



PARECER N° 1189/2019/JULG ASJIN/ASJIN
PROCESSO N° 00068.500760/2017-94
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 nº 00068.500760/2017-94, 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 662193177.

2. O Auto de Infração nº 000716/2017 (0622011), que originou o presente processo, foi lavrado em 24/4/2017, capitulando a conduta do Interessado na alínea "v" do inciso III do art. 302 c/c art. 88 da Lei nº 7.565, de 1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica, descrevendo o seguinte:

Descrição da ementa: Deixar de informar à autoridade aeronáutica a ocorrência de acidente com aeronave de sua propriedade contrariando o Art. 88 da Lei 7.565 c/c Art. 302, III, "v"

Histórico: Foi constatado que essa empresa, operadora da aeronave de marcas PT-UOT, deixou de informar à Autoridade Aeronáutica a ocorrência de acidente com a aeronave ocorrido às 18h do dia 18/10/2016, nas proximidades do local denominado Parceria Helena Rotta, em Santa Vitória do Palmar, RS, contrariando a seção 137.519 do RBAC 137, e Art 88 da Lei 7565 de 19/12/1986 (CBA).

3. No Relatório de Fiscalização (0622016), a fiscalização registra que, através do BROA nº 169/ASIPAER/2017, constatou que o Interessado deixou de informar acidente com a aeronave PT-UOT.

4. A fiscalização juntou aos autos Boletim de Registro de Ocorrência com Aeronave - BROA nº 169/ASIPAER/2017 (0622017).

5. O Interessado foi notificado da lavratura do Auto de Infração em 8/5/2017 (0690916), apresentando defesa em 5/6/2017 (0756431), na qual alega ilegitimidade passiva, pois não seria o arrendante da aeronave PT-UOT desde 23/8/2016. Alega nulidade do Auto de Infração por ausência de indicação do cargo ou função do autuante. Insurge-se contra a capitulação empregada, alegando não ser concessionária ou permissionária de serviços aéreos. Alega ainda que teria realizado a comunicação prevista no art. 88 do CBA, porém não de forma imediata, pois o acidente teria ocorrido em área de lavoura, sem sinal de celular.

6. A fiscalização juntou aos autos Certidão de Propriedade de Ônus Reais da aeronave PT-UOT (1198510).

7. Em 23/11/2017, a autoridade competente, após apontar a presença de defesa, decidiu pela aplicação, com atenuante previsto no inciso III do § 1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25, de 2008, e sem agravantes, de multa no valor de R\$ 1.600,00 (um mil e seiscentos reais) - 1200598 e 1274634.

8. Cientificado da decisão por meio da Notificação de Decisão - PAS 2521 (1357072) em 26/12/2017 (1427852), o Interessado apresentou recurso nesta Agência em 29/12/2017 (1395424).

9. Em suas razões, o Interessado reitera os argumentos trazidos em defesa.

10. Tempestividade do recurso aferida em 19/2/2018 - Certidão ASJIN (1487993).

11. Em 2/1/2019, foi proferida a Decisão Monocrática de Segunda Instância 340 (2517428),

determinando a notificação do Interessado ante a possibilidade de agravamento da sanção aplicada.

12. Cientificado da decisão por meio do Ofício 2230 (2879182) em 12/4/2019 (2955501), o Interessado se manifestou nos autos em 18/4/2019 (2945695), alegando que a Resolução ANAC nº 472, de 2018, não poderia retroagir para agravar fato passado. Alega também ilegitimidade passiva, pois não seria o operador da aeronave à época dos fatos. Alega ainda nulidade do Auto de Infração por ausência de indicação do cargo ou função do autuante. Reitera o argumento trazido em defesa de que não seria concessionária ou permissionária de serviços aéreos.

É o relatório.

II - PRELIMINARES

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 Técnico em Regulação de Aviação Civil desta Agência, cujo nome é Julio Cesar Bombarda, especialidade OPS 1, conforme Portaria ANAC nº 1237/SSO, de 27/6/2011, publicada no Boletim de Pessoal e Serviço desta Agência - BPS V. 6 Nº 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 Nº 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 art. 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.

(...)

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 (0622011), 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 (0690916), apresentando defesa (0756431). Foi também regularmente notificado quanto à decisão de primeira instância (1427852), apresentando seu tempestivo recurso (1395424), conforme Certidão ASJIN (1487993). Foi ainda regularmente notificado quanto à possibilidade de agravamento da sanção aplicada (2955501), manifestando-se nos autos (2945695).

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 "v" do inciso III do art. 302 do CBA, 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:

(...)

v) deixar de informar à autoridade aeronáutica a ocorrência de incidente ou acidente envolvendo aeronave sob sua responsabilidade; (Redação dada pela Lei nº 12.970, de 2014)

22. 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\$ 1.600,00 (grau mínimo), R\$ 2.800,00 (grau intermediário) ou R\$ 4.000,00 (grau máximo).

23. Cabe ainda mencionar o art. 88 do CBA:

CBA

Art. 88 Toda pessoa que tiver conhecimento de qualquer acidente de aviação ou da existência de restos ou despojos de aeronave tem o dever de comunicá-lo à autoridade pública mais próxima e pelo meio mais rápido.

24. O Regulamento Brasileiro de Aviação Civil 137- RBAC 137 - Emenda 00, aprovado pela Resolução ANAC nº 233, de 2012, dispõe sobre a certificação e os requisitos operacionais de operações aeragrícolas. O RBAC 137 é aplicável nos termos de seu item 137.1, a seguir:

RBAC 137

Subparte A - Geral

137.1 Aplicabilidade

(a) Este Regulamento aplica-se a qualquer pessoa física ou jurídica operando ou que pretenda operar aeronaves agrícolas:

(1) em serviços aéreos especializados públicos (SAE) de fomento ou proteção da agricultura em geral (uso comercial); e

(2) em operações privadas de fomento ou proteção da agricultura em geral (uso não comercial).

25. Em seu item 137.519, o RBAC 137 estabelece requisitos de documentação referentes à

comunicação de acidentes aeronáuticos:

RBAC 137

Subparte F - Documentação

137.519 - Comunicação de acidentes aeronáuticos

(a) Toda pessoa que tiver conhecimento de qualquer acidente aeronáutico ou da existência de restos ou despojos de aeronave tem o dever de comunicá-lo à autoridade pública mais próxima e pelo meio mais rápido conforme disposto no Artigo 88 do Código Brasileiro de Aeronáutica.

(b) Os operadores aéreos devem comunicar imediatamente ao Comando da Aeronáutica a ocorrência de qualquer acidente ou incidente aeronáutico envolvendo aeronaves que chegue ao seu conhecimento.

26. A Norma do Sistema do Comando da Aeronáutica 3-13 - NSCA 3-13, de 2014, dispõe sobre os protocolos de investigação de ocorrências aeronáuticas da aviação civil conduzidas pelo Estado Brasileiro. Em seu item 4.2, a NSCA 3-13 trata da notificação de ocorrência aeronáutica:

NSCA 3-13

4. Processo de comunicação de ocorrência no âmbito nacional

(...)

4.2 Notificação de ocorrência aeronáutica

4.2.1 Sempre que houver qualquer ocorrência aeronáutica, deverá ser feita uma notificação, por meio do preenchimento da Ficha de Notificação e Confirmação de Ocorrência (FNCO), disponível na página eletrônica do CENIPA na Internet.

27. Conforme os autos, o Autuado, operador da aeronave PT-UOT, deixou de comunicar a ocorrência de acidente com aeronave de sua responsabilidade ocorrido em 18/10/2016. Dessa forma, o fato exposto se enquadra no descrito no referido dispositivo.

28. Em defesa (0756431), o Interessado alega ilegitimidade passiva, pois não seria o arrendante da aeronave PT-UOT desde 23/8/2016. Alega nulidade do Auto de Infração por ausência de indicação do cargo ou função do autuante. Insurge-se contra a capitulação empregada, alegando não ser concessionária ou permissionária de serviços aéreos. Alega ainda que teria realizado a comunicação prevista no art. 88 do CBA, porém não de forma imediata, pois o acidente teria ocorrido em área de lavoura, sem sinal de celular.

29. Em recurso (1395424), o Interessado reitera os argumentos trazidos em defesa.

30. Em manifestação após notificação ante a possibilidade de agravamento (2955501), o Interessado alega que a Resolução ANAC nº 472, de 2018, não poderia retroagir para agravar fato passado. Alega também ilegitimidade passiva, pois não seria o operador da aeronave à época dos fatos. Alega ainda nulidade do Auto de Infração por ausência de indicação do cargo ou função do autuante. Reitera o argumento trazido em defesa de que não seria concessionária ou permissionária de serviços aéreos.

31. Com relação à alegação de que não seria o arrendante da aeronave PT-UOT desde 23/8/2016, observa-se que, na Certidão de Propriedade e Ônus Reais da aeronave PT-UOT (1198510), consta inscrição de arrendamento operacional de Luiz Alexandre Garrido para Agrototal Aero Agrícola em 2/12/2013 e distrato do contrato de arrendamento operacional em 27/10/2016. Logo, em 18/10/2016, a aeronave PT-UOT era operada pela Agrototal Aero Agrícola Ltda.

32. Quanto ao argumento de que faltaria a indicação do cargo do autuante no Auto de Infração, em adição ao que já foi exposto em preliminares neste parecer, acrescenta-se que o cargo do autuante está registrado na assinatura eletrônica do Auto de Infração nº 000716/2017 (0622011).

33. 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 permissionárias⁵ [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 3023 da Lei n.º 7.565/86. Já na segunda, deverá se coadunar com a descrição veiculada numa das alíneas do inciso IV do aludido dispositivo legal. Destarte, para fins da correta capitulação da conduta apurada, mister se faz determinar de que qualidade se revestia o autor da ação/omissão juridicamente relevante quando da sua ocorrência.

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

(destacamos)

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

35. Com respeito à alegação de que teria efetuado a comunicação prevista no art. 88 do CBA, porém não de forma imediata, observa-se que o Interessado não trouxe aos autos qualquer prova do que alega.

36. 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.

37. 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.

38. 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

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

40. 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.

41. 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.

42. 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.

43. 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.

44. Para a análise da circunstância atenuante prevista no inciso III do § 1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472, de 2018 ("*a inexistência de aplicação definitiva de sanções nos 12 (doze) meses anteriores à data do cometimento da infração em julgamento*"), é necessária pesquisa para identificar a eventual existência de sanção aplicada ao ente regulado no período de um ano encerrado em 18/10/2016 - que é a data da infração ora analisada. No Anexo SIGEC (2617619), ficou demonstrado que há penalidade anteriormente aplicada ao Autuado nessa situação, a exemplo daquela consubstanciada no crédito de multa 659740187. Deve ser afastada, assim, essa circunstância atenuante como causa de diminuição do valor da sanção.

45. 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.

46. Dada a ausência de atenuantes e agravantes aplicáveis ao caso, sugere-se que a penalidade a ser aplicada seja quantificada em R\$ 2.800,00 (dois mil e oitocentos reais), que é o valor médio previsto, à época dos fatos, para a hipótese do item DIA da Tabela III do Anexo II da Resolução ANAC nº 25, de 2008. Cumpre ressaltar que o valor de multa previsto para este item na Resolução ANAC nº 472, de 2018, é idêntico àquele fixado na Resolução ANAC nº 25, de 2008. Assim, ainda que o valor da multa

fosse calculado com base na norma vigente atualmente e não na norma vigente à época dos fatos, não haveria alteração no valor da sanção a ser aplicada.

V - CONCLUSÃO

47. Pelo exposto, sugiro **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **AGRAVANDO** a sanção aplicada em primeira instância para o valor de R\$ 2.800,00 (dois mil e oitocentos reais).

À consideração superior.



Documento assinado eletronicamente por **Mariana Correia Mourente Miguel, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 01/10/2019, às 10:52, 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 **3519323** e o código CRC **DBF86B50**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 1317/2019

PROCESSO Nº 00068.500760/2017-94

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 (3519323), 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 o valor médio de **R\$ 2.800,00 (dois mil e oitocentos reais)**, em desfavor de **AGROTOTAL AERO AGRÍCOLA LTDA.**, por deixar de comunicar ocorrência de acidente com a aeronave PT-UOT ocorrido em 18/10/2016, em afronta ao art. 88 e art. 302, inciso III, alínea "v" da Lei nº 7.565, de 1986.
7. À Secretaria.
8. Publique-se.
9. Notifique-se.

THAÍS TOLEDO ALVES

SIAPE 1579629

Presidente Substituta da Turma Recursal – BSB



Documento assinado eletronicamente por **Thais Toledo Alves, Presidente de Turma, Substituto**, em 04/10/2019, às 15:14, 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 **3519490** e o código CRC **96C6E8B6**.

