



**PARECER Nº** 1190/2019/JULG ASJIN/ASJIN  
**PROCESSO Nº** 00068.000336/2016-63  
**INTERESSADO:** AGROTOTAL AERO AGRÍCOLA LTDA

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

### **I - RELATÓRIO**

1. Trata-se de recurso interposto por AGROTOTAL AERO 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, da qual restou aplicada sanção de multa, consubstanciada no crédito registrado no Sistema Integrado de Gestão de Créditos - SIGEC sob o número 660358170.

2. O Auto de Infração nº 000048/2016 (fls. 1), que deu origem ao presente processo, foi lavrado em 25/1/2016, capitulando a conduta do Interessado na alínea "e" do inciso III do art. 302 da Lei nº 7.565, de 1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica, c/c Capítulo 10 da IAC 3151, descrevendo o seguinte:

Data: 24/11/2015

Hora: 14:00

Local: Aeródromo de Santa Vitória do Palmar

Descrição da ementa: No Diário de Bordo, permitir que se deixe de registrar voo ou operação

Descrição da infração: Foi constatado após análise do Livro Coordenação de Safra 2015/2016, na data, hora e local acima, que essa empresa permitiu que se deixasse de registrar 09 (nove) voos de operações agroagrícolas realizados entre os dias 12/11/2015 até 24/11/2015 no Diário de Bordo nº 02/PT-UFY/15 da aeronave PT-UFY, conforme listagem abaixo, contrariando os itens 9.3 e 17.4 da IAC 3151, seção 137.521(d) do RBAC 137, bem como Art. 172 do CBA.

Voos: dia 12/11/2015 às 7h30, dia 15/11/2015 às 7h, dia 16/11/2015 às 7h30, dia 17/11/2015 às 7h30, dia 18/11/2015 às 9h, dia 22/11/2015 em hora não registrada, dia 23 às 6h30 e dia 24/11/2015 às 6h30 e 10h.

3. No Relatório de Fiscalização nº 002/2016/GOAG-PA/SPO, de 26/1/2016 (fls. 2 a 3), a fiscalização registra que, durante a Operação FGCIA - Fórum Gaúcho de Combate aos Impactos dos Agrotóxicos, em conjunto com o IBAMA, SEAPI, FEPAM, MAPA, DEMA-RS e MP-RS, verificou-se a existência de livro com logomarca da empresa DDA Aviação Agrícola Ltda., contendo registros de aeronaves operadas pela Agrototal e por Diego Rodrigo Garrido. Foi encontrado também o DB da aeronave PT-UFY, com termo de abertura de 10/6/2015 e sem qualquer preenchimento na página 001.

4. A fiscalização juntou aos autos:

- 4.1. Status da aeronave PT-UFY (fls. 4);
- 4.2. Termo de abertura do Diário de Bordo nº 02/PT-UFY/15, de 10/6/2015 (fls. 5);
- 4.3. Página 02 do Diário de Bordo nº 02/PT-UFY, sem registros de voos (fls. 6);
- 4.4. Livro Coordenação Safra 2015/2016 (fls. 7 a 15); e
- 4.5. Relatório de Vigilância da Segurança Operacional nº 20684/2015, de 23/11/2015 (fls. 16 a 19).

5. Notificado da lavratura do Auto de Infração em 11/2/2016 (fls. 20), o Autuado não apresentou defesa, sendo lavrado Termo de Decurso de Prazo em 11/5/2016 (fls. 21).

6. Em 10/10/2016, foi lavrado Termo de Encerramento de Trâmite Físico CCPI (0083630).
7. Em 1/6/2017, a autoridade competente, após apontar a ausência de defesa, decidiu pela aplicação de multa, com atenuante previsto no inciso III do § 1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25, de 2008, e sem agravantes, no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais) – 0611104 e 0706554.
8. Cientificado da decisão por meio da Notificação de Decisão - PAS 1225 (0762811) em 21/6/2017 (0886331), o Interessado apresentou recurso em 30/6/2017 (0833203).
9. Em suas razões, o Interessado insurge-se contra a capitulação empregada, alegando não ser concessionária ou permissionária de serviço público, pois realizaria serviço aéreo privado. Alega também que o Livro de Coordenação de Safra 2015/2016 seria mero registro de cotações de preços para possíveis contratos, não representando operações efetivamente realizadas. Cita os processos nº 00068.001858/2016-82 e 00068.001861/2016-04, afirmando que, nestes casos, o setor de primeira instância teria decidido por não aplicar sanção por entender que o livro de coordenação de safra seria documento interno, não sujeito à fiscalização.
10. Tempestividade do recurso aferida em 20/11/2017 - Certidão ASJIN (1256362).
11. Em 7/2/2019, foi proferida a Decisão Monocrática de Segunda Instância 430 (2534856), determinando a notificação do Interessado ante a possibilidade de agravamento da sanção aplicada resultante da multiplicação do valor da multa pelo número de condutas.
12. Cientificado da decisão por meio do Ofício 2250 (2882607) em 12/4/2019 (2955527), o Interessado apresentou manifestação em 18/4/2019 (2945576), na qual alega nulidade do Auto de Infração por ausência da indicação do cargo. Argumenta que a Resolução ANAC nº 472, de 2018, não poderia retroagir para agravar fato passado. Reitera os argumentos trazidos em defesa. Narra que o INSPAC teria se apossado para análise e fiscalização de livro de coordenação e controle de safra 2015/2016 de cunho estritamente particular. Alega que o referido livro serviria para anotar cotações de preços de possíveis contratos, não sendo passível de fiscalização. Cita os processos sancionadores nº 00068.001858/2016-82 e 00068.001861/2016-04, defendendo que, neles, teria havido decisão por arquivamento pois a autuação teria se pautado somente no livro de coordenação de safra.

É o relatório.

## II - PRELIMINARMENTE

### *Da Alegação de Incompetência do Autuante*

13. Sobre tal arguição, aponto que a Resolução ANAC nº 25, de 2008, que dispunha sobre o processo administrativo para a apuração de infrações e aplicação de penalidades no âmbito da competência da ANAC, apresentava em seus artigos 2º, 5º e 8º a seguinte redação:

Res. ANAC nº 25/08

Art. 2º O agente da autoridade de aviação civil, conforme definido em normatização própria, 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, assegurado o contraditório e a ampla defesa, em atenção ao devido processo legal.

(...)

Art. 5º O AI será lavrado quando for constatada a prática de infração à Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA, legislação complementar e demais normas de competência da autoridade de aviação civil, sendo obrigatório o atendimento dos requisitos essenciais de validade previstos no art. 8º desta Resolução.

(...)

Art. 8º O AI deve conter os seguintes requisitos:

I - identificação do autuado;

II - descrição objetiva da infração;

III - disposição legal ou normativa infringida;

IV - indicação do prazo de vinte dias para a apresentação de defesa;

V - assinatura do autuante e indicação de seu cargo ou função;

VI - local, data e hora.

14. Não obstante, o Auto de Infração foi lavrado por Inspetor da Aviação Civil – INSPAC desta Agência, cujo nome é Julio Cesar Bombarda, titular da credencial INSPAC A-2084, especialidade OPS 1, conforme Portaria ANAC nº 1237/SPO, de 27/6/2011, publicada no Boletim de Pessoal e Serviço desta Agência - BPS V. 6 N° 26 – 1 de julho de 2011, que designa o servidor como Inspetor de Aviação Civil – INSPAC, por haver concluído de forma satisfatória a Capacitação de Treinamento em Serviço - OJT, e Portaria ANAC nº 2369/SSO, de 13/9/2013, publicada no BPS V. 8 N° 37 - 13 de setembro de 2013, que renova o exercício das prerrogativas de Inspetor de Aviação Civil - INSPAC.

15. Observa-se, ainda, que a Instrução Normativa nº 6, de 20/3/2008, que regulava o credenciamento do Inspetor de Aviação, dispõe em seu artigo 1º a seguinte redação:

IN ANAC nº 6/08

#### CAPÍTULO I DA FISCALIZAÇÃO

Art. 1º As atividades de fiscalização da aviação civil são realizadas pelo Especialista e pelo Técnico em Regulação de Aviação Civil dentro de suas respectivas áreas de atuação.

Parágrafo único. Enquanto não houver quantitativo suficiente de Especialistas e Técnicos em Regulação de Aviação Civil no quadro efetivo de servidores da ANAC, as atividades de fiscalização podem ser realizadas por pessoas credenciadas nos termos do art. 197 da Lei nº 7.565, de 1986, mediante a realização de teste de capacitação.

16. Em adição, o inciso III do § 2º do art. 1º da Lei nº 9.784, de 1999, dispõe que o fiscal de aviação civil, ao exercer sua atividade fiscalizatória, representa a autoridade de aviação civil naquele momento, com o poder de decisão, de aplicar ou não as providências administrativas previstas, em conformidade com a lei, a norma e a situação fática.

17. Assim, afasta-se a alegação da interessada quanto à incompetência do autuante ou qualquer descumprimento do art. 8º da Resolução ANAC nº 25, de 2008, na medida em que restou comprovado que o inspetor de aviação civil, que lavrou o referido Auto de Infração (fls. 1), tem competência para o exercício do poder de polícia desta ANAC.

18. As portarias citadas acima são públicas e estão disponíveis no endereço eletrônico da ANAC <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/boletim-de-pessoal>.

#### ***Da regularidade processual***

19. O Interessado foi regularmente notificado quanto à infração imputada (fls. 20), não apresentando defesa (fls. 21). Foi regularmente notificado quanto à decisão de primeira instância (0886331), apresentando seu tempestivo recurso (0833203), conforme Certidão ASJIN (1256362). Foi ainda regularmente notificado quanto à possibilidade de agravamento da sanção aplicada (2955527), manifestando-se nos autos (2945576).

20. 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.

### **III - FUNDAMENTAÇÃO**

21. Diante da infração do processo administrativo em questão, a autuação foi realizada com fundamento na alínea "e" 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:

(...)

e) não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves;

22. Ainda no CBA, cumpre transcrever o art. 172:

CBA

Art. 172 O Diário de Bordo, além de mencionar as marcas de nacionalidade e matrícula, os nomes do proprietário e do explorador, deverá indicar para cada voo a data, natureza do voo (privado aéreo, transporte aéreo regular ou não regular), os nomes dos tripulantes, lugar e hora da saída e da chegada, incidentes e observações, inclusive sobre infra-estrutura de proteção ao voo que forem do interesse da segurança em geral.

23. Destaca-se que, com base na Resolução ANAC nº 25, de 2008, para pessoa jurídica, o valor da multa referente a este item poderá ser imputado em R\$ 4.000,00 (grau mínimo), R\$ 7.000,00 (grau médio) ou R\$ 10.000,00 (grau máximo).

24. A Instrução de Aviação Civil 3151 - IAC 3151, aprovada pela Portaria nº 350/STE, de 24/4/2002, e revogada pela Resolução ANAC nº 457, de 20/12/2017, dispunha sobre o Diário de Bordo. Ela estabelecia e normatizava os procedimentos que visavam à padronização para confecção, emissão e orientação de preenchimento dos Diários de Bordo das aeronaves civis brasileiras. Em seu Capítulo 10, a IAC 3151 estipulava o seguinte:

IAC 3151

Capítulo 10 - Controle do Diário de Bordo

O controle, o arquivamento e a preservação do Diário de Bordo serão de responsabilidade do operador da aeronave, devendo ser mantido na sua totalidade, em função do seu controle numérico.

25. Conforme os autos, o Interessado permitiu que nove voos fossem realizados com a aeronave PT-UFY em novembro de 2015 sem registro no Diário de Bordo. Dessa forma, os fatos expostos se enquadram ao descrito no referido dispositivo.

26. Em sede de recurso (0833203), o Interessado insurge-se contra a capitulação empregada, alegando não ser concessionária ou permissionária de serviço público, pois realizaria serviço aéreo privado. Alega também que o Livro de Coordenação de Safra 2015/2016 seria mero registro de cotações de preços para possíveis contratos, não representando operações efetivamente realizadas. Cita os processos nº 00068.001858/2016-82 e 00068.001861/2016-04, afirmando que, nestes casos, o setor de primeira instância teria decidido por não aplicar sanção por entender que o livro de coordenação de safra seria documento interno, não sujeito à fiscalização.

27. Em manifestação ante a possibilidade de agravamento (2945576), o Interessado alega nulidade do Auto de Infração por ausência da indicação do cargo. Argumenta que a Resolução ANAC nº 472, de 2018, não poderia retroagir para agravar fato passado. Reitera os argumentos trazidos em defesa. Narra que o INSPAC teria se apossado para análise e fiscalização de livro de coordenação e controle de safra 2015/2016 de cunho estritamente particular. Alega que o referido livro serviria para anotar cotações de preços de possíveis contratos, não sendo passível de fiscalização. Cita os processos sancionadores nº 00068.001858/2016-82 e 00068.001861/2016-04, defendendo que, neles, teria havido decisão por arquivamento pois a autuação teria se pautado somente no livro de coordenação de safra.

28. A adequação da tipificação no inciso III do art. 302 do CBA já foi chancelada 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. 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 autorizadas, 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 autoritário 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 autoritário 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 nº. 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, inciso III, alínea "e", do Código Brasileiro de Aeronáutica.

(destacamos)

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

30. Com relação aos processos sancionadores nº 00068.001858/2016-82 e 00068.001861/2016-04, observa-se que o trecho da análise de primeira instância citado pelo Interessado faz parte da seção em que o analista elenca os argumentos trazidos em defesa. Trata-se, portanto, de mero relato do conteúdo de peça processual trazida aos autos pelo Interessado, e não de argumento defendido ou acolhido por esta Agência. Em ambos os casos, a decisão pelo arquivamento deveu-se ao fato de que o Interessado logrou provar que a aeronave mencionada nos Autos de Infração tinha sofrido acidente e estava passando por manutenção, não sendo possível que tivesse operado nas datas descritas nos Autos de Infração. Portanto, não é possível acolher o argumento do Interessado de que qualquer Auto de Infração lavrado com base em informações do livro de coordenação de safra seria necessariamente nulo por não ser este documento passível de fiscalização.

31. Diante do exposto, o Autuado 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.

32. 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.

33. Portanto, no caso em tela, as alegações do Interessado não podem servir para afastar a aplicação da sanção administrativa quanto ao ato infracional praticado.

#### IV - DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

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

35. 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.

36. 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.

37. 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, conforme determinado pela Diretoria Colegiada na Súmula Administrativa nº 001/2019, publicada no Diário Oficial da União de 30/5/2019, que tal atenuante é compatível somente com a apresentação de explicações do contexto fático ou arguição de questões meramente processuais e incompatível com a apresentação de argumentos contraditórios. No caso em tela, identificou-se que o Interessado apresentou argumentos contraditórios. Portanto, tal atenuante é inaplicável.

38. 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.

39. 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 antes da data das infrações ora analisadas. No Anexo SIGEC (2534672), 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.

40. 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, incluindo a interpretação fixada pela Diretoria Colegiada da ANAC na Súmula Administrativa nº 002/2019, publicada no Diário Oficial da União de 30/5/2019.

41. Dada a presença de atenuante e ausência de agravantes aplicáveis ao caso, sugere-se que a penalidade a ser aplicada seja quantificada em R\$ 4.000,00 (quatro mil reais), que é o valor mínimo previsto, à época dos fatos, para a hipótese do item NON da Tabela III do Anexo II da Resolução ANAC nº 25, de 2008, para cada infração, totalizando R\$ 36.000,00 (trinta e seis mil reais). 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

42. Pelo exposto, sugiro **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **AGRAVANDO** a sanção aplicada pelo setor de primeira instância administrativa para o valor de R\$ 36.000,00 (trinta e seis mil reais).

À consideração superior.



Documento assinado eletronicamente por **Mariana Correia Mourente Miguel, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 02/10/2019, às 10:41, 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 **3519888** e o código CRC **24176313**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL  
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

**DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 1320/2019**

PROCESSO Nº 00068.000336/2016-63

INTERESSADO: AGROTOTAL AERO AGRÍCOLA LTDA

1. Recurso conhecido e **recebido em seu efeito suspensivo** vez que apresentado na vigência do art. 16 da Res. ANAC 25/2008.

2. De acordo com a proposta de decisão (3519888), 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.

3. 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.

4. 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.

5. 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*".

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

- **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **AGRAVANDO** a multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa para **R\$ 36.000,00 (trinta e seis mil reais)**, resultante do somatório dos valores de multa das 09 (nove) infrações imputadas, em seu **patamar mínimo**, correspondente a **R\$ 4.000,00 (quatro mil reais)** para cada uma, em desfavor de **AGROTOTAL AERO AGRÍCOLA LTDA.**, por permitir que se deixasse de registrar voos de operações aeroagrícolas realizados entre os dias 12/11/2015 até 24/11/2015 no Diário de Bordo nº 02/PT-UFY/15 da aeronave PT-UFY, em afronta ao art. 302, inciso III, alínea "e" da Lei nº 7.565, de 1986, c/c Capítulo 10 da IAC 3151.
- Alterar o crédito de multa sob o número 660358170 para o valor de **R\$ 36.000,00 (trinta e seis mil reais)**

7. À Secretaria.

8. Publique-se.

9. Notifique-se.

**THAÍS TOLEDO ALVES**

SIAPE 1579629

Presidente Turma Recursal – BSB Substituta



Documento assinado eletronicamente por **Thais Toledo Alves, Presidente de Turma, Substituto**, em 04/10/2019, às 19:44, 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 **3521128** e o código CRC **0BE49CDF**.

---

**Referência:** Processo nº 00068.000336/2016-63

SEI nº 3521128