



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 651/2019

PROCESSO Nº 60850.003532/2010-08
INTERESSADO: Pelicano Aviação Agrícola Ltda

Brasília, 07 de maio de 2019.

DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA ADMINISTRATIVA

AI/NI: 05759/2010 **Data da Lavratura:** 29/09/2010

Crédito de Multa (nº SIGEC): 642.697/14-2

Infração: Operação de Aeronave em Campo de Pouso não Homologado/Registrado

Enquadramento: art. 302, inciso III, alínea "e" do CBA c/c a seção 91.102 (d) do RBHA 91

Local: Cidade Gaúcha - PR **Código ANAC Piloto:** 794578 **Data:** 08/07/2010
Hora: 10h30min

INTRODUÇÃO

Trata-se de recurso interposto pelo interessado em desfavor da decisão proferida no curso do processo administrativo sancionador 60850.003532/2010-08. O AI 05759/2010 deu início ao presente feito ao descrever que o interessado, PELICANO AVIAÇÃO AEROAGRÍCOLA LTDA, "*permitiu que o Senhor Ulisses Nogueira Souza (CANAC 794578) operasse a aeronave de marcas PT-WUP em um campo de pouso (coordenadas 23.º 23' 17,62"S e 52.º 57" 16,08"O) não homologado/registrado em operação não caracterizada como aeroagrícola, comprometendo a segurança de voo ao realizá-lo na proximidade do trânsito de pessoas e automóveis, contrariando o previsto na seção 91.102 (d) do RBHA 91*".

HISTÓRICO

Relatórios de Fiscalização - RF - A fiscalização descreve as circunstâncias da constatação da infração e reitera a descrição da ocorrência que motivou a decisão pela lavratura do presente AI. Anexou ainda documentos que consubstanciam a prática infracional.

Defesa Prévia - Devidamente notificado, o interessado apresentou defesa prévia tempestiva, oportunidade em que expôs suas razões de defesa e requereu revogação das autuações.

Convalidação do Auto de Infração - Em Despacho exarado em 13/12/2013 o setor competente promoveu a convalidação do auto de infração, alterando o enquadramento para o artigo 302, inciso III, alínea e do CBA c/c a seção 91.102 (d) do RBHA 91.

Decisão de Primeira Instância - DC1 - Em decisão motivada, após regularmente notificado tanto do auto de infração quanto da convalidação promovida, o setor competente afastou as razões da defesa e considerou configurada infração à legislação vigente, em especial, ao que estabelece o artigo 302, inciso "III", alínea "e", do CBA. Aplicou-se sanção de multa no patamar médio, no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais), com fundamento no Anexo II, da Resolução ANAC nº 25/2008, consideradas ausentes circunstâncias agravantes e atenuantes, nos termos dos parágrafos do art. 22 da Resolução ANAC nº 25, de 2008, vigente à época, sendo gerado o crédito de multa 642.697/14-2.

Recurso - Devidamente notificado da DC1, o interessado interpôs o tempestivo recurso.

Da Decisão de Segunda Instância - Em uma primeira análise dos autos e do recurso em sede de segunda instância, a relatora à época, vislumbrou a possibilidade de ocorrer gravame à situação da recorrente em razão da detecção de uma circunstância agravante de acordo com o art. 22, §2.º, inciso IV da Resolução ANAC n.º 25/2008, vigente à época, fato que ensejaria a reforma no valor da multa aplicada em sede de primeira instância para o valor de R\$ 10.000,00 (dez mil reais) correspondente ao patamar máximo para a infração imputada.

Da Manifestação da Interessada após Notificada da Possibilidade de Agravamento - tendo tomado conhecimento da Decisão de Segunda Instância em **14/09/2017** (SEI 1143313), a Interessada postou nova manifestação em complemento ao recurso (SEI 1086346) na data de **19/09/2017**, por meio da qual alega:

- que a Notificação de Decisão, 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 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, ora recorrente;
- que a Decisão não afirmou sobre os porquês da aferição do valor da multa no valor e tampouco informou as circunstâncias agravantes, atenuantes, bem como a situação acerca dos antecedentes e até mesmo se a interessada é reincidente, de modo que pudessem contribuir para a aferição do quantum a ser arbitrado, questionando assim os parâmetros de razoabilidade e proporcionalidade em razão do valor da multa arbitrada, R\$ 7.000,00;
- que o AI em tela, não obedece a formalística de confecção do documento, sendo a "forma" um dos elementos constitutivos do ato administrativo, fazendo alusão ao fato de, no campo destinado a hora ter sido atribuída a indicação da mesma 10h30mín, porém no corpo do Auto há também a indicação de 15h30min, havendo uma indecisão quanto ao horário do documento emanado da Administração Pública, no que tange ao cometimento da infração, e a mesma situação em relação **as datas** 08/07/201 e 29/09/2010 pois o fato foi observado no mês de julho e autuado no mês de setembro do mesmo ano e deveria ter sido instaurado de imediato, sob pena de ferir o princípio da segurança jurídica;
- que o INSPAC Régis Lise Gerhardt não estava qualificado para exercer a função de Inspetor de Aviação Civil à época da lavratura do Auto de Infração 05759/2010.

No **Mérito**, alega ainda:

- que paira sobre o autuado o Princípio da Presunção da Inocência;
- que o preceito mandamental, que em tese teria sido contrariado (inciso II, alínea *n*, do art. 302 do CBA) trata eminentemente de cumprimento de jornada de horas de voo (regulada pela Lei n.º 7.183/84) e desrespeita as normas e regulamentos que afetem a disciplina a bordo da aeronave, isto é, quem opera a máquina - tripulante (pessoa física) e não jurídica (empresa Pelicano) e as normas de Segurança de Voo, quando não observadas serão supervisionadas pelo CENIPA, pertencente ao Comando da Aeronáutica e não à ANAC;
- que a retificação para o inciso III, alínea "e" também não deverá prevalecer, haja vista que o dispositivo prevê "não observar normas e regulamentos relativos à manutenção e a operação das aeronaves". Portanto, há duas vertentes, quais sejam: manutenção e operação, ambas concomitantes e a aeronave PT-WUP, categoria de registro (privada serviço aéreo especializado público aeroagrícola) estava voando em perfeitas condições de aeronavegabilidade nos termos da Seção 91.7(a);
- que por ser aeroagrícola estava operando dentro dos parâmetros do RBHA 137- Subparte "C" (regras de operação), porque as Seções 137.91 do RBHA 137 que regulava as operações à época assim preconizava: "Área de pouso eventual não se constitui em aeródromo homologado pela autoridade aeronáutica, é de uso temporário e restrito à atividade aeroagrícola, cuja construção e operação é de inteira responsabilidade do detentor do certificado de operador aeroagrícola";
- que reitera os termos de sua defesa, por ser o local indicado na inicial utilizado como pouso eventual por inúmeras aeronaves agrícolas;
- que foi feito um pedido à ANAC para autorização de um pouso eventual no local **campo de pouso**, contudo, segundo afirma, a própria Agência lembrou da desnecessidade do pedido.

À vista do exposto requer que o valor da multa de R\$ 7.000,00 seja revisto e considerado nulo nos termos do art. 18, inciso III da Resolução ANAC n.º 25/2008.

Se não acolhida as preliminares, que se leve em consideração o mencionado art. 18, inciso II da mesma

Resolução, com a efetiva redução do valor da multa imputada, ao patamar mínimo.

Vieram os autos conclusos para análise.

É o breve relato.

PRELIMINARES

Da regularidade processual - A interessada foi regularmente notificada da lavratura do Auto de Infração **05759/2010** em **09/12/2010**, conforme demonstra o **Aviso de Recebimento** à folha 61 do volume SEI 0684678, e a empresa teve um prazo de 20 (vinte) dias para apresentar sua defesa após a lavratura do Auto em discussão, tendo apresentado defesa em documento protocolizado nesta Agência em **29/12/2010** (fls. 63/68 - SEI 0684678).

Por compreender que havia uma capitulação mais adequada ao ato infracional, o setor competente promoveu a Convalidação do Auto em discussão, constando na folha. 03 do volume SEI 0684682, a Notificação de Convalidação n.º 351/2013/ACPI/SPO/RJ de 13/12/2013 da qual a interessada foi notificada em 04/02/2014 conforme AR (fl. 05 - SEI 0684682).

A interessada protocolou manifestação após o ato de convalidação do AI em 20/02/2014 conforme fls. 09/19 do volume SEI 0684682.

Foi ainda regularmente notificada da Decisão em sede de primeira instância, proferida em 08/05/2014, conforme o AR acostado à folha 51 do volume SEI 0684682 que confirma o recebimento em 22/07/2014, postando o seu tempestivo Recurso em 28/07/2014, conforme Despacho da secretaria da então Junta Recursal à folha 91 do volume SEI 0684682.

Ressalto que a interessada, até a presente data, teve à sua inteira disposição o acesso aos autos do processo, de forma que, em qualquer tempo, pudesse vir a ter ciência de seu trâmite.

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 Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância (ASJIN).

FUNDAMENTAÇÃO: MÉRITO E ANÁLISE DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO

Da fundamentação da matéria e da materialidade infracional - Com fulcro no art. 50, § 1º, da Lei 9.784/1999, ratifica-se e adota-se, na integralidade e como parte integrante desta análise, os fundamentos regulatórios, fáticos e jurídicos esposados nas decisões anteriores.

Conforme instrução dos autos, a interessada foi autuada por ter permitido que o Senhor Ulisses Nogueira Souza (CANAC 794578) operasse a aeronave de marcas PT-WUP em um campo de pouso (coordenadas 23.º 23' 17,62"S e 52.º 57" 16,08"O) não homologado/registrado em operação não caracterizada como aeroagrícola, **comprometendo a segurança de voo ao realizá-lo na proximidade do trânsito de pessoas e automóveis**, contrariando o previsto no artigo 302, inciso III, alínea "e" do CBA c/c a seção 91.102 (d) do RBHA 91.

Acerca do fato imputado, dispõe a Lei 7.565/86 (CBAer):

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;

O Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica nº 91 - RBHA91, por sua vez, estabelece as regras gerais de operação para aeronaves civis dentro do Brasil e dispõe:

RBHA 91 SUBPARTE B - REGRAS DE VÔO

[...]

91.102 - REGRAS GERAIS

[...]

(d) Exceto como previsto no parágrafo 91.325 deste regulamento, nenhuma pessoa pode utilizar um aeródromo, a menos que ele seja registrado e aprovado para o tipo de aeronave envolvido e para a operação proposta.

O Relatório de Fiscalização n.º 022/ASO/SSO/2010, datado de 15/07/2010, descreve a constatação do

fato em inspeção de rampa realizada no dia 08 de julho de 2010, ou seja, presencialmente pela equipe de fiscalização. Dessa forma, de fato, houve a comprovação do ato infracional, infringindo a legislação vigente, ficando, assim, o Interessado, sujeito a aplicação de sanção administrativa.

Das razões recursais - O interessado interpôs recurso tempestivo nesta Agência, oportunidade em que alega:

- que a Notificação de Decisão, 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 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, ora recorrente;

Acerca de tal alegação do recurso, debulhando os autos, nota-se que a empresa foi devidamente notificada acerca do AI em **09/12/2010**, fazendo prova o Aviso de Recebimento. 08. No documento de autuação há a descrição expressa da conduta irregular, bem como o enquadramento infracional de forma que o AR permite entender que a empresa já tinha ciência a respeito dos fatos acerca dos quais devia se defender. Note-se que o contexto histórico demonstra que a empresa foi cientificada de todos os atos do processo, o que ficou registrado por Avisos de Recebimento. Tanto é verdade que tinha ciência da conduta infracional praticada, acerca da qual estava respondendo que descreve a infração nos documentos apresentados em sua defesa.

Destaque-se, ainda, que as notificações registram o número do processo e auto de infração, tendo a recorrente as recebido conforme comprovantes acostados aos autos do processo, o que permite compreender que desde o início do processo administrativo a interessada tinha ciência plena a respeito do objeto e teor do presente procedimento sancionatório administrativo e, conseqüentemente, contextualmente atendidos os requisitos do artigo 26 da Lei de Processo Administrativo.

- que a Decisão não afirmou sobre os porquês da aferição do valor da multa no valor e tampouco informou as circunstâncias agravantes, atenuantes, bem como a situação acerca dos antecedentes e até mesmo se a interessada é reincidente, de modo que pudessem contribuir para a aferição do quantum a ser arbitrado, questionando assim os parâmetros de razoabilidade e proporcionalidade em razão do valor da multa arbitrada, R\$ 7.000,00;

É incoerente falar em ausência de fundamentação do *quantum* da fixação da base da sanção uma vez que o fundamento para a aplicação da sanção foi a própria prática, por parte da autuada, de ato infracional previsto na legislação (devidamente constatado/apurado no caso, como bem mostram os autos). A partir disso, a dosimetria pode ser entendida como ato vinculado aos valores e patamares estabelecidos no anexo da Resolução 25/2008, vigente à época, e dali a Administração não pode extrapolar, vez que subjugada ao princípio constitucional da estrita legalidade. É dizer que em razão da taxatividade da norma e pelo fato de a Administração Pública pautar-se pelo princípio da legalidade, impossível que a Agência aplique penalidades de forma arbitrária já que deve o autuado se adequar aos requisitos da norma.

Por este motivo, entendo que os argumentos de defesa de ausência de fundamentação e arbitrariedade da dosimetria da multa não devem prosperar. Pelo contrário, há, sim, fundamento pra aplicação da multa e uma vez aferido o ato infracional, os patamares de aplicação constantes do anexo da Resolução 25/2008 (públicos e notórios, vez que integrantes de norma vigente e pública) vinculam a unidade julgadora.

Se houve a constatação da infração, este é o motivo para a aplicação da sanção. Se houve aplicação de sanção, os anexos da Resolução 25/2008 estabelecem os patamares de aplicação que não podem ser extrapolados pela unidade julgadora – e, no caso, efetivamente não houve extrapolação. Pelo fato de isto restar bem configurado dos autos, em especial pelo entendimento supra de a dosimetria (patamares de multa) ter supedâneo normativo (Anexo da Resolução ANAC 25/2008 à época, atualmente Resolução nº 472/2018), entendo que a alegação da defesa tocante à ausência de fundamentação da dosimetria não merece prosperar.

In casu, a Decisão prolatada explicita o fundamento para aplicação de sanção em seu patamar médio, diante da ausência de circunstância atenuantes e agravantes, tema que será melhor abordado adiante quando da análise da dosimetria da penalidade aplicada, e que, portanto a alegação de ausência de parâmetros para a aplicação.

- que o AI em tela, não obedece a formalística de confecção do documento, sendo a "forma" um dos elementos constitutivos do ato administrativo, fazendo alusão ao fato de, no campo destinado a hora ter sido atribuída a indicação da mesma 10h30mín, porém no corpo do Auto há também a indicação de 15h30min, havendo uma indecisão quanto ao horário do documento emanado da Administração Pública, no que tange ao cometimento da infração, e a mesma situação em relação **as datas** 08/07/201 e 29/09/2010 pois o fato foi observado no mês de julho e autuado no mês de

setembro do mesmo ano e deveria ter sido instaurado de imediato, sob pena de ferir o princípio da segurança jurídica;

Não merece prosperar tal alegação visto restar claro no auto de infração que o campo preenchido com "10:30" refere-se à constatação da ocorrência pelo agente da fiscalização, ao passo que "15:30" refere-se à hora da autuação conforme indicado no próprio formulário.

Acerca do prazo para a lavratura do auto de infração, a simples leitura do artigo 24 da lei 9.784/2009 deixa claro, de pronto, a ressalva de sua aplicação:

Art. 24. Inexistindo disposição específica, os atos do órgão ou autoridade responsável pelo processo e dos administrados que dele participem devem ser praticados no prazo de cinco dias, salvo motivo de força maior.

Parágrafo único. O prazo previsto neste artigo pode ser dilatado até o dobro, mediante comprovada justificação.

(Grifou-se)

Pois eis que o próprio CBAer, assim como a Resolução ANAC n° 25/2008, dispõem sobre a instauração do processo administrativo sancionador no âmbito de competência da ANAC, o qual é iniciado por meio do AI:

CBAer

Art. 291. Toda vez que se verifique a ocorrência de infração prevista neste Código ou na legislação complementar, a autoridade aeronáutica lavrará o respectivo auto, remetendo-o à autoridade ou ao órgão competente para a apuração, julgamento ou providência administrativa cabível.

Resolução ANAC n° 25/2008

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

Note-se, assim, que o AI deve ser lavrado quando for constatada a infração e cuja apuração deve seguir os prazos determinados pela Lei Lei 9.873/1999:

Lei 9.873/1999

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.

- que o INSPAC Régis Lise Gerhardt não estava qualificado para exercer a função de Inspetor de Aviação Civil à época da lavratura do Auto de Infração 05759/2010.

Tal alegação já foi devidamente rebatida quando da Decisão em primeira instância, de modo que corroboro com as afirmações daquele competente decisor.

No **Mérito**, alega ainda:

- que paira sobre o autuado o Princípio da Presunção da Inocência;

O princípio da presunção da inocência é um princípio jurídico de ordem constitucional, aplicado ao direito penal, que estabelece o estado de inocência como regra em relação ao acusado da prática de infração penal. No presente caso, diante de cristalino ato infracional, constatado *in loco* por agente público no legítimo exercício regular do poder de polícia emanando ato revestido da **presunção de veracidade** e legitimidade, não há que se falar em presunção de inocência diante da documentação acostada aos autos pelos agentes da fiscalização. Além disso o ato administrativo aqui tratado **presume-se** verdadeiro, assim consideradas suas razões de fato e de direito.

- que o preceito mandamental, que em tese teria sido contrariado (inciso II, alínea *n*, do art. 302 do CBA) trata eminentemente de cumprimento de jornada de horas de voo (regulada pela Lei n° 7.183/84) e desrespeita as normas e regulamentos que afetem a disciplina a bordo da aeronave, isto é, quem opera a máquina - tripulante (pessoa física) e não jurídica (empresa Pelicano) e as normas de Segurança de Voo, quando não observadas serão supervisionadas pelo CENIPA, pertencente ao Comando da Aeronáutica e não à ANAC;

Não merece acolhimento tal tese. A Lei nº 11.182/2005 que Cria a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, dispõe:

LEI Nº 11.182, DE 27 DE SETEMBRO DE 2005.

[...]

Art. 8º Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:

[...]

XVI – fiscalizar as aeronaves civis, seus componentes, equipamentos e serviços de manutenção, com o objetivo de assegurar o cumprimento das normas de segurança de voo;

XVII – proceder à homologação e emitir certificados, atestados, aprovações e autorizações, relativos às atividades de competência do sistema de segurança de voo da aviação civil, bem como licenças de tripulantes e certificados de habilitação técnica e de capacidade física e mental, observados os padrões e normas por ela estabelecidos;

[...]

XXX – expedir normas e estabelecer padrões mínimos de segurança de voo, de desempenho e eficiência, a serem cumpridos pelas prestadoras de serviços aéreos e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, inclusive quanto a equipamentos, materiais, produtos e processos que utilizarem e serviços que prestarem;

[...]

XLV – deliberar, na esfera técnica, quanto à interpretação das normas e recomendações internacionais relativas ao sistema de segurança de voo da aviação civil, inclusive os casos omissos;

- que a retificação para o inciso III, alínea "e" também não deverá prevalecer, haja vista que o dispositivo prevê "não observar normas e regulamentos relativos à manutenção e a operação das aeronaves". Portanto, há duas vertentes, quais sejam: manutenção e operação, ambas concomitantes e a aeronave PT-WUP, categoria de registro (privada serviço aéreo especializado público aeroagrícola) estava voando em perfeitas condições de aeronavegabilidade nos termos da Seção 91.7(a);

Também há distorção na interpretação feita pela interessada acerca do alcance do normativo apontado. De fato, há duas vertentes, que devem ser cumpridas concomitantemente, relacionadas, uma a manutenção e outra a operação de aeronaves. Descumprindo qualquer delas ou ambas, configurado estará o ato infracional, sujeitando-se o regulado a aplicação da devida sanção.

- que por ser aeroagrícola estava operando dentro dos parâmetros do RBHA 137- Subparte "C" (regras de operação), porque as Seções 137.91 do RBHA 137 que regulava as operações à época assim preconizava: "Área de pouso eventual não se constitui em aeródromo homologado pela autoridade aeronáutica, é de uso temporário e restrito à atividade aeroagrícola, cuja construção e operação é de inteira responsabilidade do detentor do certificado de operador aeroagrícola";

Tal alegação também foi devidamente afastada em sede de primeira instância. Não foi apresentada nenhuma evidência de que a aeronave operava sob a égide do RBHA 137 que dispõe em sua seção 137.93 que a exceção trazida para a operação em área de pouso eventual está condicionada à operação "exclusiva" de atividades agrícolas e por período previamente definido, além de vários outros requisitos cujo cumprimento não foi comprovado pela interessada.

- que reitera os termos de sua defesa, por ser o local indicado na inicial utilizado como pouso eventual por inúmeras aeronaves agrícolas;

Melhor sorte não assiste a interessada ao alegar que o local de pouso eventual era utilizado por outras aeronaves, que, caso verdadeira tal alegação, também incorrem em irregularidades caso as operações não se enquadrem nas exceções previstas na seção 137.93 do RBHA 137, o que não serve para afastar o ato infracional aqui imputado.

- que foi feito um pedido à ANAC para autorização de um pouso eventual no local *campo de pouso*, contudo, segundo afirma, a própria Agência lembrou da desnecessidade do pedido.

Quanto a tal alegação poderia ter a recorrente trazido ao processo elementos probatórios que demonstrassem material e documentalmente o alegado. Mas não foi o que ocorreu.

Ante o exposto, tem-se que as razões do recurso não lograram afastar a prática infracional atribuída ao interessado, a qual restou configurada nos termos aferidos pela fiscalização.

DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

Verificada a regularidade da ação fiscal, há que se averiguar a propriedade do valor da multa aplicada como sanção administrativa ao ato infracional imputado.

O CBA dispõe, em seu art. 295 que a multa será imposta de acordo com a gravidade da infração.

Cumpra mencionar que, em 04/12/2018, entrou em vigor a Resolução ANAC nº 472, de 06 de junho de 2018, que 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 25/2008 e a Instrução Normativa nº 08/2008.

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.

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.

Para o reconhecimento da circunstância atenuante prevista no inciso I do § 1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472, de 2018 ("*o reconhecimento da prática da infração*"), entende-se que o ente regulado deve reconhecer não só a prática do ato, mas também o fato de que essa conduta infringiu norma de competência da autoridade de aviação civil, o que não se deu nos autos do processo. Dessa forma, deve ser afastada a sua incidência.

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.

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 08/07/2010 - que é a data da infração ora analisada. No Anexo Extrato SIGEC (SEI 0843588), ficou demonstrado que há penalidade anteriormente aplicada ao Autuado nessa situação. Não deve ser aplicada, assim, essa circunstância atenuante como causa de diminuição do valor da sanção.

Quanto à existência de circunstância agravante, verifica-se que na Decisão de Primeira Instância Administrativa a autoridade competente entendeu pela inexistência destas, assim como de circunstâncias atenuantes, e aplicou a multa em seu patamar médio.

Posteriormente, já em sede de recursal, a relatora ao analisar os autos, compreendeu que em razão de o piloto Ulisses Nogueira Souza (CANAC 794578), no dia 08/07/2010, na cidade de Cidade Gaúcha - PR, operou o voo na aeronave da marca PT-WUP, **comprometendo a segurança de voo ao realizá-lo na proximidade do trânsito de pessoas e automóveis**, de forma que vislumbrou a possibilidade de ocorrência de gravame à situação da recorrente, em razão da detecção de circunstância agravante descrita no artigo 22, §2.º, inciso IV da Resolução ANAC n.º 25/2008, vigente à época, entendimento corroborado pelos demais membros julgadores presentes à 452ª Sessão de Julgamento realizada em 06/07/2017 na cidade do Rio de Janeiro.

Assim, diante da possibilidade de reforma, admitida conforme disposto na Lei 9.784/99 em seu artigo 64, foi providenciada a Notificação da interessada para que essa, querendo, formulasse suas alegações antes de proferida a decisão:

Art. 64. O órgão competente para decidir o recurso poderá confirmar, modificar, anular ou revogar, total ou parcialmente, a decisão recorrida, se a matéria for de sua competência.

Parágrafo único. Se da aplicação do disposto neste artigo puder decorrer gravame à situação do recorrente, este deverá ser cientificado para que formule suas alegações antes da decisão.

Verifica-se dos autos do processo que a fiscalização acompanhou *in loco* as operações e deixou consignado, tanto no auto de infração guereado quanto em seu Relatório de Fiscalização, o "comprometimento da segurança ao realizar o voo na proximidade do trânsito de pessoas e automóveis". Em adição colaciona fotografias nas quais é possível observar a proximidade de habitações e veículos.

O entendimento desta ASJIN acerca da circunstância agravante de "exposição ao risco" é de que, para sua aplicabilidade, devem existir elementos no processo indicativos de que houve a exposição ao risco, não sendo possível aplicar por inferência ou no caso do risco ser inerente ao núcleo infracional analisado. No caso em tela, considerando que o risco foi documentalmente caracterizado, principalmente pela

afirmação da fiscalização presente ao local conforme consignado no relatório de fiscalização e no próprio auto de infração, considera-se aplicável a circunstância agravante descrita, tanto no artigo 22, §2.º, inciso IV da Resolução ANAC n.º 25/2008, vigente à época, quanto no artigo 36, §2º inciso IV da atual Resolução N° 472/2018.

Da sanção a ser aplicada em definitivo - Dada a ausência de circunstâncias atenuantes e a presença da circunstância agravante anteriormente descrita, considerando que o valor da multa para infração referente à alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA, poderá ser imputado em R\$ 4.000,00 (grau mínimo), R\$ 7.000,00 (grau médio) e R\$ 10.000,00 (grau máximo) e que o Decisor em primeira instância, na aplicação do valor da multa confirmou o ato infracional, aplicando à empresa uma multa no patamar médio, no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais) resta patente a necessidade de reforma da sanção aplicada para o seu patamar máximo, resultando no valor de R\$ 10.000,00 (dez mil reais).

CONCLUSÃO

Pelo exposto, consideradas atribuições a mim conferidas pelas designações que constam nas Portarias ANAC n° 751, de 07/03/2017, e n° 1.518, de 14/05/2018, e com fundamento no artigo 42 da Resolução ANAC n° 472, de 2018, e competências conferidas pelo artigo 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução n° 381, de 2016, **DECIDO:**

- por **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso interposto por **PELICANO AVIAÇÃO AGRÍCOLA LTDA**, ao entendimento de que restou configurada a prática da infração descrita no Auto de Infração n° 05759/2010, capitulada no art. 302, inciso III, alínea "e" do CBA c/c a seção 91.102 (d) do RBHA 91, e por **REFORMAR a multa** aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa para o valor de **R\$ 10.000,00 (dez mil reais)**, que é o correspondente ao *patamar máximo* atribuído para a infração cometida, sem a presença de qualquer condição atenuante e considerada a circunstância agravante disposta no inciso IV do §2º do artigo 22 da *então vigente* Resolução ANAC n.º. 25/08, bem como, prevista no inciso IV do §2º do artigo 36 da *hoje vigente* Resolução ANAC n.º. 472/18, este referente ao Processo Administrativo Sancionador n° 60850.003532/2010-08 e ao Crédito de Multa n.º. 642.697/14-2.

À Secretaria.

Notifique-se.

Publique-se.



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 07/05/2019, às 19:45, 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 **2988897** e o código CRC **D0AE44A9**.