



PARECER Nº 1207/2019/JULG ASJIN/ASJIN
PROCESSO Nº 00068.000346/2016-07
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 660383171.

2. O Auto de Infração nº 000078/2016 (fls. 1), que deu origem ao presente processo, foi lavrado em 25/1/2016, capitulando a conduta do Interessado na alínea "e" do inciso III do art. 302 da Lei nº 7.565, de 1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica, c/c Capítulo 10 da IAC 3151, descrevendo o seguinte:

Data: 24/11/2015

Hora: 14:30

Local: Aeródromo de Santa Vitória do Palmar

Descrição da ementa: No Diário de Bordo, não preenchimento ou preenchimento incompleto referente aos dados de uma etapa do voo antes da saída da tripulação da aeronave após o término do voo

Descrição da infração: Em fiscalização ocorrida no local, hora e data acima, foi constatado através de análise do Diário de Bordo nº 08/PT-UOT/15 da Aeronave PTUOT, nas páginas 02 a 04, correspondentes a voos realizados entre 20/01/2015 até 30/03/2015, totalizando 29 voos, que essa empresa permitiu que o piloto Itamar Cabeleira Diniz (CANAC 126129), preenchesse os lançamentos no Diário de Bordo sem o Código ANAC, Natureza de Operação e Rúbrica do Piloto dos referidos voos, contrariando o previsto no capítulos 9 E 17 da IAC 3151.

3. No Relatório de Fiscalização nº 008/2016/GOAG-PA/SPO, de 26/1/2016 (fls. 2 a 4), a fiscalização registra que, durante a Operação FGCIA - Fórum Gaúcho de Combate aos Impactos dos Agrotóxicos, em conjunto com o IBAMA, SEAPI, FEPAM, MAPA, DEMA-RS e MP-RS, verificou-se a existência de livro com logomarca da empresa DDA Aviação Agrícola Ltda., contendo voos que não estavam registrados em Diário de Bordo.

4. A fiscalização juntou aos autos:

- 4.1. Status da aeronave PT-UOT (fls. 5);
- 4.2. Dados pessoais de Itamar Cabeleira Diniz (fls. 6);
- 4.3. Página nº 2 do Diário de Bordo nº 8/PT-UOT/15 (fls. 7);
- 4.4. Página nº 3 do Diário de Bordo nº 8/PT-UOT/15 (fls. 8);
- 4.5. Página nº 4 do Diário de Bordo nº 8/PT-UOT/15 (fls. 9); e
- 4.6. Página nº 5 do Diário de Bordo nº 8/PT-UOT/15 (fls. 10).

5. Notificado da lavratura do Auto de Infração em 11/2/2016 (fls. 11), o Autuado não apresentou defesa, sendo lavrado Termo de Decurso de Prazo em 11/5/2016 (fls. 12).

6. Em 10/10/2016, foi lavrado Termo de Encerramento de Trâmite Físico CCPI (0082468).
7. Em 18/6/2017, a autoridade competente, após apontar a ausência de defesa, decidiu pela aplicação de multa, com atenuante previsto no inciso III do § 1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25, de 2008, e sem agravantes, no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais) para cada página, totalizando R\$ 12.000,00 (doze mil reais) – 0623298 e 0706439.
8. Cientificado da decisão por meio da Notificação de Decisão - PAS 1255 (0770974) em 23/6/2017 (0889248), o Interessado apresentou recurso em 6/7/2017 (0842883).
9. Em suas razões, o Interessado insurge-se contra a capitulação empregada, alegando não ser concessionária ou permissionária de serviço público, pois realizaria serviço aéreo privado. Alega também que o Livro de Coordenação de Safra 2015/2016 seria mero registro de cotações de preços para possíveis contratos, não representando operações efetivamente realizadas. Cita os processos nº 00068.001858/2016-82 e 00068.001861/2016-04, afirmando que, nestes casos, o setor de primeira instância teria decidido por não aplicar sanção por entender que o livro de coordenação de safra seria documento interno, não sujeito à fiscalização.
10. Tempestividade do recurso aferida em 23/1/2018 - Certidão ASJIN (1454050).
11. Em 24/1/2019, foi proferida a Decisão Monocrática de Segunda Instância 48 (2604246), determinando a notificação do Interessado ante a possibilidade de agravamento da sanção aplicada.
12. Cientificado da decisão por meio do Ofício 2519 (2916784) em 23/4/2019 (2966426), o Interessado apresentou manifestação em 2/5/2019 (2989784), na qual reitera os argumentos trazidos em recurso. Alega também nulidade do Auto de Infração por ausência de indicação do cargo ou função do autuante. Alega ainda cerceamento de defesa, pois não teria sido notificado da lavratura do Auto de Infração, vindo a tomar conhecimento do processo somente com a Notificação de Decisão - PAS 1255 (0770974), apontando que o AR de fls. 11 teria sido assinado por pessoa desconhecida do Recorrente.

É o relatório.

II - PRELIMINARMENTE

Da alegação de incompetência do autuante

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

Res. ANAC nº 25/08

Art. 2º O agente da autoridade de aviação civil, conforme definido em normatização própria, que tiver ciência de infrações ou de indícios de sua prática é obrigado a promover a sua apuração imediata, mediante a instauração de processo administrativo, assegurado o contraditório e a ampla defesa, em atenção ao devido processo legal.

(...)

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

(...)

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

I - identificação do autuado;

II - descrição objetiva da infração;

III - disposição legal ou normativa infringida;

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

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

VI - local, data e hora.

14. Não obstante, o Auto de Infração foi lavrado por Inspetor da Aviação Civil – INSPAC credenciado desta Agência, cujo nome é Júlio César 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 de INSPAC.

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

IN ANAC nº 6/08

CAPÍTULO I DA FISCALIZAÇÃO

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

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

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

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

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

Da regularidade processual

19. Com relação à alegação de que a notificação do Auto de Infração não seria válida por ter sido recebida por pessoa desconhecida do Interessado, cumpre notar que a jurisprudência reconhece a validade de notificações feitas no domicílio do Interessado, sem a necessidade de entrega em mãos, conforme texto abaixo:

STJ - AGRAVO INTERNO NO RECURSO ESPEICAL AgInt no REsp 1711072 RS 2017/0294894-9

Ementa: ENUNCIADO ADMINISTRATIVO N. 3/STJ. OFENSA AO ARTIGO 1.022 DO CPC/2015. NÃO CARACTERIZAÇÃO. PROCESSO ADMINISTRATIVO FISCAL. NOTIFICAÇÃO VIA POSTAL. ENDEREÇO DECLARADO PELA CONTRIBUINTE. VALIDADE DA NOTIFICAÇÃO. AGRAVO INTERNO NÃO PROVIDO. 1. A alegada violação do artigo 1.022 do CPC/2015 não se efetivou no caso dos autos, uma vez que não se vislumbra omissão, obscuridade ou contradição no acórdão recorrido capaz de tornar nula a decisão impugnada no especial, porquanto a Corte de origem apreciou a demanda de modo suficiente, havendo se pronunciado acerca de todas as questões relevantes, apenas adotando entendimento contrário aos interesses da parte recorrente. 2. "A notificação regular do sujeito passivo, consoante o art. 23, II, do Decreto 70.235/72, pode se dar tanto pessoalmente quanto pela via postal, sendo que, para os fins de aperfeiçoamento desta última, basta a prova de que a correspondência foi entregue no endereço do domicílio fiscal eleito pelo próprio contribuinte, não sendo imprescindível que o Aviso de Recebimento seja assinado por ele. Precedentes: REsp nº 923400/CE, Rel. Min. LUIZ FUX, PRIMEIRA TURMA, DJe de 15/12/2008; RHC nº 20.823/RS, Rel. Min. CELSO LIMONGI (DESEMBARGADOR CONVOCADO DO TJ/SP), SEXTA TURMA, DJe de 03/11/2009. E. Agravo interno não provido.

20. Com o advento do novo Código de Processo Civil, Lei nº 13.105, de 2015, que entrou em vigor em 17/3/2016, o art. 15 é expresso ao determinar que, na ausência de normas, aplicar-se-á supletiva e subsidiariamente nos processos eleitorais, trabalhistas ou administrativos. Já o art. 248, § 4º, do CPC,

traz regra no sentido de admitir como válida a citação entregue a funcionário de portaria responsável pelo recebimento de correspondência.

21. A CGCOB também entende que a notificação na figura do porteiro não implica nulidade ao processo, conforme trecho a seguir:

Parecer nº 162/2011/AGU/PGF/PFE/IBAMA/ICMBio/SP

4. (...) entendo que **NÃO** equivale a tentativa frustrada de notificação a entrega da carta notificatória a terceira pessoa, desde que efetuada no endereço correto do destinatário. Não existe qualquer norma no ordenamento jurídico pátrio que exija que o aviso de recebimento em notificação ou outro ato de comunicação, em processo administrativo ou judicial, deva ser assinado *pessoalmente* pelo próprio destinatário. A certeza inerente à intimação se completa se o endereço efetivamente corresponde à residência do destinatário.

5. Nesse sentido, já afirmou a jurisprudência:

"Embargos à execução fiscal. Restituição de valor indevidamente recebido aos cofres públicos. Processo administrativo. Notificação por aviso de recebimento. Desnecessidade de ser subscrita pelo próprio destinatário. Art. 26, §3º, da Lei nº 9.784/99. A intimação do particular no processo administrativo, não obstante obrigatória, pode ser realizada, nos termos do artigo 26, §3º, da Lei nº 9.784/99, via correio com aviso de recebimento e não necessita ser firmada pelo devedor pessoalmente, desde que enviado ao endereço correto. Além disso, não foi elidida a presunção de liquidez e certeza da inscrição em dívida ativa. Recurso desprovido" (Apelação Cível nº 70012847398, Relator Des. Arno Werlang, 2ª Câmara Cível, TJ/RS).

6. Na mesma linha, entendendo válida a citação através do correio, em processo judicial, recebida por zelador de prédio de apartamentos: Lex-JTA 166/284. E é igualmente conhecida a jurisprudência, amplamente dominante, no sentido de que é válida a citação postal de *pessoa jurídica* recebida por seu empregado, não sendo razoável se exigir que seja pessoa com específicos poderes de representação (cf., por exemplo, STJ - 3ª Turma - REsp 321.128-AgRg, Rel. Min. Ari Pargendler, j. 19.02.2001, DJU 23.04.2001, e STJ - 4ª Turma - REsp. 582.005, Rel. Min. Fernando Gonçalves, j. 18.03.2004, DJU 05.04.2004). Assim, também por *coerência sistemática*, resta claro que inexistente a exigência, para a regularidade da notificação do processo administrativo, de que o AR somente possa ser assinado pessoalmente pelo interessado.

Despacho CGCOB/DIGEVAT nº 06/2012

4. Diante desse cenário, contudo, considero que a lei não impõe à Administração Pública a obrigação de o próprio interessado assinar a notificação por via postal. Ao revés, ela apenas exige expressamente que a notificação seja enviada por carta, com aviso de recebimento. Ora, o Poder Executivo não dispõe de pessoal para realização de notificações - tal como o Poder Judiciário dispõe de oficiais de justiça, - valendo-se dos serviços dos Correios, os quais, é público e notório, que, ao realizarem as notificações com aviso de recebimento, colhem a assinatura da pessoa que se encontra no endereço no momento da entrega da carta. Assim, o procedimento ordinário é a entrega da notificação com a assinatura do aviso de recebimento por qualquer pessoa que se encontre no endereço do interessado. Dessa forma, caso a legislação pretendesse prever algo diferente do comum, isso deveria estar claro e a referida exigência constar de forma expressa.

5. Percebe-se, assim, que o que a legislação exige é a certeza da notificação ter sido entregue e recebida no endereço correto da pessoa a vir cientificada, não sendo necessária a assinatura do próprio interessado. (...)

22. Portanto, diante do exposto, entende-se não ter havido irregularidade na notificação do Interessado da lavratura do Auto de Infração por via postal com aviso de recebimento.

23. Frisa-se que o processo sancionador nº 00068.003502/2016-83 também abordou a questão da regularidade da notificação do Interessado quanto à lavratura do Auto de Infração, estabelecendo o seguinte:

Da regularidade processual

13. Primeiramente, cabe observar que, em sede recursal, o Interessado alega não ter sido regularmente notificado da lavratura do Auto de Infração, para o qual não apresentou defesa (fls. 13). Nota-se que há divergência entre o endereço atribuído ao Interessado no Auto de Infração e aquele registrado no documento de fls. 2. No entanto, aponta-se que, durante a apuração da infração, esta Agência expediu o Ofício nº 147/2016/GOAG-PA/SPO [2988778] para o mesmo

endereço para o qual foi posteriormente remetido o Auto de Infração e este Ofício foi devidamente respondido (fls. 7-verso). Desta forma, entende-se que o envio do Auto de Infração para o endereço indicado constitui regular notificação do Interessado, sem indício de nulidade que exija nova notificação.

24. O endereço utilizado naquele processo é o mesmo empregado no presente processo sancionador para notificação do Interessado. Portanto, entende-se que o Interessado foi regularmente notificado quanto à infração imputada (fls. 11), não apresentando defesa (fls. 12). Foi também regularmente notificado quanto à decisão de primeira instância (0889248), apresentando seu tempestivo recurso (0842883), conforme Certidão ASJIN (1454050). Foi ainda regularmente notificado ante a possibilidade de agravamento da sanção aplicada (2966426), se manifestando nos autos (2989784).

25. 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

26. 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;

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

CBA

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

28. 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).

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

IAC 3151

Capítulo 10 - Controle do Diário de Bordo

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

30. Conforme os autos, o Interessado permitiu que 29 voos fossem realizados com a aeronave PT-UOT entre 20/1/2015 e 30/3/2015 sem registro completo no Diário de Bordo, estando ausente a indicação do CANAC do piloto. Dessa forma, os fatos expostos se enquadram ao descrito no referido dispositivo.

31. Em sede de recurso (0842883), o Interessado insurge-se contra a capitulação empregada,

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

32. Em manifestação ante a possibilidade de agravamento da sanção aplicada (2989784), o Interessado reitera os argumentos trazidos em recurso. Alega também nulidade do Auto de Infração por ausência de indicação do cargo ou função do autuante. Alega ainda cerceamento de defesa, pois não teria sido notificado da lavratura do Auto de Infração, vindo a tomar conhecimento do processo somente com a Notificação de Decisão - PAS 1255 (0770974), apontando que o AR de fls. 11 teria sido assinado por pessoa desconhecida do Recorrente.

33. 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 550/2012/PF-ANAC/PGF/AGU, aprovado pelo então Procurador-Geral em 23/10/2012. Elucidou a orientação do órgão jurídico:

2.3 No que condiz com a interpretação do artigo 302 da Lei nº 7.565/86, para fins de enquadramento de condutas infracionais, frisa-se, inicialmente, a necessidade de se observar a forma como estruturada a redação do dispositivo legal. De se atentar, primeiramente, ao fato de os preceitos do citado artigo terem sido subdivididos em seis incisos, os quais preconizam que:

Art. 302. A multa será aplicada pela prática das seguintes infrações:

I - infrações referentes ao uso das aeronaves:

(...)

II - infrações imputáveis a aeronautas e aeroviários ou operadores de aeronaves:

(...)

III - infrações imputáveis à concessionária ou permissionária de serviços aéreos:

(...)

IV - infrações imputáveis a empresas de manutenção, reparação ou distribuição de aeronaves e seus componentes:

(...)

V - infrações imputáveis a fabricantes de aeronaves e de outros produtos aeronáuticos:

(...)

VI - infrações imputáveis a pessoas naturais ou jurídicas não compreendidas nos grupos anteriores:

(...)

2.4 Consoante se infere dos termos da norma transcrita acima, o inciso I refere-se a infrações relacionadas ao uso de aeronaves, não vinculando as condutas descritas em suas alíneas a qualquer sorte de autor. Os incisos II, III, IV e V, por sua vez, elencam os possíveis autores das condutas previstas em suas alíneas, referindo-se estas, respectivamente, a aeronautas, aeroviários ou operadores, concessionárias ou permissionárias⁵ [leia-se autorizadas, conforme explicação veiculadas nos parágrafos 2.30 e 2.31] de serviços aéreos, empresas de manutenção, reparação ou distribuição de aeronaves e seus componentes e fabricantes de aeronaves e de outros produtos aeronáuticos. O inciso VI, por fim, estabelece rol residual de autores de condutas infracionais ao prever infrações imputáveis a pessoas naturais ou jurídicas não compreendidas nos incisos anteriores.

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

[...]

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

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

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

II - o proprietário da aeronave ou quem a use diretamente ou através de seus prepostos, quando se tratar de serviços aéreos privados;

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

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

2.17 Consoante estabelece o dispositivo supratranscrito, reputam-se operadores ou exploradores de aeronaves o concessionário de serviços de transporte público regular ou 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 se manutenção e reparação de aeronaves, pois, na primeira hipótese, se amoldará nas alíneas previstas no inciso III do artigo 3023 da Lei n.º 7.565/86. Já na segunda, deverá se coadunar com a descrição veiculada numa das alíneas do inciso IV do aludido dispositivo legal. Destarte, para fins da correta capitulação da conduta apurada, mister se faz determinar de que qualidade se revestia o autor da ação/omissão juridicamente relevante quando da sua ocorrência.

6.65 De não se olvidar, contudo, que, eventualmente, detendo uma pessoa o exercício de mais de uma atividade, **responsabilizando-se, assim, pelo atendimento de diversos deveres e obrigações, poderá uma mesma situação fática ensejar a caracterização de plúrimas infrações, sujeitando aquela a diversas sanções administrativas**. Exemplifica a hipótese o caso em que a concessionária de serviços aéreos, sendo também empresa de manutenção e reparação

de aeronaves e de seus componentes, proceder à realização de serviço de manutenção deficiente de uma de suas aeronaves. Neste caso, a empresa responderá na qualidade de empresa de manutenção e reparação pela execução de serviço de manutenção deficiente nos termos do artigo 302, inciso IV, alínea "d", da Lei nº. 7.566/86, bem como na condição de prestadora de serviços aéreos e responsável primária pela regularidade do serviço de manutenção (item 91.403 (a) do RBHA 91, item 121.63 do RBAC 121 e item 135.413 do RBAC 135), nos termos do artigo 302, inciso III, alínea "e", do Código Brasileiro de Aeronáutica.

(destacamos)

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

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

36. Diante do exposto, o Autuado não apresenta qualquer excludente de sua responsabilidade, cabendo destacar que o mesmo não trouxe aos autos qualquer prova de que, de fato, não descumpriu a legislação vigente.

37. Ademais, a Lei nº 9.784, de 1999, que regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal, em seu art. 36, dispõe a redação que segue:

Lei nº 9.784/99

Art. 36 Cabe ao interessado a prova dos fatos que tenha alegado, sem prejuízo do dever atribuído ao órgão competente para instrução e do disposto no art. 37 desta Lei.

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

IV - DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

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

40. A Resolução ANAC nº 472, de 2018, que entrou em vigor em 4/12/2018, estabelece providências administrativas decorrentes do exercício das atividades de fiscalização sob competência da ANAC. Essa Resolução atualizou as providências administrativas sob competência da ANAC e revogou a Resolução ANAC nº 25, de 2008, e a Instrução Normativa ANAC nº 8, de 2008. Conforme entendimento sobre a dosimetria da sanção desta ASJIN e da Procuradoria Federal Especializada junto à ANAC, a aplicação das sanções deve se dar de acordo com a norma em vigência na data do cometimento do ato infracional; no entanto, os critérios de dosimetria a serem observados são os dispostos na nova Resolução atualmente em vigor.

41. A referida Resolução, em seu art. 36, indica que sejam consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes na dosimetria da aplicação de sanções. Ainda, de acordo com o § 3º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472, de 2018, quando inexistentes causas atenuantes ou agravantes ao caso ou quando elas se compensem deve ser aplicada a sanção no patamar médio das tabelas anexas à Resolução.

42. Para o reconhecimento da circunstância atenuante prevista no inciso I do § 1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472, de 2018 ("*o reconhecimento da prática da infração*"), entende-se, conforme determinado pela Diretoria Colegiada na Súmula Administrativa nº 001/2019, publicada no Diário Oficial da União de 30/5/2019, que tal atenuante é compatível somente com a apresentação de explicações do contexto fático ou arguição de questões meramente processuais e incompatível com a apresentação de

argumentos contraditórios. No caso em tela, identificou-se que o Interessado apresentou argumentos contraditórios. Portanto, tal atenuante é inaplicável.

43. Da mesma forma, entende-se que o Interessado não demonstrou, nos autos, ter adotado voluntariamente qualquer providência eficaz para amenizar as consequências da infração. Repare-se que nenhuma medida que configure um dever pode ser fundamento para a aplicação dessa atenuante, prevista no inciso II do § 1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472, de 2018.

44. Para a análise da circunstância atenuante prevista no inciso III do § 1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472, de 2018 ("*a inexistência de aplicação definitiva de sanções nos 12 (doze) meses anteriores à data do cometimento da infração em julgamento*"), é necessária pesquisa para identificar a eventual existência de sanção aplicada ao ente regulado no período de um ano encerrado antes da data das infrações ora analisadas. No Anexo SIGEC (2604240), ficou demonstrado que não há penalidade anteriormente aplicada ao Autuado nessa situação. Deve ser aplicada, assim, essa circunstância atenuante como causa de diminuição do valor da sanção.

45. Quanto à existência de circunstância agravante, não se vê, nos autos, qualquer elemento que configure hipótese prevista no § 2º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472, de 2018, incluindo a interpretação fixada pela Diretoria Colegiada da ANAC na Súmula Administrativa nº 002/2019, publicada no Diário Oficial da União de 30/5/2019.

46. Dada a presença de atenuante e ausência de agravantes aplicáveis ao caso, sugere-se que a penalidade a ser aplicada seja quantificada em R\$ 4.000,00 (quatro mil reais), que é o valor mínimo previsto, à época dos fatos, para a hipótese do item NON da Tabela III do Anexo II da Resolução ANAC nº 25, de 2008, para cada infração, totalizando R\$ 116.000,00 (cento e dezesseis mil reais). Cumpre ressaltar que o valor de multa previsto para este item na Resolução ANAC nº 472, de 2018, é idêntico àquele fixado na Resolução ANAC nº 25, de 2008. Assim, ainda que o valor da multa fosse calculado com base na norma vigente atualmente e não na norma vigente à época dos fatos, não haveria alteração no valor da sanção a ser aplicada.

V - CONCLUSÃO

47. Pelo exposto, sugiro **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **AGRAVANDO** a sanção aplicada pelo setor de primeira instância administrativa para o valor de R\$ 116.000,00 (cento e dezesseis mil reais).

À consideração superior.



Documento assinado eletronicamente por **Mariana Correia Mourente Miguel, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 11/10/2019, às 10:54, 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 **3535350** e o código CRC **08A71D82**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 1345/2019

PROCESSO Nº 00068.000346/2016-07

INTERESSADO: AGROTOTAL AERO AGRÍCOLA LTDA

Brasília, 11 de outubro de 2019.

1. De acordo com o Parecer 1207 (3535350), 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 2.829, de 20/10/2016, pela Portaria nº 3.403/ASJIN, de 17/11/2016, e pela Portaria nº 3.059, de 30/9/2019, e com lastro **no art. 42, inciso I da Resolução ANAC nº 472, de 2018** e competências dadas 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 vinte e nove vezes o valor mínimo de **R\$ 4.000,00 (quatro mil reais), totalizando R\$ 116.000,00 (cento e dezesseis mil reais)**, em desfavor de **AGROTOTAL AERO AGRÍCOLA LTDA.**, por permitir que 29 voos fossem realizados com a aeronave PT-UOT entre 20/1/2015 a 30/3/2015 sem registro adequado no DB, estando ausente a indicação de CANAC do piloto, em afronta ao art. 302, inciso III, alínea "e" da Lei nº 7.565, de 1986, c/c Capítulo 10 da IAC 3151.

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 11/10/2019, às 17:15, 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 **3535748** e o código CRC **13E19E3F**.

Referência: Processo nº 00068.000346/2016-07

SEI nº 3535748