



**PARECER Nº** 1226/2019/JULG ASJIN/ASJIN  
**PROCESSO Nº** 00068.500756/2017-26  
**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 662464182.

2. O Auto de Infração PROT-POA (0621352), que deu origem ao presente processo, foi lavrado em 24/4/2017, 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 item 91.5(a)(3) do RBHA 91, descrevendo o seguinte:

Descrição da ementa: Permitir que se opere aeronave com CCF suspenso ou vencido, contrariando o previsto no item 91.5(a)(3) do RBHA 91

Histórico: Foi constatado através de análise do Boletim de Registro de Ocorrência com Aeronave - BROA nº 169/ASIPAER/2016 que essa empresa permitiu a operação da aeronave de marcas PT-UOT pelo piloto Luiz Alberto D'Ávila Garrido - CANAC 294819, no Aeródromo de Santa Vitória do Palmar - SSVP, em 16/10/2016 às 16h20UTC, estando o piloto com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) vencido desde 18/03/2007, contrariando o previsto na seção 91.5(a)(3) do RBHA 91.

3. No Relatório de Fiscalização AI nº 000712/2017 (0621440), a fiscalização registra que constatou, através de análise do Boletim de Registro de Ocorrência com Aeronave - BROA nº 169/ASIPAER/2016 que Luiz Alberto D'Ávila Garrido (CANAC 294819) operou a aeronave PT-UOT em SSVP em 18/10/2016 às 16h20minZ com o CMA vencido.

4. A fiscalização juntou aos autos:

4.1. Dados pessoais de Luiz Alberto D'Ávila Garrido (0621441); e

4.2. BROA nº 169/ASIPAER/2016 (0621588).

5. Notificado da lavratura do Auto de Infração em 8/5/2017 (0690950), o Interessado apresentou defesa em 5/6/2017 (0756179), na qual alega ilegitimidade passiva, pois não seria operador da aeronave na época dos fatos, e nulidade do Auto de Infração por ausência de indicação do cargo ou função do autuante, em dissonância com o art. 8º da Resolução ANAC nº 25, de 2008. Insurge-se contra a capitulação empregada, argumentando não ser concessionária ou permissionária de serviços aéreos.

6. Foi juntada aos autos Certidão de Propriedade e Ônus Reais da aeronave PT-UOT (1304679).

7. Em 2/1/2018, 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\$ 4.000,00 (quatro mil reais) – 1306039 e 1365873.

8. Cientificado da decisão por meio da Notificação de Decisão - PAS 131 (1414880) em 23/1/2018 (1512962), o Interessado protocolou recurso nesta Agência em 26/1/2018 (1471410).

9. Em suas razões, o Interessado reitera os argumentos trazidos em defesa.
10. Tempestividade do recurso aferida em 20/4/2018 - Despacho ASJIN (1700307).
11. Em 8/5/2019, foi proferida a Decisão Monocrática de Segunda Instância 675 (3000643), determinando a notificação do Interessado quanto à possibilidade de agravamento da sanção.
12. Cientificado da decisão por meio do Ofício 3677 (3012229) em 16/5/2019 (3055063), o Interessado apresentou manifestação em 27/5/2019 (3076868), na qual reitera os argumentos de nulidade por capitulação impossível ao autuado e por ausência de indicação do cargo ou função do autuante. Insurge-se contra a possibilidade de agravamento com base na Resolução ANAC nº 472, de 2018, alegando se tratar de norma posterior à conduta infracional.

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 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 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 da INSPAC. O Auto de Infração foi assinado eletronicamente, contendo nome completo e cargo do autuante, conforme se vê abaixo:

Documento assinado eletronicamente por **JULIO CESAR BOMBARDA, Técnico(a) em Regulação de Aviação Civil**, em 24/04/2017, às 16:17, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).

(grifos do original)

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

IN ANAC 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 (0621352), 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 (0690950), apresentando defesa (0756179). Foi também regularmente notificado quanto à decisão de primeira instância (1512962), apresentando o seu tempestivo recurso (1471410), conforme Despacho ASJIN (1700307). Foi ainda regularmente notificado quanto à possibilidade de agravamento da sanção (3055063), manifestando-se nos autos (3076868).

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. 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), conforme a presença ou ausência de atenuantes e agravantes.

23. O Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica 91 - RBHA 91, aprovado pela Portaria nº 482/DGAC, de 2003, estabelece as regras gerais de operação para aeronaves civis. Ele é aplicável nos termos de seu item 91.1, a seguir *in verbis*:

RBHA 91

Subparte A - Geral

91.1 - Aplicabilidade

(a) [Exceto como previsto nos parágrafos (b) e (c) desta seção e nas seções 91.701 e 91.703, este

regulamento estabelece regras governando a operação de qualquer aeronave civil (exceto balões cativos, foguetes não tripulados e balões livres não tripulados que são regidos pelo RBHA 101 e veículos ultraleves não propulsados que são regidos pelo RBHA 104) dentro do Brasil, incluindo águas territoriais.]

(...)

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

(...)

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

RBHA 91

Subparte A - Geral

91.5 - Requisitos para tripulações

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

(...)

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

(...)

25. Destaca-se que, com a edição do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil 67 - RBAC 67 - Emenda 00, aprovado pela Resolução ANAC nº 211, de 2011, o Certificado de Capacidade Física - CCF foi substituído pelo Certificado Médico Aeronáutico - CMA.

26. Conforme os autos, o Interessado permitiu que piloto com CMA vencido operasse a aeronave PT-UOT em 16/10/2016 às 16h20minZ. Dessa forma, o fato exposto se enquadra ao descrito no referido dispositivo.

27. Em defesa (0756179), o Interessado alega ilegitimidade passiva, pois não seria operador da aeronave na época dos fatos, e nulidade do Auto de Infração por ausência de indicação do cargo ou função do autuante, em dissonância com o art. 8º da Resolução ANAC nº 25, de 2008. Insurge-se contra a capitulação empregada, argumentando não ser concessionária ou permissionária de serviços aéreos.

28. Em sede de recurso (1471410), o Interessado reitera os argumentos trazidos em defesa.

29. Em manifestação ante a possibilidade de agravamento da sanção (3076868), o Interessado reitera os argumentos de nulidade por capitulação impossível ao autuado e por ausência de indicação do cargo ou função do autuante. Insurge-se contra a possibilidade de agravamento com base na Resolução ANAC nº 472, de 2018, alegando se tratar de norma posterior à conduta infracional.

30. A alegação de ilegitimidade passiva já foi rebatida na decisão de primeira instância, após análise da Certidão de Propriedade e Ônus Reais da aeronave PT-UOT (1304679), que comprova que, na data do fato aqui discutido, a aeronave estava sob responsabilidade do agora Recorrente. Cabe lembrar que o Registro Aeronáutico Brasileiro - RAB é disciplinado pela Resolução ANAC nº 293, de 2013, que dispõe o seguinte *in verbis*:

Res. ANAC 293/13

Art. 8º Nos livros do RAB são feitos o registro da matrícula e a averbação dos títulos ou atos, intervivos ou *causa mortis*, constitutivos, declaratórios, translativos e extintivos de direitos reais, de utilização ou de garantia sobre aeronaves, inclusive de sua célula, motor, hélice, acessório, componente ou parte, para sua validade em relação a terceiros e disponibilidade.

(...)

Art. 24 O registro no RAB dos atos, contratos e sentenças em que se institua, reconheça, transfira, modifique ou extinga direitos sobre aeronaves é declaratório e confere-lhes eficácia perante terceiros, exceto nos casos previstos pelo CBAer.

§ 1º Apenas a inscrição no RAB dos títulos translativos da propriedade de aeronave, por ato entre vivos, transfere seu domínio.

(...)

Art. 25 Considera-se transferida a propriedade da aeronave por ato entre vivos a partir da:

I - data do protocolo do requerimento; ou

II - data em que o requerente completar a instrução do processo sobrestado pelo RAB, quando o cumprimento das exigências formuladas ocorrer além do prazo previsto na Seção I do Capítulo IX.

31. Da leitura da Certidão de Ônus Reais - PT-UOT (1304679), conclui-se que o distrato do contrato de arrendamento operacional foi levado a registro no RAB em 27/10/2016; portanto, até esta data, o Interessado era o operador da aeronave PT-UOT.

32. A capitulação de empresas aeroagrícolas 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 nº 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 autorizatárias, conforme explicação veiculadas nos parágrafos 2.30 e 2.31] de serviços aéreos, empresas de manutenção, reparação ou distribuição de aeronaves e seus componentes e fabricantes de aeronaves e de outros produtos aeronáuticos. O inciso VI, por fim, estabelece rol residual de autores de condutas infracionais ao prever infrações imputáveis a pessoas naturais ou jurídicas não compreendidas nos incisos anteriores.

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

[...]

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

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

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

II - o proprietário da aeronave ou quem a use diretamente ou através de seus prepostos, quando se

tratar de serviços aéreos privados;

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

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

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

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

[...]

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

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

[...]

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

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

inciso III, alínea "e", do Código Brasileiro de Aeronáutica.

(destacamos)

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

34. 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.

35. 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.

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

#### IV - DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

37. Primeiramente, cabe observar que o CBA dispõe, em seu art. 295, que a multa será imposta de acordo com a gravidade da infração. A Resolução ANAC nº 25, de 2008, estabelece providências administrativas decorrentes do exercício das atividades de fiscalização sob competência da ANAC.

38. A referida Resolução, em seu art. 22, indica que sejam consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes na dosimetria da aplicação de sanções. Ainda, de acordo com o art. 57 da Instrução Normativa ANAC nº 8, de 2008, a penalidade de multa será calculada a partir do valor médio constante das tabelas aprovadas em anexo à Resolução ANAC nº 25, de 2008.

39. Para o reconhecimento da circunstância atenuante prevista no inciso I do § 1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25, de 2008 ("*o reconhecimento da prática da infração*"), entende-se que o ente regulado deve reconhecer não só a prática do ato, mas também o fato de que essa conduta infringiu norma de competência da autoridade de aviação civil, o que não se deu nos autos do processo. Dessa forma, deve ser afastada a sua incidência.

40. 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. 22 da Resolução ANAC nº 25, de 2008.

41. Para a análise da circunstância atenuante prevista no inciso III do § 1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25, de 2008 ("*a inexistência de aplicação de penalidades no último ano*"), é necessária pesquisa para identificar a eventual existência de sanção aplicada ao ente regulado no período de um ano encerrado em 16/10/2016 - que é a data da infração ora analisada. No Anexo SIGEC (3000520), ficou demonstrado que há penalidade anteriormente aplicada ao Autuado nessa situação, a exemplo daquela consubstanciada no crédito de multa nº 659740178. Deve ser afastada, assim, essa circunstância atenuante como causa de diminuição do valor da sanção.

42. Quanto à existência de circunstância agravante, não se vê, nos autos, qualquer elemento que configure hipótese prevista no § 2º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25, de 2008.

43. Dada a ausência de atenuantes e agravantes aplicáveis ao caso, sugere-se que a penalidade a ser aplicada seja quantificada em R\$ 7.000,00 (sete mil reais), que é o valor médio previsto, à época dos fatos, para a hipótese do item NON 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

44. Pelo exposto, sugiro **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **AGRAVANDO** a sanção aplicada pelo setor de primeira instância administrativa para o valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais).

À consideração superior.



Documento assinado eletronicamente por **Mariana Correia Mourente Miguel, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 20/12/2019, às 16:44, 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 **3551973** e o código CRC **7EC9144B**.

Referência: Processo nº 00068.500756/2017-26

SEI nº 3551973





AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL  
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

**DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 1372/2019**

PROCESSO Nº 00068.500756/2017-26

INTERESSADO: AGROTOTAL AERO AGRÍCOLA LTDA

Brasília, 20 de dezembro de 2019.

1. De acordo com o Parecer 1226 (3551973), ratifico na integralidade os entendimentos da análise referenciada, adotando-os como meus e tornando-os parte integrante desta decisão, com respaldo nos termos do art. 50, §1º da Lei nº 9.784, de 1999.

2. Ressalto, ainda, que embora a Resolução nº 472/2018 tenha revogado a Resolução ANAC nº 25/2008 e IN ANAC nº 8, de 2008, estabeleceu em seu artigo 82 que suas disposições não prejudicam atos já praticados e da aplicação das normas vigentes à época dos fatos, inclusive no que concerne às sanções aplicáveis.

3. Analisados todos os elementos constantes dos autos, em especial manifestações do interessado. Foi dada ampla oportunidade de manifestação no feito, respeitados prazos e dialética processual, de modo que preservados ampla defesa e contraditório inerentes ao certame.

4. Dosimetria adequada para o caso. À luz do art. 36, §6º, da Resolução 472/2018, que entrou em vigor a partir de 04/12/2018, "*para fins de aferição da dosimetria deve-se considerar o contexto fático existente quando do arbitramento da sanção em primeira instância*".

5. Consideradas as atribuições a mim conferidas pela Portaria nº 3.403, de 17 de novembro de 2016 e Portaria nº 2.829, de 20 de outubro de 2016 e com lastro **no art. 42, inciso I da Resolução ANAC nº 472, de 2018** e competências ditadas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381/2016, tratando-se de ser matéria de saneamento da dosimetria aplicada em primeira instância, **DECIDO:**

- **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **AGRAVANDO** a multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa para o valor médio de **R\$ 7.000,00 (sete mil reais)**, em desfavor de **AGROTOTAL AERO AGRÍCOLA LTDA.**, permitir que piloto com CMA vencido operasse a aeronave PT-UOT em 16/10/2016 às 16h20min Z, em afronta ao art. 302, inciso III, alínea "e" da Lei nº 7.565, de 1986, c/c item 91.5(a)(3) do RBHA 91.

6. À Secretaria.

7. Publique-se.

8. Notifique-se.

**BRUNO KRUCHAK BARROS**

SIAPE 1629380

Presidente Turma Recursal – BSB

Assessor de Julgamento de Autos em Segunda Instância Substituto



Documento assinado eletronicamente por **Bruno Kruchak Barros, Presidente de Turma**, em 23/12/2019, às 16:17, 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 **3551999** e o código CRC **73C81636**.

