEI nº 1144585).

41. O interessado apresentou nova manifestação (SEI nº 1086303), que foi recebida em 21/09/2017.

42. Preliminarmente, reitera as alegações apresentadas no recurso, acrescentando que aconteceram três capitulações distintas, com o mesmo histórico e descrição da ocorrência, que, em tese é inconcebível e incoerente, dificultando por demais a chamada ampla defesa.

43. No mérito, reitera alegações apresentadas no recurso, acrescentando que em relação ao item 137.35(a) do RBHA 137 o legislador quis dizer que em função da operação aeroagrícola ter algumas peculiaridades, isto é, atuar com defensivos agrícola, em condições não convencionais, requer tratamento diferenciado, qual seja, não precisar portar a bordo da aeronave as documentações pertinentes a mesma. Assim sendo, alega que o Auto de Infração em seu histórico possui uma contradição, pois o mesmo enunciava que o senhor Ulisses Nogueira Souza operava a aeronave PT-WUP sem portar os documentos a bordo, sendo que o próprio regulamento assim dispensa. Contudo, a documentação da aeronave estava disponível para uma eventual averiguação da fiscalização.

### **OUTROS ATOS PROCESSUAIS**

44. Notificação de convalidação (fl. 33 do volume SEI nº 0877601).

45. Extrato do SIGEC (Sistema Integrado de Gestão de Créditos) (fl. 42 do volume SEI nº 0877601).

46. Comprovante de Inscrição e de Situação Cadastral (fl. 43 do volume SEI nº 0877601).

47. Extrato do SIGEC (fl. 44 do volume SEI nº 0877601).

48. Notificação de decisão (fl. 45 do volume SEI nº 0877601).

49. Despacho de encaminhamento do processo (fl. 46 do volume SEI nº 0877601).

50. Notificação de decisão (fl. 53 do volume SEI nº 0877601).

51. Decisão de primeira instância (fls. 54/57 do volume SEI nº 0877601).

52. Tabela com relação de empresa em que consta a PELICANO AVIAÇÃO AGRÍCOLA LTDA (fl. 58 do volume SEI nº 0877601).

53. Envelope de encaminhamento de documentação (fl. 59 do volume SEI nº 0877605).

54. Despacho que certifica a tempestividade do recurso (fl. 60 do volume SEI nº 0877605).

55. Termo de Encerramento de Trâmite Físico (SEI nº 0895581).

56. Despacho de distribuição para relatoria e voto (SEI nº 0948574).

57. Notificação de decisão (SEI nº 1039542).

58. Despacho de retorno à relatoria (SEI nº 1087395).

59. É o relatório.

### **PRELIMINARES**

## 60. Alegações preliminares

60.1. No recurso dispõe preliminarmente sobre a notificação de decisão, informando que muito embora seja um ato administrativo e, tal qual uma sentença judicial, há que ser motivada, nos termos do art. 50, inciso II da Lei nº 9.784/99, com as argumentações que preconize os parâmetros em que a autoridade de aviação civil embasou-se, a fim de exarar os motivos que levaram à conclusão em atribuir uma punição ao interessado. Entretanto, esta alegação não merece acolhimento, visto que as convalidações que foram efetuadas no processo foram devidamente motivadas. Com relação a convalidação efetuada pelo setor de primeira instância, verifica-se que além da Notificação de convalidação (fl. 33 do volume SEI nº 0877601) há também Despacho de 29/04/2013 (fl. 32 do volume SEI nº 0877601) que promoveu a convalidação do AI em tela. Ademais, já em relação à convalidação efetuada em sede de segunda instância, esta também foi devidamente motivada no Voto da Relatora, constante do documento SEI nº 0970339.

60.2. Alega que a Decisão mencionou os motivos da aplicação da penalidade pecuniária R\$ 1.400,00, todavia, não afirmou sobre os porquês da aferição do valor da multa no valor e tampouco informou a presença ou ausência de circunstâncias agravantes, atenuantes, tendo em vista, que considera que não foi levado em consideração o atenuante disposto no inciso II do art 22 da Resolução nº 25, pois a pasta que continha toda a documentação encontrava-se na base da empresa e a autoridade de aviação civil não se preocupou em conceder um lapso temporal mínimo, de tal sorte que os documentos, fossem apresentados ao fiscal, haja vista que a aeronave estava estacionada, por conseguinte fora de operação, respeitando o disposto na seção 137.501(a) do RBAC 137 e tampouco não foi observado o previsto no inciso III do art. 22, pois a empresa no último ano não foi penalizada. Sendo assim, na aferição do *quantum* a ser arbitrado, ou seja, no patamar médio não seria justo. Contudo, não prospera a alegação de que a decisão não informou a presença ou ausência de circunstâncias agravantes ou atenuantes, visto que no item 2.4.1 da decisão de primeira instância é informada a ausência de circunstâncias atenuantes e agravantes previstas no art. 22 da Resolução nº 25/2008. Quanto à solicitação de aplicação de atenuantes, esta será avaliada em item específico deste Parecer referente à dosimetria da sanção. Quanto à alegação de que a autoridade de aviação civil não se preocupou em conceder um lapso temporal mínimo para a apresentação da documentação, deve ser considerado o disposto no art. 36 da Lei nº 9.784/1999 de que cabe ao interessado a prova dos fatos que tenha alegado. No caso específico, o interessado apresenta tal alegação, mas não expõe qualquer comprovação em relação a mesma.

60.3. Alega que de acordo com o anexo da Resolução nº 25/2008 dispõe no art. 302, inciso II, alínea "c" e nos termos da capitulação efetuada pela Autoridade de Aviação Civil, o valor máximo para aplicação de multa à pessoa física é no valor de RS 2.000,00, mas o que se questiona são os parâmetros de razoabilidade, proporcionalidade para imputar 70% daquele *quantum* a título de pena pecuniária. Considero que esta alegação não merece prosperar, pois o valor máximo de R\$2.000,00 previsto no anexo I da Resolução ANAC nº 25/2008 para enquadramento na alínea "c" do inciso II do art. 302 do CBA é aplicável para pessoa física, situação que não se enquadra o interessado do presente processo. Ademais, a capitulação do AI foi alterada em sede de segunda instância, deixando de ser a prevista na alínea "c" do inciso II do art. 302 do CBA para o previsto na alínea "e" do inciso III do CBA.

60.4. Ainda preliminarmente, informa que o fato é que muitos processos administrativos, notadamente os mais antigos, tiveram início com a Notificação de Infração, instrumento este que apenas deveria cientificar o suposto infrator da existência de um Auto de Infração que havia sido lavrado contra ele. Acrescenta que tal hipótese ocorreu sobretudo sob a égide da IAC-012-1001. Salienta que o Auto de Infração, em hipótese alguma poderia faltar ao processo administrativo, sendo o mesmo "*condicio sine qua non*" à existência do processo, nem tampouco ser substituído, pela então Notificação de Infração, que era somente instrumento obrigatório para cientificar o administrado infrator que o respondia, em face à prática de um ato ou ocorrência de um fato que envolva o interessado. Alega que foi o que efetivamente aconteceu com o caso concreto, visto que a Administração Pública expediu um AI nº 06010/2010, o qual capitulava a suposta Infração no art 302, mas em situação diferente ao disposto no inciso II, alínea "c". Porém, posteriormente, foi expedida uma Notificação de Convalidação e que é bem verdade que a



ANAC tentou corrigir um vício oriundo da peça vestibular (original), qual seja, o auto supramencionado, contudo, não poderia fazê-lo, por intermédio de uma Notificação de Convalidação, haja vista que se os efeitos são "ex tunc" os mesmos retroagirão a sua gênese, entretanto o instrumento legal não foi o adequado, tendo em vista que a Resolução não preconiza tal documento (notificação de convalidação), a fim de que se possa efetivamente substituir ou retificar o anterior expedido. Alega, que de acordo com a razoabilidade, dever-se-ia anular o feito, pois a partir do momento que se muda a Capitulação do auto, os demais atos, em corolário, também mudarão de forma substantiva, inclusive no que concerne ao Histórico bem como a Descrição da Ocorrência. Contudo, estas alegações não merecem acolhimento, pois as convalidações efetuadas nos autos, conforme já esclarecido, não foram efetuadas por meio de Notificação de Convalidação, tal documentação serviu apenas para a comunicação ao interessado de ato administrativo que foi executado, no caso da convalidação em primeira instância por meio de Despacho e no caso da convalidação em segunda instância por meio de voto e certidão que atesta o resultado. Além disso, a Resolução ANAC nº 25/2008, em vigor à época, não especifica o documento que deve ser utilizado para efetuar a convalidação de auto de infração, assim não há o que se falar que o instrumento não foi o adequado. Quanto à alegação de que a partir do momento que se muda a Capitulação do auto, os demais atos, em corolário, também mudarão de forma substantiva, inclusive no que concerne ao Histórico bem como a Descrição da Ocorrência, deve ser considerado o disposto no inciso I do §1º do art. 7º da Instrução Normativa (IN) ANAC nº 08/2008, apresentado a seguir:

IN ANAC nº 08/2008

Art. 7º Os vícios processuais meramente formais do AI são passíveis de convalidação.

§ 1º - Para efeito do caput, são considerados vícios formais, dentre outros:

I - omissão ou erro no enquadramento da infração, desde que a descrição dos fatos permita identificar a conduta punível;

(...)

61. De acordo com o dispositivo citado, verifica-se que a omissão ou erro de enquadramento era considerado vício formal, passível de convalidação, desde que a descrição dos fatos permita identificar a conduta punível. No caso do AI nº 06010/2010, ocorreu a convalidação da capitulação, mas a descrição dos fatos permite identificar a conduta tida como infracional.

62. No recurso apresentado após a convalidação efetuada pelo setor de segunda instância, alega que aconteceram três capitulações distintas, com o mesmo histórico e descrição da ocorrência, que, em tese é inconcebível e incoerente, dificultando por demais a chamada ampla defesa. Contudo, não vislumbro que tenha ocorrido prejuízo para a defesa do interessado, visto que as convalidações efetuadas foram devidamente notificadas, sendo oportunizado prazo para a manifestação acerca da convalidação efetuada. Além disso, conforme já esclarecido apesar das convalidações efetuadas a conduta tida como infracional é identificada pela descrição dos fatos no campo "HISTÓRICO" do AI nº 06010/2010.

### 63. Regularidade Processual

63.1. Quanto à notificação do interessado a respeito da infração, em que pese ausência de AR, houve comparecimento espontâneo no feito. O comparecimento espontâneo nos autos supre suposta falta ou regularidade da intimação, nos termos §5º do art. 26 da Lei 9.784/1999:

Lei nº 9.784/1999

Art. 26. O órgão competente perante o qual tramita o processo administrativo determinará a intimação do interessado para ciência de decisão ou a efetivação de diligências.

(...)

**§ 5º As intimações serão nulas quando feitas sem observância das prescrições legais, mas o comparecimento do administrado supre sua falta ou irregularidade.**

**(destacamos)**

63.2. A defesa foi recebida em 29/12/2010 ficando eleita a data do protocolo da defesa como marco válido. Foi notificado a respeito da convalidação efetuada pela primeira instância em 15/05/2013, tendo apresentado defesa após a convalidação, que foi recebida em 23/05/2013.

63.3. O interessado foi notificado a respeito da decisão de primeira instância em 27/10/2014 e apresentou recurso em 04/11/2014. Posteriormente, foi notificado em 14/09/2017 da convalidação efetuada em sede de segunda instância, apresentou nova manifestação, que foi recebida em 21/09/2017.

63.4. Desta 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.

## **MÉRITO**

64. **Fundamentação da Matéria** - operação sem portar os documentos de porte obrigatório.

64.1. Diante da infração do processo administrativo em questão, a autuação foi capitulada, após convalidação, na alínea "e" do inciso III do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 - CBA c/c item 91.203(a) do RBHA 91 e item 137.35(a) do RBHA 137.

64.2. Segue o que consta na alínea "e" do inciso III do artigo 302 do CBA:

CBA

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;

(...)

64.3. Segue o disposto no item 91.203(a) do RBHA 91:

RBHA 91

91.203 - AERONAVE CIVIL. DOCUMENTOS REQUERIDOS

(a) Exceto como previsto em 91.715 e nos parágrafos (b), (c) e (d) desta seção, nenhuma pessoa pode operar uma aeronave civil brasileira, a menos que ela tenha a bordo os seguintes documentos:

(1) certificado de matrícula e certificado de aeronavegabilidade, válidos, emitidos pelo Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB);

(2) manual de voo e lista de verificações;

(3) NSMA 3-5 e 3-7, expedidas pelo CENIPA;

(4) exceto para aeronaves operadas segundo o RBHA 121 ou 135:

(i) apólice de seguro ou certificado de seguro com comprovante de pagamento;

(ii) licença de estação da aeronave;

(iii) Ficha de Inspeção Anual de Manutenção (FIAM) ou registro dos últimos serviços de manutenção que atestaram a IAM; e

(5) para aeronaves operando segundo os RBHA 121 ou 135, os documentos e manuais requeridos pelo RBHA aplicável.

64.4. Segue o que consta no item 137.35(a) do RBHA 137:

(a) O operador aeroagrícola deve providenciar para que os seguintes documentos estejam disponíveis, no local de operação, não sendo necessário tê-los a bordo durante as aplicações:

(1) Certificado de Matrícula;

(2) Certificado de Aeronavegabilidade;

(3) Ficha de peso e balanceamento;

(4) Manual de voo ou de operações;

(5) NSMA 3-5, Comunicação de Acidentes e Incidentes Aeronáuticos;

(6) NSMA 3-7, Responsabilidade dos Proprietários ou Operadores em Caso de Acidentes ou Incidentes Aeronáuticos;

(7) Apólice de seguro; e

(8) Fotocópia do Certificado de Operador Aeroagrícola.

(9) Este regulamento.

64.5. Diante do exposto, considerando o que foi descrito pela fiscalização, verifica-se a subsunção dos fatos descritos no AI nº 06010/2010 à capitulação prevista na alínea "e" do inciso III do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 - CBA c/c item 91.203(a) do RBHA 91 e item 137.35(a) do RBHA 137.

## 65. Alegações do interessado e enfrentamento dos argumentos de defesa

65.1. Na defesa argumenta que em razão do tipo de operação feita pela aviação agrícola, envolvendo produtos líquidos em geral, os documentos portados a bordo são cópias dos documentos originais, documentos estes que sempre ficam à disposição das autoridades na base operacional da aeronave, para qualquer tipo de conferência ou fiscalização que se façam necessárias. Entretanto, no Relatório de Operação Especial de Fiscalização (fls. 09/11 do volume SEI nº 0877601) é informado que não foi apresentada documentação técnica válida da aeronave quando solicitado. Portanto, tais alegações não merecem acolhimento.

65.2. Alega que a aeronave PT-WUP se encontrava no local estacionada, em nada oferecendo risco à segurança de voo, o que, por si só, torna atípica a conduta, não se coadunando com o disposto na alínea "d" do inciso I do art. 302 da Lei 7.565 de 19 de dezembro de 1986. Entretanto, afasto tal alegação em função da capitulação do AI nº 06010/2010 na alínea "d" do inciso I do art. 302 do CBA ter sido alterada, tendo sido sanado tal vício.

65.3. Alega que a data da suposta infração é 08/07/2010 e a autuação se deu em 30/09/2010. Salienta que o art. 2º da Resolução nº 25 da ANAC/2008 dispõe que o agente da autoridade de aviação civil que tiver ciência de infrações ou de indícios de sua prática é obrigado a promover a sua apuração imediata, mediante a instauração de processo administrativo. Dispõe que entre a data da suposta infração e a efetiva autuação decorreu o lapso de 85 dias, tendo sido distintos os locais de materialização deste ato administrativo. Argumenta que isto vai de encontro ao preceituado pelo inciso III do art. 116 da Lei nº 8.112/1990, que dispõe ser dever do servidor observar normas legais e regulamentos. Considera que, assim, ocorreu um desvio de finalidade no agir da Administração, ferindo o que preceitua o art. 1º da Lei 9.784/1999, ao estatuir que o processo administrativo no âmbito da Administração Federal direta e indireta, visa, em especial, à proteção dos direitos dos administrados e ao melhor cumprimento dos fins da Administração, o que considera, que no caso concreto, não ocorreu. Com relação a estas alegações, é necessário considerar o disposto na Lei nº 7.873/1999, que estabelece prazo de prescrição para o exercício de ação punitiva pela Administração Pública Federal, direta e indireta, e dá outras providências. Neste sentido, segue o disposto no *caput* do art. 1º da Lei nº 7.873/1999.

Lei nº 7.873/1999

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.

65.4. Portanto, não há irregularidade no prazo decorrido entre a data da suposta infração e a data da lavratura do Auto de Infração, visto que não houve prescrição da ação punitiva da Administração Pública Federal.

65.5. Alega que o ato praticado pelo agente público poderia ser caracterizado, em tese, como crime de prevaricação. Dispõe que tal prática fere o princípio da moralidade, pois, de um erro, o agente público fez surgir uma autuação administrativa. Alega que ao praticar o ato administrativo da lavratura do auto deliberadamente 85 dias após a ocorrência da suposta infração, a Administração permitiu que seu agente atuasse visando interesse diverso do público, ao seu alvitre, contrariando o art. 1º da Resolução nº 25 da ANAC/2008, conduta esta vedada ao servidor público. Entretanto, não vislumbro que tenha ocorrido qualquer ação por parte dos agentes públicos que possa ferir o princípio da moralidade. Com relação ao prazo para lavratura do Auto de Infração já foi esclarecido que não há qualquer irregularidade. Afasto, assim, tais alegações.

65.6. Na defesa após a convalidação efetuada pela primeira instância alega que a previsão legal ora utilizada e alterada ainda assim não substancia como infração o porte dos documentos obrigatórios na aeronave uma vez que a Aviação Agrícola é regida por Regulamentos específicos, neste caso o RBHA 137 que estava em vigor, que em sua subparte 137.35 isenta o porte destes documentos a bordo e menciona que os mesmos devem estar disponíveis na base operacional. Com relação a estas alegações, verifica-se que, de fato, no item 137.35(a) do RBHA 137 é previsto que não é necessário ter os documentos a bordo **durante as aplicações**, entretanto, ainda assim, os documento devem estar disponíveis no local de operação. No entanto, no AI nº 06010/2010 é relatado que a empresa interessada permitiu a operação da aeronave sem os documentos da aeronave de porte obrigatório. Ademais, no Relatório de Operação Especial de Fiscalização é esclarecido pela fiscalização que não foi apresentada documentação técnica válida da aeronave quando solicitado.

65.7. Alega, ainda, que se existe conflito em emprego dos Regulamentos e Leis uma vez que o RBHA 91 e o RBHA 137 regem a Aviação Geral e a Aviação Agrícola no Brasil o Erário não pode ser prejudicado pela dificuldade encontrada neste emprego. Entretanto, não há conflito entre os itens citados do RBHA 91 e RBHA 137, visto que caso tivesse sido demonstrado pelo interessado que a documentação necessária não estava a bordo durante operação de aplicação, mas que a mesma estava disponível no local de operação quando solicitado pela fiscalização não caberia, entretanto, isto não está demonstrado nos autos. Além disso, segue o disposto no item 91.1(f) do RBHA 91:

RBHA 91

91.1 - APLICABILIDADE

(...)

f) Este regulamento aplica-se, ainda, aos serviços aéreos especializados executados por aviões ou helicópteros tais como: aerofotografia, aerofotogrametria, aerocinematografia, aerotopografia, prospecção, exploração, detecção, publicidade, fomento ou proteção à agricultura e agropecuária, ensino e adestramento de vôo, experimentação técnica ou científica, inspeção em linhas de transmissão ou em dutos transportando fluídos e gases, policiais, de busca e salvamento, etc. Os serviços de transporte de cargas externas, realizados com helicópteros, **e os serviços de fomento e proteção à agricultura e pecuária devem obedecer, também, aos RBHA 133 e 137, respectivamente.**

(grifo meu)

65.8. De acordo com o estabelecido no item 91.1(f) do RBHA 91, verifica-se que tal regulamento é aplicável para operações conduzidas segundo segundo RBHA 137, sendo adicionadas as regras deste segundo regulamento. Segue, ainda, o disposto no RBAH 137 a este respeito.

RBHA 137

137.1 - APLICABILIDADE

(a) O emprego da aviação agrícola no Brasil é regido pelo Decreto Lei 917 de 07 de setembro de 1969, regulamentado pelo Decreto 86.765, de 22 de dezembro de 1981. Consequentemente, **este regulamento se restringe ao estabelecimento de normas e procedimentos, adicionais àqueles contidos no RBHA 91 – Regras Gerais de Operações Para Aeronaves Civis**, visando

assegurar padrões mínimos de segurança de voo aplicáveis às operações aeroagrícolas.

(b) As operações Aeroagrícolas conduzidas no Brasil por pessoas físicas ou jurídicas, além de atenderem às prescrições do Decreto 86.765, **devem atender às normas e procedimentos contidos no RBHA 91 – Regras Gerais de Operações Para Aeronaves Civis e neste regulamento.**

(grifo meu)

65.9. No mérito dispõe que na apreciação do capítulo III do título IX da Lei nº 7565/86 - DAS INFRAÇÕES, faz-se necessário uma análise sistêmica do texto normativo, de tal sorte que a denotação das palavras deva ser entendida em sua acepção técnica. Dispõe que ao tratar das infrações, deve-se interpretar o art. 302 do CBA com muito cuidado, a fim de não se fazer injustiça, uma vez que o mesmo retrata várias condutas tipificadas como infração, sendo *numerus clausus* (taxativos). Alega que nos termos do item 4.3 da IAC 012-1001, de 31/01/2003, a qual regulamentava o processamento de irregularidades no âmbito da aviação civil, preconizava que o auto de infração "*deveria conter, de forma clara, a descrição da irregularidade*" e que, sendo assim, pressupõe a perfeita adequação da suposta conduta discrepante da empresa com o preceito emanado no código aeronáutico e demais legislações subsidiárias, visto que paira sobre a autuada o princípio da presunção de inocência consagrado na Carta Magna, fazendo-se uma analogia com o que dispõe a legislação penal brasileira. Considera que no relato do AI em questão a Administração pública cometeu algumas impropriedades, tendo em vista que tal preceito mandamental que, em tese foi contrariado, poderá estar inserido no rol do inciso I, alínea "d", pois a documentação da aeronave não estava a bordo da mesma. Contudo, afasto tais alegações em função de a convalidação efetuada em sede de segunda instância ter sanado vício de capitulação constante no AI nº 06010/2010. Assim, ocorre a adequação da conduta descrita com a capitulação definida após convalidação.

65.10. Alega que o auto de infração retrata uma situação em que não há consonância da tipificação capitulada com o histórico, bem como a descrição da ocorrência, porque ao mencionar que "*pilotar a aeronave sem portar os documentos de habilitação, os documentos da aeronaves ou equipamentos de sobrevivência nas áreas exigidas*" na descrição da ocorrência, e tipificar no art. 302, inciso II, alínea "c" - diz respeito a pessoa física e o auto de infração foi lavrado em desfavor de pessoa jurídica. Deste modo, considera o fato impeditivo para a realização, inclusive de convalidação do mesmo, haja vista que a descrição da ocorrência não estar em sintonia com a capitulação. Logo, efetuar o enquadramento, a autoridade de aviação civil o fez de forma equivocada, na medida em que o critério da tipicidade, no qual há de ocorrer à perfeita justaposição da conduta da suposta infratora ao preceito emanado da legislação, fato esse que informa que efetivamente não aconteceu, pois ao capitular sob a égide do dispositivo na seção 91.203(a) do RBHA 91 não levou em consideração o Princípio da Especialidade, isto é, norma especial seção 137.35(a) do RBHA 137, em tese poderia ser aplicável ao caso concreto. Todavia, afasto tais alegações em função da convalidação efetuada em sede de segunda instância ter afastado a capitulação na alínea "c" do inciso II do art. 302 do CBA, deixando tais alegações de serem pertinentes. Quanto à alegação de que o fato seria impeditivo para a convalidação do auto de infração, não considero que a mesma possa prosperar, pois conforme já abordado neste Parecer no AI nº 06010/2010 a descrição dos fatos no campo "HISTÓRICO" permite identificar a conduta tida como infracional. E quanto à alegação de que a capitulação foi efetuada no item 91.203(a) do RBHA 91 e não levou em consideração o previsto no item 137.35(a) do RBHA 137, esta também não merece acolhimento, pois a capitulação final, após a convalidação efetuada em sede de segunda instância, contempla os dois itens citados da legislação.

65.11. O interessado dispõe que se houve um erro, no que se refere à expedição do Auto de Infração no 06010/2010, há que se entender que a correção do equívoco terá que ocorrer em sua totalidade, ou seja, o instrumento de retificação deverá conter uma nova tipificação capitulada, o que efetivamente aconteceu, com novo histórico, bem como nova descrição da ocorrência o que efetivamente não ocorreu nas últimas duas situações. Sendo assim, alega que a peça vestibular foi confeccionada de forma incompleta, uma vez que o Código da ementa foi omitido, de tal sorte que na sua plenitude prejudicou a defesa e também o recurso. Contudo, tal alegação já foi devidamente enfrentada nas preliminares deste Parecer, onde foi demonstrada que a convalidação efetuada pelo setor de segunda instância foi adequada, visto que apesar do vício de capitulação, a descrição dos fatos no AI nº 06010/010

permite identificar a conduta punível, não causando prejuízo ao interessado.

65.12. No recurso apresentado após a convalidação em segunda instância, acrescenta que em relação ao item 137.35(a) do RBHA 137 o legislador quis dizer que em função da operação aeroagrícola ter algumas peculiaridades, isto é, atuar com defensivos agrícola, em condições não convencionais, requer tratamento diferenciado, qual seja, não precisa portar a bordo da aeronave as documentações pertinentes a mesma. Assim sendo, alega que o Auto de Infração em seu histórico possui uma contradição, pois o mesmo enunciava que o senhor Ulisses Nogueira Souza operava a aeronave PT-WUP sem portar os documentos a bordo, sendo que o próprio regulamento assim dispensa. Contudo, a documentação da aeronave estava disponível para uma eventual averiguação da fiscalização. Em que pese tais alegações, conforme já esclarecido, nos autos a fiscalização reporta que não foi apresentada a documentação técnica da aeronave quando solicitado. Com relação a informação de que a documentação estava disponível para uma eventual averiguação da fiscalização, deve ser considerado o disposto no art. 36, apresentado a seguir:

Lei nº 9.784/1999

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

65.13. Portanto, cabe ao interessado a prova dos fatos que tenha alegado. Assim, a mera alegação desacompanhada das necessárias provas não tem o condão de afastar a conduta tida infracional reportada pela fiscalização. No caso em questão, o interessado não comprova que, de fato, a documentação necessária estava disponível.

65.14. Assim, as manifestações do interessado não foram suficientes para afastar a aplicação da sanção administrativa quanto ao ato infracional praticado.

## **DO ENQUADRAMENTO E DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO**

66. Pelo exposto, houve, de fato, violação à legislação, com a prática de infração cuja autuação, após convalidação, está fundamentada na alínea "e" do inciso III do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 - CBA c/c os item 91.203(a) do RBHA 91 e item 137.35(a) do RBHA 137, restando analisar a adequação do valor da multa aplicada, que, segundo o que dispõe o CBA, deve refletir a gravidade da infração (Lei nº 7.565/86, art. 295).

67. Nesse contexto, é válido observar que o valor da multa imposto pela autoridade competente - R\$1.400,00 (mil e quatrocentos), não foi fixado dentro dos limites previstos na Resolução nº 25/2008, em vigor à época, posto que na tabela II INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS A AERONAUTAS E AEROVIÁRIOS OU OPERADORES DE AERONAVES do Anexo II da Resolução nº 25/2008, não consta tal item. Considero que tal questão foi sanada, quando da convalidação efetuada em sede de segunda instância.

68. Observa-se que o art. 22 da Resolução ANAC nº 25 e o art. 58 da Instrução Normativa (IN) ANAC nº 08 definiam que, para efeito de aplicação de penalidades, seriam consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes, sendo estas situações dispostas nos §1º e §2º destes mesmos artigos.

69. Destaca-se que, com base na tabela de infrações da Resolução ANAC N° 25/2008, Anexo I, Tabela III - INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS À CONCESSIONÁRIA OU PERMISSÃO DE SERVIÇOS AÉREOS, COD "NON", em vigor à época, o valor da multa poderia ser imputado em R\$ 4.000,00 (grau mínimo), R\$ 7.000,00 (grau médio) ou R\$ 10.000,00 (grau máximo). Conforme o disposto no artigo 57 da IN ANAC nº 08/2008, a penalidade de multa será calculada a partir do valor intermediário. Assim, nos casos em que não há atenuantes e agravantes deve ser aplicado o valor médio da tabela em anexo à Resolução ANAC nº 25/2008, em vigor à época.

70. **Circunstâncias Atenuantes**

70.1. Não considero aplicável para o caso em tela a circunstância atenuante prevista no inciso I art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018.

70.2. Com relação à circunstância atenuante prevista no inciso II art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018, que é referente a adoção voluntária de providências eficazes para evitar ou amenizar as consequências da infração antes de proferida a decisão, em recurso o interessado avalia que não foi levado em consideração este atenuante, em virtude de que a pasta que continha toda a documentação encontrava-se na base da empresa e a autoridade de aviação civil não se preocupou em conceder um lapso temporal mínimo, de tal sorte que os documentos, fossem apresentados ao fiscal, haja vista que a aeronave estava estacionada, por conseguinte fora de operação, respeitando o disposto na seção 137.501(a) do RBAC 137. No entanto, quanto à referida circunstância atenuante é entendimento da ASJIN que para a aplicação da mesma as providências tomadas pela autuada não podem decorrer reação à ação fiscalizatória da ANAC. Além de que as providências tomadas somente serão consideradas para fins de concessão da atenuante se os efeitos concretos da medida estiverem demonstrados documentalmente pela instrução dos autos. Ademais, a demonstração, por prova documental, de que o autuado adotou providências voluntárias é necessária para fins de concessão da atenuante. Neste caso, avalio que tais critérios não foram atendidos, assim, julgo não estar presente a circunstância atenuante prevista no inciso II art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018.

70.3. Com relação à circunstância atenuante prevista no inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018, considero que a mesma não deve ser aplicada em função do que consta no extrato do SIGEC, constante do documento SEI nº 2649207.

71. **Circunstâncias Agravantes**

71.1. No caso em tela, não considero possível aplicar quaisquer das circunstâncias agravantes dispostas nos incisos do §2º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018.

72. **Sanção a Ser Aplicada em Definitivo**

72.1. Dessa forma, considerando nos autos a inexistência de circunstâncias atenuantes e agravantes, a multa deve ser aplicada em seu grau médio, no valor de R\$7.000,00 (sete mil reais).

**CONCLUSÃO**

73. Pelo exposto, sugiro **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **AGRAVANDO** a multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa para o valor de R\$7.000,00 (sete mil reais).

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

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

**DANIELLA DA SILVA MACEDO GUERREIRO**

**ESPECIALISTA EM REGULAÇÃO DE AVIAÇÃO CIVIL**  
**SIAPE 1650801**



Documento assinado eletronicamente por **Daniella da Silva Macedo Guerreiro, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 01/02/2019, às 07:53, 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 **2641467** e o código CRC **E6475BDE**.

---

**Referência:** Processo nº 60850.003559/2010-92

SEI nº 2641467



:: MENU PRINCIPAL

Dados da consulta Consulta

Extrato de Lançamentos

Nome da Entidade: PELICANO AVIACAO AGRICOLA LTDA

CNPJ/CPF: 02151531000100

Div. Ativa: Não - E

End. Sede: ROD PR 182 - KM 05 S/Nº - AEROPORTO MUNICIPAL -

CEP: 85906300

Nº ANAC: 30003433501

CADIN: Não

UF: PR

Tipo Usuário: Integral

Bairro: ZONA RURAL

Município: TOLEDO

Créditos Inscritos no CADIN

Não Existem Créditos inscritos no CADIN para este Número ANAC

Table with 12 columns: Receita, NºProcesso, Processo SEI, Data Vencimento, Data Infração, Valor Original, Data do Pagamento, Valor Pago, Valor Utilizado, Chave, Situação, Valor Débito (R\$). Includes a Total devido em 30/01/2019 (em reais): 287 128,83.

Legenda do Campo Situação

- AD3 - RECURSO ADMITIDO EM 3ª INSTÂNCIA
AD3N - RECURSO ADMITIDO EM 3ª INSTÂNCIA SEM EFEITO SUSPENSIVO
CA - CANCELADO
CAN - CANCELADO
CD - CADIN
CP - CRÉDITO À PROCURADORIA
DA - Dívida Ativa
DC1 - DECIDIDO EM 1ª INSTÂNCIA, MAS AINDA AGUARDANDO CIÊNCIA
DC2 - DECIDIDO EM 2ª INSTÂNCIA, MAS AINDA AGUARDANDO CIÊNCIA
DC3 - DECIDIDO EM 3ª INSTÂNCIA, MAS AINDA AGUARDANDO CIÊNCIA
DG2 - DILIGÊNCIAS POR INICIATIVA DA 2ª INSTÂNCIA
DG3 - DILIGÊNCIAS POR INICIATIVA DA 3ª INSTÂNCIA
EF - EXECUÇÃO FISCAL
GDE - GARANTIA DA EXECUÇÃO POR DEPÓSITO JUDICIAL
GPE - GARANTIA DA EXECUÇÃO POR PENHORA REGULAR E SUFICIENTE
IN3 - RECURSO NÃO FOI ADMITIDO A 3ª INSTÂNCIA
INR - REVISÃO A PEDIDO OU POR INICIATIVA DA ANAC NÃO FOI ADMITIDA
IT2 - PUNIDO PQ RECURSO EM 2ª FOI INTEMPESTIVO
IT3 - PUNIDO PQ RECURSO EM 3ª INSTÂNCIA FOI INTEMPESTIVO
ITD - RECURSO EM 2ª INSTÂNCIA INTEMPESTIVO, MAS AINDA AGUARDANDO CIÊNCIA DO INFRATOR
ITDN - RECURSO EM 2ª INSTÂNCIA INTEMPESTIVO, MAS AINDA AGUARDANDO CIÊNCIA DO INFRATOR, SEM EFEITO SUSPENSIVO
ITT - RECURSO EM 3ª INSTÂNCIA INTEMPESTIVO, MAS AINDA AGUARDANDO CIÊNCIA DO INFRATOR
PC - PARCELADO

- PG - QUITADO
PGDJ - QUITADO DEPÓSITO JUDICIAL CONVERTIDO EM RENDA
PP - PARCELADO PELA PROCURADORIA
PU - PUNIDO
PU1 - PUNIDO 1ª INSTÂNCIA
PU2 - PUNIDO 2ª INSTÂNCIA
PU3 - PUNIDO 3ª INSTÂNCIA
RAN - PROCESSO EM REVISÃO POR INICIATIVA DA ANAC
RANS - PROCESSO EM REVISÃO POR INICIATIVA DA ANAC SEM EFEITO SUS
RE - RECURSO
RE2 - RECURSO DE 2ª INSTÂNCIA
RE2N - RECURSO DE 2ª INSTÂNCIA SEM EFEITO SUSPENSIVO
RE3 - RECURSO DE 3ª INSTÂNCIA
RE3N - RECURSO DE 3ª INSTÂNCIA SEM EFEITO SUSPENSIVO
REN - RECURSO SEM EFEITO SUSPENSIVO
RS - RECURSO SUPERIOR
RSN - RECURSO SUPERIOR SEM EFEITO SUSPENSIVO
RVS - PROCESSO EM REVISÃO POR INICIATIVA DO INTERESSADO
RVSN - PROCESSO EM REVISÃO POR INICIATIVA DO INTERESSADO SEM EFEITO SUSPENSIVO
RVT - REVISTO
SDE - SUSPENSÃO DA EXIGIBILIDADE POR DEPÓSITO JUDICIAL
SDJ - SUSPENSÃO DA EXIGIBILIDADE POR DECISÃO JUDICIAL

Registro 1 até 39 de 39 registros

Página: [1] [1] [Reg] [ ]

Tela Inicial Imprimir Exportar Excel



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL  
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

**DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 112/2019**

PROCESSO Nº 60850.003559/2010-92

INTERESSADO: PELICANO AVIACAO AGRICOLA LTDA

Brasília, 08 de fevereiro de 2018.

1. Trata-se de Recurso Administrativo interposto por PELICANO AVIAÇÃO AGRÍCOLA LTDA, CNPJ 02151531000100, contra decisão de 1ª Instância da Superintendência de Padrões Operacionais - SPO, proferida dia 24/09/2014, que aplicou multa no valor de R\$ 1.400,00 (mil e quatrocentos reais), pelo cometimento da infração identificada no Auto de Infração nº 06010/2010, pela prática de permitir operação sem portar os documentos de porte obrigatório. A infração ficou capitulada na alínea "e" do inciso III do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA) c/c os item 91.203(a) do RBHA (Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica) 91 e item 137.35(a) do RBHA 137.

2. Considerando que o Recorrente não apresentou nas razões recursais qualquer argumento ou prova capaz de desconstituir a infração imposta na decisão recorrida, por celeridade processual e, com fundamento no artigo 50, §1º, da Lei nº 9.784/1999, ratifico os argumentos trazidos na proposta de decisão [Parecer 84/2019/JULG ASJIN/ASJIN – SEI nº 2641467], ressaltando que embora a Resolução nº 472/2018 tenha revogado a Resolução ANAC nº 25/2008 e a IN ANAC nº 8, de 2008, também estabeleceu em seu artigo 82 que suas disposições não prejudicam atos já praticados e a aplicação das normas vigentes à época dos fatos, inclusive no que concerne às sanções aplicáveis.

3. Desta forma, importa esclarecer que as alterações normativas citadas não influenciaram o teor da presente Decisão que apenas passa a ter fundamento em novo normativo no que tange às questões procedimentais.

4. Dito isto, com base nas atribuições a mim conferidas pelas designações que constam nas Portarias ANAC nº 751, de 07/03/2017, e nº 1.518, de 14/05/2018, e com fundamento no art. 42 da Resolução ANAC nº 472, de 2018, e competências conferidas pelo artigo 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381, de 2016, **DECIDO:**

- por conhecer e **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso interposto por PELICANO AVIAÇÃO AGRÍCOLA LTDA, CNPJ 02151531000100, ao entendimento de que restou configurada a prática da infração descrita no Auto de Infração nº 06010/2010, capitulada na alínea "e" do inciso III do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA) c/c os item 91.203(a) do RBHA 91 e item 137.35(a) do RBHA 137, e por **AGRAVAR a multa** aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa para o valor **R\$ 7.000,00 (sete mil reais)**, considerando nos autos a inexistência de circunstâncias atenuantes e agravantes, referente ao Processo Administrativo Sancionador nº 60850.003559/2010-92 e ao Crédito de Multa 644718140.

À Secretaria.

Notifique-se.

Publique-se

*Cássio Castro Dias da Silva*  
SIAPE 1467237

Presidente da Turma Recursal do Rio de Janeiro



---

Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 08/02/2019, às 13:22, 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 **2650832** e o código CRC **7BB8899C**.

---

---

Referência: Processo nº 60850.003559/2010-92

SEI nº 2650832