



PARECER Nº 1044/2019/JULG ASJIN/ASJIN
PROCESSO Nº 00068.500763/2017-28
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 665181180.

2. O Auto de Infração nº 000718/2017 (0622950), que deu origem ao presente processo, foi lavrado em 25/4/2017, 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 137.203(a) do RBAC 137, item 91.409 do RBHA 91 e item 43.9 do RBAC 43, descrevendo o seguinte:

Descrição da ementa: Não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves

Histórico: Foi constatado através de análise do Boletim de Registro de Ocorrências com Aeronave - BROA 169/ASIPAER/2016 que esse operador da aeronave marcas PT-UOT não apresentou registro de manutenção das inspeções de 50 e 100h entre a IAM de 17/09/2015, data em que a aeronave estava com 4.473h40min totais e a IAM de 26/09/2016, quando a aeronave estava com 4.685h totais, tendo voado neste período 21h20min sem ter apresentado registro de manutenção que comprove a execução das mesmas. Contrariou seções 137.203(a) do RBAC 137, seção 91.409 do RBHA 91, e seção 43.9 do RBAC 43.

Marcas da Aeronave: PTUOT

Folha do Diário de Bordo: NA - Data da Ocorrência: 18/10/2016 - Data do Voo: 18/10/2016

3. No Relatório de Fiscalização nº 003893/2017 (0622998), a fiscalização registra que, através de análise do BROA nº 169/ASIPAER/2016, constatou que não foi apresentado registro de manutenção das inspeções de 50h e 100h da aeronave PT-UOT entre a IAM de 17/9/2015 e a IAM de 26/9/2016.

4. A fiscalização juntou aos autos BROA nº 169/ASIPAER/2016 (0622999).

5. Notificado da lavratura do Auto de Infração em 9/5/2017 (0690943), o Autuado apresentou defesa em 5/6/2017 (0756469), na qual alega ilegitimidade passiva, pois teria deixado de ser arrendante da aeronave PT-UOT em 23/8/2016. Alega também nulidade do Auto de Infração por ausência de indicação do cargo ou função do autuante. Alega ainda que não poderia ser enquadrado no inciso III do art. 302 do CBA, pois não seria concessionária ou permissionária de serviços aéreos. No mérito, alega que a IAM teria sido realizada de acordo com os regulamentos em vigor e que supostamente poderia ter ocorrido atraso no lançamento da etiqueta no Diário de Bordo, sem má-fé.

6. O Interessado trouxe aos autos:

6.1. Distrato de arrendamento de aeronave, datado de 23/8/2016;

6.2. Página 37 da Caderneta de Célula nº 02/PT-UOT/09, com registro do IAM realizada em 17/9/2015;

6.3. Página 38 da Caderneta de Célula nº 02/PT-UOT/09, com registro de retirada de

tacômetro em 5/11/2015;

6.4. Página 39 da Caderneta de Célula nº 02/PT-UOT/09, com registro de instalação de tacômetro em 9/11/2015;

6.5. Página 40 da Caderneta de Célula nº 02/PT-UOT/09, com registro de remoção de governador em 7/1/2016;

6.6. Página 41 da Caderneta de Célula nº 02/PT-UOT/09, com registro de instalação de governador em 21/1/2016;

6.7. Página 42 da Caderneta de Célula nº 02/PT-UOT/09, com registro de revisão geral em 20/1/2016;

6.8. Página 43 da Caderneta de Célula nº 02/PT-UOT/09, com registro de IAM em 26/9/2016; e

6.9. Página 44 da Caderneta de Célula nº 02/PT-UOT/09, com registro de instalação de DGPS (receptor, barra de luzes e antena) em 28/9/2016.

7. Em 6/12/2017, por meio do Despacho CCPI (1304504), os autos foram encaminhados à Superintendência de Aeronavegabilidade - SAR, por tratar de matéria de competência daquela unidade organizacional.

8. A área técnica juntou aos autos Certidão de Propriedade e Ônus Reais da aeronave PT-UOT (1331335).

9. Em 5/9/2018, a autoridade competente, após apontar a presença de defesa, decidiu pela aplicação, sem atenuantes e sem agravantes, de multa no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais) – 1474209.

10. Tendo tomado conhecimento da decisão por meio da Notificação de Decisão - PAS 315 (2231089) em 25/9/2018 (2280913), o Interessado apresentou recurso nesta Agência em 2/10/2018 (2291399).

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

12. Tempestividade do recurso aferida em 4/10/2018 - Despacho ASJIN (2295423).

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 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 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 25/04/2017, às 10:10, 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 20/3/2008, 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 (0622950), 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 (0690943), apresentando defesa (0756469). Foi também regularmente notificado quanto à decisão de primeira instância (2280913), apresentando o seu tempestivo recurso (2291399), conforme Despacho ASJIN (2295423).

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 ou 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:

RBHA 91

Subparte A - Geral

91.1 Aplicabilidade

(a) [Exceto como previsto no parágrafo (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, veículos ultraleves enquadrados no RBAC nº 103 e aeronaves não tripuladas) dentro do Brasil, incluindo águas territoriais.]

(...)

24. Em seu item 91.409, o RBHA 91 dispõe sobre inspeções:

RBHA 91

Subparte E - Manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos

91.409 Inspeções

(a) Exceto como previsto no parágrafo (c) desta seção, nenhuma pessoa pode operar uma aeronave a menos que, dentro dos 12 meses calendários precedentes à operação, esta aeronave:

(1) [tenha feito e sido atestada uma inspeção anual de manutenção (IAM), de acordo com o RBHA 43 e com o parágrafo 91.403(i) deste regulamento, e tenha sido aprovada para retorno ao serviço por uma pessoa autorizada pela seção 43.7 daquele regulamento; ou]

(2) tenha feito uma vistoria inicial para obtenção de certificado de aeronavegabilidade de acordo com o RBHA 21.

Nenhuma inspeção realizada segundo o parágrafo (b) desta seção pode substituir qualquer inspeção requerida por este parágrafo, a menos que seja realizada por uma pessoa autorizada para realizar IAM e tenha sido registrada como IAM nos documentos da aeronave.

(Cancelado)

(b) Exceto como previsto no parágrafo (c) desta seção, nenhuma pessoa pode operar uma aeronave transportando qualquer pessoa (exceto tripulantes) com fins lucrativos e nenhuma pessoa pode dar instrução de voo paga em uma aeronave sob seu controle, a menos que, dentro das 100 horas de voo precedentes à operação, a aeronave tenha sofrido uma inspeção anual ou uma inspeção de 100 horas e tenha sido aprovada para retorno ao serviço de acordo com o RBHA 43, ou tenha passado por uma inspeção para emissão de certificado de aeronavegabilidade de acordo com o RBHA 21. A limitação de 100 horas de tempo de serviço pode ser excedida por não mais de 10 horas, caso seja necessário deslocar a aeronave para um local onde a inspeção possa ser realizada. O tempo em excesso, entretanto, será incluído na contagem das próximas 100 horas de tempo de serviço.

(c) Os parágrafos (a) e (b) desta seção não se aplicam para:

(1) uma aeronave que possua uma permissão especial de voo, ou um certificado de aeronavegabilidade com base em um certificado provisório de homologação de tipo, ou um certificado de autorização de voo experimental ou, ainda, um certificado de autorização de voo;

(2) uma aeronave inspecionada conforme um programa de inspeção aprovado segundo o RBHA 135 e devidamente identificada pela matrícula nas especificações operativas da empresa que possui o programa aprovado; ou

(3) uma aeronave sujeita aos requisitos dos parágrafos (d) ou (e) desta seção; ou

(4) aeronave de asas rotativas com motor a turbina quando o operador optar por inspecionar a aeronave de acordo com o parágrafo (e) desta seção.

25. O Regulamento Brasileiro de Aviação Civil 137 - RBAC 137 - Emenda 00, aprovado pela Resolução ANAC nº 233, de 2012, estabelece requisitos operacionais e de certificação para operações aeroagrícolas. Ele é aplicável nos termos de seu item 137.1, a seguir *in verbis*:

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).

(...)

(c) As operações aeroagrícolas conduzidas no Brasil por pessoas físicas ou jurídicas devem atender, além do disposto neste Regulamento, aos requisitos contidos no RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo, e demais normas aplicáveis.

(d) O não cumprimento dos requisitos estabelecidos neste Regulamento torna o operador aeroagrícola sujeito às sanções previstas na Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA).

26. Em seu item 137.203, o RBAC 137 estabelece requisitos de manutenção para operações aeroagrícolas:

RBAC 137

Subparte C - Regras para as operações aeroagrícolas

137.203 Requisitos de manutenção

(a) A manutenção das aeronaves engajadas nas operações aeroagrícolas deve ser executada de acordo com os requisitos dos RBHA 43 e 145, ou dos RBAC que venham a substituí-los, bem como da subparte E do RBHA 91, ou disposições correspondentes do RBAC que venha a substituí-lo.

27. O Regulamento Brasileiro da Aviação Civil 43 - RBAC 43 - Emenda 01, aprovado pela Resolução ANAC nº 265, de 2013, estabelece requisitos para manutenção, manutenção preventiva, reconstrução e alteração de aeronaves. Ele é aplicável nos termos de seu item 43.1:

RBAC 43

43.1 Aplicabilidade

(a) Este regulamento estabelece regras para manutenção, manutenção preventiva, reconstrução e alteração, incluindo grandes reparos e grandes alterações, de qualquer:

(1) aeronave que possua um certificado de aeronavegabilidade brasileiro;

(...)

(3) célula, motor, hélice, acessório, componente e partes de tal aeronave.

28. Em seu item 43.9, o RBAC 43 dispõe sobre conteúdo, forma e disposição de registros de manutenção, manutenção preventiva, reconstrução e alteração (exceto inspeções realizadas conforme o RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou conforme o parágrafo 135.411(a)(1) ou a seção 135.419 do RBAC 135):

RBAC 43

43.9 Conteúdo, forma e disposição de registros de manutenção, manutenção preventiva, reconstrução e alteração (exceto inspeções realizadas conforme o RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou conforme o parágrafo 135.411(a)(1) ou a seção 135.419 do RBAC 135)

(a) *Anotações no registro de manutenção.* Cada pessoa que execute manutenção, manutenção preventiva, reconstrução ou alteração de um artigo deve, exceto como previsto nos parágrafos (b) e (c) desta seção, fazer uma anotação no registro de manutenção desse equipamento com o

seguinte conteúdo:

(1) uma descrição (ou referência a dados aceitáveis pela ANAC) do trabalho executado;

(2) a data da conclusão do serviço realizado;

(3) o nome da pessoa que executou o serviço, caso esta pessoa seja diferente da pessoa especificada no parágrafo (a)(4) desta seção; e

(4) a assinatura e número da licença da pessoa que o aprovou se o serviço foi satisfatoriamente concluído no artigo. A assinatura constitui aprovação para o retorno ao serviço apenas quanto ao serviço realizado. (Redação dada pela Resolução nº 348, de 2 de dezembro de 2014)

(...)

29. Assim, a norma é clara quanto à obrigatoriedade de manter registro das ações de manutenção realizadas na aeronave. A norma também é clara quanto à obrigatoriedade de fazer e atestar a IAM e de fazer a inspeção de 100 horas. Conforme os autos, o Autuado não manteve registro da manutenção da aeronave PT-UOT, conforme constatado após acidente em 18/10/2016. Dessa forma, o fato exposto se enquadra ao descrito no referido dispositivo.

30. Em defesa (0756469), o Interessado alega ilegitimidade passiva, pois teria deixado de ser arrendante da aeronave PT-UOT em 23/8/2016. Alega também nulidade do Auto de Infração por ausência de indicação do cargo ou função do autuante. Alega ainda que não poderia ser enquadrado no inciso III do art. 302 do CBA, pois não seria concessionária ou permissionária de serviços aéreos. No mérito, alega que a IAM teria sido realizada de acordo com os regulamentos em vigor e que supostamente poderia ter ocorrido atraso no lançamento da etiqueta no Diário de Bordo, sem má-fé.

31. Em sede de recurso (2291399), o Interessado reitera os argumentos trazidos em defesa.

32. 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, 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.

33. Da leitura da Certidão de Ônus Reais - PT-UOT (1331335), 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.

34. 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 permissionárias⁵ [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 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)

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

36. Com relação ao argumento de que teria realizado a IAM de acordo com os regulamentos em vigor, observa-se que o Interessado não trouxe aos autos qualquer prova do que alega. Além disso, a suposta ausência de má-fé não descaracteriza a infração administrativa, uma vez que esta independe da comprovação de dolo.

37. 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.

38. 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.

39. 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

40. 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.

41. 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 intermediário constante das tabelas anexas à Resolução ANAC nº 25, de 2008.

42. 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, 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. 22 da Resolução ANAC nº 25, de 2008.

44. 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 18/10/2016 - que é a data da infração ora analisada. No Anexo SIGEC (3342810), ficou demonstrado que há penalidade anteriormente aplicada ao Autuado nessa situação, a exemplo daquelas consubstanciadas nos créditos de multa nº 659740178 e 659741176. 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. 22 da Resolução ANAC nº 25, de 2008, 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\$ 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

47. Pelo exposto, sugiro **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO** a multa aplicada pelo setor de primeira instância administrativa no 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 29/11/2019, às 17:30, 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 **3340565** e o código CRC **22DC492E**.

Referência: Processo nº 00068.500763/2017-28

SEI nº 3340565

 SIGEC :: SISTEMA INTEGRADO DE GESTÃO DE CRÉDITOS Atalhos do Sistema Menu Principal		Usuário: Mariana.Miguel
Dados da consulta	Consulta	

Extrato de Lançamentos

Nome da Entidade: AGROTOTAL AERO AGRICOLA LTDA **Nº ANAC:** 30007179510
CNPJ/CPF: 12572776000165 **CADIN:** Não
Div. Ativa: Não **Tipo Usuário:** Integral **UF:** RS
End. Sede: RUA DR MONTEIRO Nº 617 - CASA **Bairro:** CENTRO **Município:** ARROIO GRANDE
CEP: 96330000

Créditos Inscritos no CADIN

Não Existem Créditos inscritos no CADIN para este Número ANAC

Receita	NºProcesso	Processo SEI	Data Vencimento	Data Infração	Valor Original	Data do Pagamento	Valor Pago	Valor Utilizado	Chave	Situação	Valor Débito (R\$)
2081	659740178	00068003287201611	09/06/2017	01/04/2016	R\$ 4 000,00		0,00	0,00		CP CD	5 393,74
2081	659741176	00068003459201656	09/06/2017	03/08/2015	R\$ 4 000,00		0,00	0,00		CP CD	5 393,74
2081	660358170	00068000336201663	27/07/2017	24/11/2015	R\$ 4 000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	660362179	00068000358201623	27/07/2017	24/11/2015	R\$ 12 000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	660383171	00068000346201607	28/07/2017	24/11/2015	R\$ 12 000,00		0,00	0,00		RE2	16 085,22
2081	661784170	00068003482201641	08/12/2017		R\$ 48 000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	661786177	00068003469201691	08/12/2017	06/07/2005	R\$ 120 000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	661787175	00068003502201683	24/06/2019		R\$ 116 000,00		0,00	0,00		DC2	136 575,84
2081	662193177	00068500760201794	29/01/2018	18/10/2016	R\$ 1 600,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	662320174	00068500761201739	06/04/2018	16/10/2016	R\$ 4 000,00		0,00	0,00		CP CD	5 150,14
2081	662355187	00068.501176/2017	16/02/2018	21/06/2017	R\$ 28 000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	662383182	00068.501177/2017	22/02/2018	21/06/2017	R\$ 8 000,00		0,00	0,00		CP CD	10 384,28
2081	662455183	00068.500759/2017	23/02/2018	24/04/2017	R\$ 4 000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	662464182	00068.500756/2017	23/02/2018	24/04/2017	R\$ 4 000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	662615187	00068.500758/2017	02/03/2018	24/04/2017	R\$ 4 000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	665181180	000685007632017	26/10/2018	25/04/2017	R\$ 7 000,00		0,00	0,00		RE2	8 791,33
Total devido em 12/08/2019 (em reais):											187 774,29

Legenda do Campo Situação

- | | |
|--|--|
| AD3 - RECURSO ADMITIDO EM 3ª INSTÂNCIA | PG - QUITADO |
| AD3N - RECURSO ADMITIDO EM 3ª INSTÂNCIA SEM EFEITO SUSPENSIVO | PGDJ - QUITADO DEPÓSITO JUDICIAL CONVERTIDO EM REI |
| CA - CANCELADO | PP - PARCELADO PELA PROCURADORIA |
| CAN - CANCELADO | PU - PUNIDO |
| CD - CADIN | PU1 - PUNIDO 1ª INSTÂNCIA |
| CP - CRÉDITO À PROCURADORIA | PU2 - PUNIDO 2ª INSTÂNCIA |
| DA - DÍVIDA ATIVA | PU3 - PUNIDO 3ª INSTÂNCIA |
| DC1 - DECIDIDO EM 1ª INSTÂNCIA, MAS AINDA AGUARDANDO CIÊNCIA | RAN - PROCESSO EM REVISÃO POR INICIATIVA DA ANAC |
| DC2 - DECIDIDO EM 2ª INSTÂNCIA, MAS AGUARDANDO CIÊNCIA | RANS - PROCESSO EM REVISÃO POR INICIATIVA DA ANAC |
| DC3 - DECIDIDO EM 3ª INSTÂNCIA, MAS AGUARDANDO CIÊNCIA | RE - RECURSO |
| DG2 - DILIGÊNCIAS POR INICIATIVA DA 2ª INSTÂNCIA | RE2 - RECURSO DE 2ª INSTÂNCIA |
| DG3 - DILIGÊNCIAS POR INICIATIVA DA 3ª INSTÂNCIA | RE2N - RECURSO DE 2ª INSTÂNCIA SEM EFEITO SUSPENSIVO |
| EF - EXECUÇÃO FISCAL | RE3 - RECURSO DE 3ª INSTÂNCIA |
| GDE - GARANTIA DA EXECUÇÃO POR DEPÓSITO JUDICIAL | RE3N - RECURSO DE 3ª INSTÂNCIA SEM EFEITO SUSPENSIVO |
| GPE - GARANTIA DA EXECUÇÃO POR PENHORA REGULAR E SUFICIENTE | REN - RECURSO SEM EFEITO SUSPENSIVO |
| IN3 - RECURSO NÃO FOI ADMITIDO A 3ª INSTÂNCIA | RS - RECURSO SUPERIOR |
| INR - REVISÃO A PEDIDO OU POR INICIATIVA DA ANAC NÃO FOI ADMITIDA | RSN - RECURSO SUPERIOR SEM EFEITO SUSPENSIVO |
| IT2 - PUNIDO PQ RECURSO EM 2ª FOI INTEMPESTIVO | RVS - PROCESSO EM REVISÃO POR INICIATIVA DO INTERE |
| IT3 - PUNIDO PQ RECURSO EM 3ª INSTÂNCIA FOI INTEMPESTIVO | RVSN - PROCESSO EM REVISÃO POR INICIATIVA DO INTERE |
| ITD - RECURSO EM 2ª INSTÂNCIA INTEMPESTIVO, MAS AINDA AGUARDANDO CIÊNCIA DO INFRATOR | RVT - REVISTO |
| ITDN - RECURSO EM 2ª INSTÂNCIA INTEMPESTIVO, MAS AINDA AGUARDANDO CIÊNCIA DO INFRATOR, SEM EFEITO SUSPENSIVO | SDE - SUSPENSÃO DA EXIGIBILIDADE POR DEPÓSITO JUDIC |
| ITT - RECURSO EM 3ª INSTÂNCIA INTEMPESTIVO, MAS AINDA AGUARDANDO CIÊNCIA DO INFRATOR | SDJ - SUSPENSÃO DA EXIGIBILIDADE POR DECISÃO JUDICI |
| PC - PARCELADO | |

Registro 1 até 16 de 16 registros

Página: [1] [Ir] [Reg]

Tela Inicial	Imprimir	Exportar Excel
--------------	----------	----------------



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 1370/2019

PROCESSO Nº 00068.500763/2017-28

INTERESSADO: AGROTOTAL AERO AGRÍCOLA LTDA

Brasília, 29 de novembro de 2019.

1. De acordo com o Parecer 1044 (3340565), 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, de 2018, tenha revogado a Resolução ANAC nº 25, de 2008, e IN ANAC nº 8, de 2008, estabeleceu em seu art. 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 4/12/2018, "*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 17/11/2016 e Portaria nº 2.829, de 20/10/2016 e com lastro no **art. 42, inciso I da Resolução ANAC nº 472, de 2018** e competências ditas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381, de 2016, tratando-se de ser matéria de saneamento da dosimetria aplicada em primeira instância, **DECIDO:**

- **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO** a multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa no valor médio de **R\$ 7.000,00 (sete mil reais)**, em desfavor de **AGROTOTAL AERO AGRÍCOLA LTDA.**, por não manter registros da manutenção da aeronave PT-UOT, conforme constatado em 18/10/2016, em afronta ao art. 302, inciso III, alínea "e" da Lei nº 7.565, de 1986, c/c item 137.203(a) do RBAC 137, item 91.409 do RBHA 91 e item 43.9 do RBAC 43.

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 29/11/2019, às 17:36, 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 **3551809** e o código CRC **3613185E**.

