



**PARECER Nº** 1274/2019/JULG ASJIN/ASJIN  
**PROCESSO Nº** 00068.003482/2016-41  
**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 no Volume de Processo AI 004201/2016 - FL 01 A 13 (0359024), da qual restou aplicada sanção de multa, consubstanciada no crédito registrado no Sistema Integrado de Gestão de Créditos - SIGEC sob o número 661784170.

2. O Auto de Infração nº 004201/2016, que deu origem ao presente processo, foi lavrado em 14/6/2016, 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 item 137.521(d) do RBAC 137, descrevendo o seguinte (fls. 1):

Descrição da ementa: Permitir que se deixe de indicar a localidade da área de pouso no campo "observações" do Diário de Bordo quando operar em Área de Pouso para Uso Aeroagrícola, contrariando a seção 137.521(d) do RBAC 137.

Histórico: Foi constatado, através de análise das páginas 03 e 04 do Diário de Bordo nº 02/PT-UDU/15 da aeronave marcas PT-UDU que essa empresa, operadora da aeronave, permitiu que o piloto Luiz Alexandre Garrido - CANAC 114103 deixasse de indicar a localidade das áreas de pouso no campo Observações do Diário de Bordo quando opera em Área de Pouso para Uso Aeroagrícola (indicativo ZZZZ), contrariando o disposto na seção 137.521(d) do RBAC 137.

Folha(s) do Diário de Bordo: 03-04 - Marcas da Aeronave: PTUDU - Data da Ocorrência: 10/09/2015

3. No Relatório de Fiscalização nº 093/2016/GOAG-PA/SPO, de 4/10/2016 (fls. 6 a 10), a fiscalização registra que, durante inspeção em SSVP, constatou que não constava a indicação de localidade em operações em área de pouso para uso aeroagrícola no Diário de Bordo da aeronave PT-UDU.

4. A fiscalização juntou aos autos:

4.1. Dados pessoais de Luiz Alexandre Garrido (fls. 2);

4.2. Dados da aeronave PT-UDU (fls. 3), onde consta como operador a Agrototal Aero Agrícola Ltda, situada à Rua Oliverio Pereira Bretanha, 110 - casa - Centro - CEP: 96330-000 - Arroio Grande - RS;

4.3. Página nº 3 do Diário de Bordo nº 02/PT-UDU/15 (fls. 4); e

4.4. Página nº 4 do Diário de Bordo nº 02/PT-UDU/15 (fls. 5).

5. Às fls. 11, consta Aviso de Recebimento - AR do Auto de Infração, datado de 28/6/2016, com o endereço "Agrototal Aero Agrícola Ltda Rua Dr Monteiro 617 Centro CEP: 96330-000 Arroio Grande - RS".

6. O Autuado não apresentou defesa, sendo lavrado Termo de Decurso de Prazo em 7/10/2016 (fls. 12).

7. Em 24/1/2017, foi lavrado Termo de Encerramento de Trâmite Físico CCPI (0359026).
8. Em 23/10/2017, a autoridade competente, após apontar a presença 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 infração, totalizando R\$ 48.000,00 (quarenta e oito mil reais) – 1110478 e 1110524.
9. Cientificado da decisão por meio da Notificação de Decisão - PAS 2035 (1184160) em 31/10/2017 (1273586), o Interessado apresentou recurso em 10/11/2017 (1252338).
10. Em suas razões, o Interessado alega não ter sido regularmente notificado do Auto de Infração. Alega também que não poderia ser enquadrado no inciso III do art. 302 do CBA por não ser concessionário nem permissionário de serviços aéreos. Insurge-se contra a aplicação de doze multas, citando que o Auto de Infração mencionaria apenas seis atos infracionais e requer aplicação do conceito de infração continuada.
11. Tempestividade do recurso aferida em 28/11/2017 - Certidão ASJIN (1281891).
12. Em 6/5/2019, foi juntado aos autos o Ofício nº 147/2016/GOAG-PA/SPO, de 7/4/2016, originalmente protocolado no Sistema Informatizado de Gestão Arquivística de Documentos - SIGAD sob o nº 00068.001869/2016-62.
13. Em 8/5/2019, foi proferida a Decisão Monocrática de Segunda Instância 671 (2999646), determinando a notificação ante a possibilidade de agravamento da sanção.
14. Cientificado da possibilidade de agravamento da sanção por meio do Ofício 3679 (3012235) em 16/5/2019 (3055101), o Interessado apresentou manifestação em 29/5/2019 (3077294), na qual alega nulidade do Auto de Infração por ausência de indicação do cargo ou função do autuante. Insurge-se contra a possibilidade de agravamento da sanção com fundamento na Resolução ANAC nº 472, de 2018, argumentando afronta ao princípio da temporalidade e irretroatividade da norma. Questiona ainda a notificação da lavratura do Auto de Infração.

É o relatório.

## II - PRELIMINARMENTE

### *Da alegação de incompetência do autuante*

15. 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 arts. 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;

16. Não obstante, o Auto de Infração foi lavrado por Inspetor de Aviação Civil - INSPAC credenciado desta Agência, cujo nome é João Guilherme Machado Vidal, 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 - 1º/7/2011, que designa o servidor como INSPAC por haver concluído de forma satisfatória a Capacitação de Treinamento em Serviço - OJT, e Portaria nº 1.379/SPO, de 2/6/2016, publicada no BPS V. 11 Nº 22 - 3/6/2016, que prorroga o exercício das prerrogativas de INSPAC.

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

IN ANAC nº 6/08

#### CAPÍTULO I DA FISCALIZAÇÃO

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

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.

18. 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.

19. Assim, afasta-se a alegação do Interessado 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 INSPAC que lavrou o referido Auto de Infração (fls. 1) tem competência para o exercício do poder de polícia desta ANAC.

20. 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***

21. 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. 12). Nota-se que há divergência entre o endereço atribuído ao Interessado no Auto de Infração e aquele registrado no documento de fls. 3. No entanto, aponta-se que, durante a apuração da infração, esta Agência expediu o Ofício nº 147/2016/GOAG-PA/SPO para o mesmo endereço para o qual foi posteriormente remetido o Auto de Infração e este Ofício foi devidamente respondido (fls. 7-verso). Aponta-se ainda que o Aviso de Recebimento - AR do Auto de Infração retornou devidamente assinado a esta Agência (fls. 11). 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.

22. Portanto, 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 (1273586), apresentando o seu tempestivo recurso (1252338), conforme Certidão ASJIN (1281891). Por fim, foi regularmente notificado quanto à possibilidade de agravamento da sanção aplicada (3055101), manifestando-se nos autos (3077294).

23. 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 ASJIN.

#### **III - FUNDAMENTAÇÃO**

24. Diante da infração do processo administrativo em questão, a autuação foi realizada com fundamento na alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA, Lei nº 7.565, de 1986, que dispõe o seguinte:

CBA

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

(...)

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

(...)

e) não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves;

25. 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 fixado em R\$ 4.000,00 (grau mínimo), R\$ 7.000,00 (grau médio) ou R\$ 10.000,00 (grau máximo).

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

RBAC 137

Subparte A - Geral

137.1 Aplicabilidade

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

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

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

(...)

(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).

27. Em seu item 137.521, o RBAC 137 dispõe sobre o Diário de Bordo:

RBAC 137

Subparte F - Documentação

137.521 Diário de bordo

(...)

(d) Quando a aeronave operar em área de pouso para uso aeroagrícola, o piloto deve registrar no campo de observações do diário de bordo a localidade onde se encontra tal área de pouso.

28. Conforme os autos, o Autuado permitiu que o piloto deixasse de registrar no campo de observações do Diário de Bordo da aeronave PT-UDU a localidade de área de pouso para uso aeroagrícola em 12 (doze) operações no período de 10/9/2015 a 19/10/2015, conforme páginas 03 a 04 do Diário de Bordo nº 02/PT-UDU/15. Dessa forma, o fato exposto se enquadra no descrito no referido dispositivo.

29. Em sede recursal (1252338), o Interessado alega não ter sido regularmente notificado do Auto de Infração. Alega também que não poderia ser enquadrado no inciso III do art. 302 do CBA por não ser concessionário nem permissionário de serviços aéreos. Insurge-se contra a aplicação de doze multas, citando que o Auto de Infração mencionaria apenas seis atos infracionais e requer aplicação do conceito de infração continuada.

30. Em manifestação ante a possibilidade de agravamento da sanção (3077294), o Interessado alega nulidade do Auto de Infração por ausência de indicação do cargo ou função do autuante. Insurge-se contra a possibilidade de agravamento da sanção com fundamento na Resolução ANAC nº 472, de 2018, argumentando afronta ao princípio da temporalidade e irretroatividade da norma. Questiona ainda a notificação da lavratura do Auto de Infração.

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

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

I - infrações referentes ao uso das aeronaves:

(...)

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

(...)

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

(...)

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

(...)

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

(...)

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

(...)

2.4 Consoante se infere dos termos da norma transcrita acima, o inciso I refere-se a infrações relacionadas ao uso de aeronaves, não vinculando as condutas descritas em suas alíneas a qualquer sorte de autor. Os incisos II, III, IV e V, por sua vez, elencam os possíveis autores das condutas previstas em suas alíneas, referindo-se estas, respectivamente, a aeronautas, aeroviários ou operadores, concessionárias ou permissionárias<sup>5</sup> [leia-se autorizadas, conforme explicação veiculada 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, necessário 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 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 art. 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 necessidade de, primeiramente, se identificar a qualidade em que o agente atua no caso concreto. Havendo hipóteses em que o autor da ação reúna mais de uma das condições previstas nos incisos do dispositivo em comento, dever-se-á precisar em qual delas está agindo. Exemplificando a questão, considere-se o caso de uma empresa prestadora de serviços aéreos, que se encontra também autorizada a realizar manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos previstos em suas especificações operativas, nos termos do parágrafo 43.3 (f) do RBHA 43 e do parágrafo 145.1 (d) e (e) do RBHA 145. Nesta hipótese, em que a concessionária de serviços aéreos mantém oficina, atuando também como empresa de manutenção e reparação de aeronaves e de seus componentes, a apuração de eventual conduta infracional pressuporá, inicialmente, que se determine se, no caso, a ação foi executada na qualidade de concessionário de serviços aéreos ou na condição de empresa de manutenção e reparação de aeronaves, pois, na primeira hipótese, se amoldará nas alíneas previstas no inciso III do artigo 302 da Lei nº 7.565/96. 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.

2.65 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 7.565/86, 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)

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

33. Quanto ao argumento de aplicação do conceito de infração continuada, observe-se: tal instituto, presente no direito criminal, não encontra aplicabilidade nos processos administrativos sancionadores nesta Agência, uma vez que não se acha previsto nas normas de âmbito deste ente público.

34. A administração pública é regida pelo princípio da legalidade estrita, que prevê sua atuação totalmente adstrita às prescrições legais. Desse modo, a administração só pode agir se houver um comando legal nesse sentido. A obediência ao princípio da legalidade está consagrada no direito pátrio, encontrando-se comando expresso dela no *caput* do art. 37 da Constituição Federal e no *caput* do art. 2º da Lei nº 9.784, de 1999.

35. Já na doutrina, Alexandre Santos de Aragão bem define esse princípio: "*O princípio da legalidade administrativa significa, então, nessa acepção, que a Administração Pública, ao contrário do particular, que pode fazer tudo o que a lei não proíba, só pode fazer aquilo que a lei esteie*" (ARAGÃO, Alexandre Santos de. **Curso de Direito Administrativo**. Rio de Janeiro: Forense, 2013, p. 62).

36. Ainda, Celso Antônio Bandeira de Mello o conceitua de forma similar: "*O princípio da legalidade no Brasil significa que a Administração nada pode fazer senão o que lei determina. Ao contrário dos particulares, os quais podem fazer tudo o que a lei não proíbe, a Administração só pode fazer o que a lei antecipadamente autorize*" (MELLO, Celso Antônio Bandeira de. **Curso de Direito Administrativo**. São Paulo: Malheiro Editores, 2009, p. 105).

37. Quanto à jurisprudência, por sua vez, observe-se o STJ, que já tratou desse princípio várias vezes, ratificando o conceito, *verbi gratia*:

ADMINISTRATIVO. SERVIDORES PÚBLICOS INATIVOS. GRATIFICAÇÃO DE ATIVIDADE TÉCNICO-ADMINISTRATIVA - GATA. DECRETO-LEI Nº 2.200/84. RECEBIMENTO INTEGRAL. AUSÊNCIA DE PREVISÃO LEGAL. ADMINISTRADOR PÚBLICO. OBEDEÊNCIA AO PRINCÍPIO DA LEGALIDADE ESTRITA. RECURSO CONHECIDO E DESPROVIDO. I - O art. 5º do Decreto-lei nº 2.200/84 fixou que "Aos funcionários já aposentados a incorporação da Gratificação de Atividade Técnico-Administrativa far-se-á na razão da metade do percentual máximo atribuído à categoria funcional em que ocorreu a aposentadoria. II - **Segundo o princípio da legalidade estrita - art. 37, caput da Constituição Federal - a Administração está, em toda a sua atividade, adstrita aos ditames da lei, não podendo dar interpretação extensiva ou restritiva, se a norma assim não dispuser. A lei funciona como balizamento mínimo e máximo na atuação estatal.** O administrador só pode efetuar o pagamento de vantagem a servidor público se houver expressa previsão legal, o que não ocorreu na hipótese dos autos em relação à percepção integral da Gratificação de Atividade Técnico-Administrativa aos inativos. III - Recurso especial conhecido e desprovido. (STJ - REsp: 907523 RJ 2006/0265251-2, Relator: Ministro GILSON DIPP, Data de Julgamento: 10/05/2007, T5 - QUINTA TURMA, Data de Publicação: DJ 29/06/2007, p. 715)

(grifo nosso)

38. Dessa forma, resta clara a inaplicabilidade da infração continuada, já que esta não se encontra legalmente prevista no âmbito desta Agência e a Administração está limitada ao cumprimento estrito do que estiver previamente determinado ou autorizado por lei.

39. Destaque-se, ainda, que no direito criminal a aplicação do instituto do crime continuado depende de que alguns critérios, estabelecidos e elencados no dispositivo legal que prevê a incidência do instituto, art. 71 do Código Penal, sejam preenchidos. Como inexistente previsão legal para aplicação desse instituto aos processos administrativos sancionadores desta Agência, também não existem critérios para sua configuração. Impossível, assim, definir o que seria continuidade infracional no âmbito das normas de aviação civil. Por isso, não é praxe deste órgão decisor de segunda instância aplicar este instituto. Tome-se como exemplo a decisão deste órgão no processo administrativo nº 60800.018591/2010-68, originado pelo Auto de Infração nº 1552/2010 (0882277), em que se negou a aplicação do referido instituto.

40. Por mais que o Interessado entenda que a infração possa ter ocorrido de forma continuada, não há amparo legal no direito administrativo para tal, ou seja, não há até o presente momento normatização que estipule e defina as características de uma infração continuada na esfera administrativa. Dessa forma, vale ressaltar que não foram desrespeitados princípios constitucionais e até o presente momento as infrações cometidas pelo Interessado devem ser consideradas como distintas.

41. Diante desse panorama, tem-se que, ao aplicar o indigitado instituto ao presente caso, estar-se-ia afrontando, além do princípio da legalidade, também o da isonomia, pois se daria tratamento distinto

aos regulados. Este princípio possui previsão expressa na Constituição Federal de 1988, no *caput* do art. 5º, e também em seu inciso I: "*Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes: I - homens e mulheres são iguais em direitos e obrigações, nos termos desta Constituição*".

42. Tal princípio encontra, dessa forma, aplicação ampla e geral, incidindo, portanto, também no direito administrativo. Constitui-se como o principal instruidor do princípio da impessoalidade, um dos princípios basilares da Administração Pública. Como bem afirma Celso Antônio Bandeira de Mello, a impessoalidade funda-se no postulado da isonomia e tem desdobramentos explícitos em variados dispositivos constitucionais como o art. 37, II, que exige concurso público para ingresso em cargo ou emprego público, ou no art. 37, XXI, que exige que as licitações públicas assegurem igualdade de condições a todos os concorrentes: "*O princípio em causa não é senão o próprio princípio da igualdade ou isonomia. Está consagrado explicitamente no art. 37, caput, da Constituição. Além disso, assim como todos são iguais perante a lei (art. 5º, caput), a fortiori teriam de sê-lo perante a Administração*" (MELLO, Celso Antônio Bandeira de. **Curso de Direito Administrativo**. São Paulo: Malheiros Editores, 2009, p. 114).

43. Diante disso, e dado o princípio da legalidade que, dentre outros efeitos, impede decisões casuísticas aos regulados, garantindo tratamento isonômico a todos os jurisdicionados, a exemplo do que ocorreu no caso guerreado ora em sede de recurso, o entendimento aqui apresentado é reiterado no âmbito de julgamentos administrativos na ANAC:

**00065.139049/2012-49 (em 8/10/2018)**

**Da alegação da defesa de aplicabilidade do instituto da infração continuada ao presente caso**

Quanto à alegação de "conduta continuada", aponto que, apesar da independência de princípios e finalidades do direito administrativo sancionador, reconheço sua tangência com o Direito Penal, à primeira vista por suas feições sancionatórias, exercida pela Administração Pública no exercício de seu poder de polícia. Não obstante, no ramo do Direito Administrativo Sancionador, a atividade punitiva do Estado só poderá ocorrer embasada em lei em sentido formal, conforme art. 5º, II, CF/88: "*ninguém será obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão em virtude de lei*".

Assim, matéria sancionadora pode sistematizar as condutas e sanções (ambas previstas em lei) de forma a expressar, para cada conduta infracional, a respectiva sanção. Tal procedimento facilita a compreensão dos particulares sobre a relação entre condutas e sanções a que estão sujeitos e, principalmente, atua na sua dosimetria. Em consequência disso, serão atingidos os princípios da segurança jurídica, da razoabilidade e da proporcionalidade, todos vinculados ao devido processo legal.

Dessa forma, por falta de previsão legal, é inaplicável, já que esta não se encontra legalmente prevista no âmbito da ANAC. A Administração Pública está limitada ao cumprimento estrito do que estiver previamente determinado ou autorizado na norma.

Como não existe previsão legal para aplicação desse instituto aos processos administrativos sancionadores desta Agência, também não existem critérios para sua configuração, por não haver amparo legal que defina as características de uma infração continuada na esfera administrativa, é inaplicável tal instituto.

(...)

**00065.026931/2013-14 (em 2/10/2018)**

Sobre a alegação de *bis in idem* e da continuidade delitiva, vez que a empresa (sua empregadora) e o copiloto também foram multados pelo mesmo fato gerador, e que a quantidade de multas a ele aplicadas (o interessado), foram pela mesma razão, e apenas em datas diferentes, explico:

Primeiramente, não há que se falar em culpabilidade exclusiva da empresa e suposta incompetência do interessado para observar a previsão legal. Esclareço que a alínea "p" do inciso II do artigo 302 do CBA é imputável também aos aeronautas (piloto, copiloto, etc.) e esses respondem pelas extrapolações de jornada, independentemente das responsabilidades do empregador, que também responde em processo apartado, sendo também inadmissível a alegação do *non bis in idem*, até porque só consta um crédito de multa (atinentes à infração em tela), referente ao atuado.

Nesse diapasão, sobre a alegação do interessado quanto à continuidade do delito infracional, cabe dizer que cada operação conduzida pelo atuado, em situação irregular pelo descumprimento de qualquer regulamento, dá ensejo a infrações distintas. Assim, verifica-se que cada irregularidade constatada nos referidos (pelo atuado) autos de infração são todas autônomas, passíveis, portanto, de aplicação de penalidades de forma independente, pelo fato de se referirem a operações distintas ocorridas em datas, horários e etapas de voo distintos. Ainda, cabe ressaltar que, no caso concreto, não se pretende aplicar múltiplas punições para uma mesma conduta, pois tratam-se de diferentes condutas, devendo ser analisado cada ato infracional imputado que resulta, se confirmado, na aplicação da penalidade. Dessa maneira, afasta-se também, e mais uma vez, a alegação do recorrente quanto à aplicação do princípio *non bis in idem*, conforme já mencionado, pois verifica-se que as irregularidades descritas nos referidos autos de infração (por ele mencionados e constantes de outros processos apartados do presente aqui tratado) não representam o mesmo fato gerador (ainda que de mesma natureza), ou seja, verifica-se que ocorreram conduções de operações distintas em situação irregular quanto aos limites de jornada de trabalho. Não se pode admitir que, como defende o atuado, diversas condutas infracionais de natureza similar, ou de mesma espécie, sejam punidas em conjunto, com uma única multa. Entender dessa forma seria admitir que aquele que já extrapolou a jornada de trabalho continuasse a fazê-lo impunemente - afinal, como consequência de tal entendimento, seria penalizado na mesma medida por incorrer nessa ilegalidade uma ou dezenas de vezes. É necessário, portanto, com vistas, a preservar a efetividade da ação punitiva por parte da Administração, que um infrator seja penalizado de maneira proporcional ao número de violações por ele praticadas. Importante ressaltar que a Resolução ANAC nº 25/2008, que dispõe sobre o processo administrativo para a apuração de infrações e aplicação de penalidades, no âmbito da competência da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, não faz qualquer menção sobre tratamento de infrações permanentes ou continuadas.

#### **60800.204262/2011-19 (decisão colegiada por unanimidade em 3/8/2017)**

Quanto à alegação da defesa acerca de se considerar a hipótese de delito continuado, decorrente de uma mesma espécie de infração constatada em uma única inspeção - entende-se que não há amparo legal ou normativo para tal, ou seja, não há até o presente momento normatização que estipule e defina as características de uma infração continuada na esfera de competência dessa Agência Reguladora.

Entende este relator que, no caso em apreço, a conduta tipificada como infração guarda em si o objetivo de estabelecer regra básica para a aviação de modo que seja preservada a segurança da operação de uma aeronave, segurança compreendida de modo amplo e abrangendo tanto vidas quanto propriedades, tanto daqueles diretamente envolvidos com a operação quanto de terceiros. Sendo assim, cada operação na qual se verifique a ocorrência de fato divergente das regras de segurança estabelecidas para operação de uma aeronave deve ser entendida como uma situação de risco que pode configurar infração administrativa, devendo ser analisada e tratada individualmente.

Importante destacar que, independentemente da quantidade de ações fiscais que os originaram, cada um dos autos de infração lavrados refere-se a um fato gerador único e distinto dos demais, referente a cada uma das vezes em que, constatada uma situação técnica irregular em aeronave, o piloto não utilizou o registro oficial para fazer as devidas anotações.

Permitir que a punição deixasse de ser cumulativa no presente caso poderia ocasionar a perda de seu efeito prático; o ilícito poderia resultar em vantagem que compensasse o pagamento da multa assim reduzida, descaracterizando completamente a finalidade da sanção, de reprimir a transgressão do ordenamento vigente e conformar o comportamento do regulado.

A esse respeito, Celso Antônio Bandeira de Mello ensina que a finalidade das sanções relacionadas às infrações administrativas é desestimular a prática das condutas censuradas ou constranger ao cumprimento das obrigatórias, intimidando eventuais infratores. Todas as multas administrativas devem cumprir função intimidadora e exemplar.

#### **60800.246540/2011-13 (decisão colegiada por unanimidade em 9/3/2017)**

Quanto à alegação II da defesa - presença de infração administrativa continuada, decorrente de uma mesma espécie de infração constatada em uma única inspeção - por mais que o interessado alegue a ocorrência de forma continuada, entende-se que, não há amparo legal no direito administrativo para tal, ou seja, não há até o presente momento normatização que estipule e defina as características de uma infração continuada na esfera administrativa.

O julgamento transcrito na peça recursal, embasado em precedentes jurisprudenciais do Superior

Tribunal de Justiça, evidencia características que constituem o comportamento de feição continuada e que, conforme se poderá constatar adiante, vão além da unidade de ação fiscal. Entendeu o egrégio Tribunal à época que a tipificação deveria ser demonstrada em um só auto de infração quando se tratasse de infrações sequenciais que violassem o mesmo objeto de tutela jurídica, guardando afinidade pelo mesmo fundamento fático.

Entende este relator que, no caso em apreço, a conduta tipificada como infração guarda em si o objetivo de estabelecer regra básica para a aviação de modo que seja preservada a segurança da operação de uma aeronave, segurança compreendida de modo amplo e abrangendo tanto vidas quanto propriedades, tanto daqueles diretamente envolvidos com a operação quanto de terceiros. Sendo assim, cada operação de uma aeronave em situação irregular no que se refere aos certificados e licenças exigidos de seus tripulantes deve ser entendida como uma situação de risco que pode configurar infração administrativa, devendo ser analisada e tratada individualmente.

Importante destacar que, independentemente da quantidade de ações fiscais que os originaram, cada um dos autos de infração lavrados refere-se a um fato gerador autônomo e distinto dos demais, referente a cada operação constatada como irregular. Permitir que a punição deixasse de ser cumulativa no presente caso poderia ocasionar a perda de seu efeito prático; o ilícito poderia resultar em vantagem que compensasse o pagamento da multa assim reduzida, descaracterizando completamente a finalidade da sanção, de reprimir a transgressão do ordenamento vigente. Há ainda que se considerar que cada voo com o CCF vencido imprime exposição de risco ao sistema de segurança operacional, mais um motivo que chancela a individualização da conduta.

A esse respeito, Celso Antônio Bandeira de Mello ensina que a finalidade das sanções relacionadas às infrações administrativas é desestimular a prática das condutas censuradas ou constranger ao cumprimento das obrigatórias, intimidando eventuais infratores. Todas as multas administrativas devem cumprir função intimidadora e exemplar.

44. Por mais, o Parecer nº 550/2012/PF-ANAC/PGF/AGU, aprovado pelo então Procurador-Geral em 23/10/2012, orienta:

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 7.565/86, 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)

45. Portanto, resta demonstrada a possibilidade de responsabilização de uma pessoa por diversos deveres/obrigações advindos de uma mesma situação fática caracterizando várias infrações, sujeitando-se, portanto, a diversas sanções administrativas.

46. Nada obsta, então, que ato normativo estipule a acumulação de sanções administrativas ou de sanções administrativas com outras consequências, como sanções penais e compensações civis, por exemplo (VITTA, Heraldo Garcia. **A Sanção no Direito Administrativo**. São Paulo: Malheiros, 2003, p. 115). Vitta (2003, p. 119) reconhece a possibilidade de "*ser imposta mais de uma penalidade administrativa ao infrator ou responsável, quando ocorre descumprimento de um mesmo dever, porém, explicitamente, a norma determina a imposição, concomitante, de diferentes penalidades administrativas*".

47. Neste sentido, a Resolução ANAC nº 25, de 2008 (vigente à época da apuração), em seu art. 10, §§ 2º e 3º, registra expressamente que mesmo diante de duas ou mais infrações num mesmo contexto probatório - e diante da apuração conjunta dos fatos - deverá a Administração considerá-las de forma individualizada, inclusive no tocante aos critérios de imposição de penalidades e dosimetria:

Res. ANAC nº 25/08

Art. 10 (...)

§ 2º Havendo indícios da prática de duas ou mais infrações relacionadas a um mesmo contexto probatório ou cuja prova de uma possa influir na prova de outra(s), será lavrado um único Auto de Infração, para a apuração conjunta dos fatos conexos, mediante a individualização objetiva de todas as condutas a serem perquiridas e das normas infringidas.

§ 3º Na hipótese do parágrafo anterior, a apuração conjunta dos fatos não implicará a utilização de critério de dosimetria distinto do estabelecido no Título III para a imposição de penalidades, devendo os atos decisórios que cominarem sanções, aplicá-las, de forma individualizada, pela prática de cada uma das infrações cometidas.

48. Dessa forma, não se vislumbra possibilidade de o argumento do Interessado prosperar, uma vez que a norma que dispõe sobre o processo administrativo para a apuração de infrações e aplicação de penalidades, no âmbito da Agência, explicita a necessidade de tratativa individualizada de cada uma das condutas infracionais. Assim, configurada a hipótese, respaldada pela doutrina administrativa, de poder ser imposta mais de uma penalidade administrativa ao infrator ou responsável, quando ocorre descumprimento de um mesmo dever mais de uma vez, como é o caso, diante de permissivo normativo que explicitamente determina a imposição, concomitante, de diferentes penalidades administrativas.

49. Logo, não há que se falar em infração continuada no presente caso, devendo cada ato infracional ser penalizado individualmente.

50. 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.

51. 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.

52. 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

53. 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. A referida Resolução, em seu art. 22, indica que sejam consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes na dosimetria da aplicação de sanções.

54. 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.

55. 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.

56. 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 antes da data das infrações ora analisadas. No Anexo SIGEC (3649353), ficou demonstrado que há penalidade anteriormente aplicada ao Autuado nessa situação, a exemplo daquela consubstanciada no crédito de multa 659741176. Deve ser afastada, assim, essa circunstância atenuante

como causa de diminuição do valor da sanção.

57. 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.

58. 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, para cada infração, totalizando R\$ 84.000,00 (oitenta e quatro mil reais).

#### V - CONCLUSÃO

59. Pelo exposto, sugiro **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **AGRAVANDO** a sanção aplicada em primeira instância administrativa para o valor de R\$ 84.000,00 (oitenta e quatro mil reais).

À consideração superior.



Documento assinado eletronicamente por **Mariana Correia Mourente Miguel, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 22/01/2020, às 14:52, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **3597771** e o código CRC **4EF2EE9B**.

 <b>SIGEC :: SISTEMA INTEGRADO DE GESTÃO DE CRÉDITOS</b> Atalhos do Sistema <a href="#">Menu Principal</a>		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	<a href="#">659740178</a>	00068003287201611	09/06/2017	01/04/2016	R\$ 4 000,00		0,00	0,00		DA	5 432,35
2081	<a href="#">659741176</a>	00068003459201656	09/06/2017	03/08/2015	R\$ 4 000,00		0,00	0,00		DA	5 432,35
2081	<a href="#">660358170</a>	00068000336201663	27/07/2017	24/11/2015	R\$ 4 000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	<a href="#">660362179</a>	00068000358201623	27/07/2017	24/11/2015	R\$ 12 000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	<a href="#">660383171</a>	00068000346201607	28/07/2017	24/11/2015	R\$ 12 000,00		0,00	0,00		RE2	16 201,07
2081	<a href="#">661784170</a>	00068003482201641	08/12/2017		R\$ 48 000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	<a href="#">661786177</a>	00068003469201691	08/12/2017	06/07/2005	R\$ 120 000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	<a href="#">661787175</a>	00068003502201683	24/06/2019		R\$ 116 000,00		0,00	0,00		RE3N	142 138,59
2081	<a href="#">662193177</a>	00068500760201794	22/11/2019	18/10/2016	R\$ 2 800,00		0,00	0,00		DC2	2 800,00
2081	<a href="#">662320174</a>	00068500761201739	06/04/2018	16/10/2016	R\$ 4 000,00		0,00	0,00		DA	5 188,75
2081	<a href="#">662355187</a>	00068.501176/2017	18/10/2019	21/06/2017	R\$ 56 000,00		0,00	0,00		PU2	56 924,00
2081	<a href="#">662383182</a>	00068.501177/2017	22/02/2018	21/06/2017	R\$ 8 000,00		0,00	0,00		DA	10 461,51
2081	<a href="#">662455183</a>	00068.500759/2017	23/02/2018	24/04/2017	R\$ 4 000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	<a href="#">662464182</a>	00068.500756/2017	23/02/2018	24/04/2017	R\$ 4 000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	<a href="#">662615187</a>	00068.500758/2017	02/03/2018	24/04/2017	R\$ 4 000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	<a href="#">665181180</a>	000685007632017	26/10/2018	25/04/2017	R\$ 7 000,00		0,00	0,00		RE2	8 858,91
<b>Total devido em 23/10/2019 (em reais):</b>											253 437,53

**Legenda do Campo Situação**

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

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 1467/2019**

PROCESSO Nº 00068.003482/2016-41

INTERESSADO: AGROTOTAL AERO AGRÍCOLA LTDA

Brasília, 22 de janeiro de 2020.

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 661784170.

2. De acordo com o Parecer 1274 (3597771), ratifico na integralidade os entendimentos da análise referenciada, adotando-os como meus e tornando-os parte integrante desta decisão, com respaldo nos termos do art. 50, §1º da Lei nº 9.784, de 1999.

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

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

5. As alegações do Interessado não foram suficientes para desconstruir a ocorrência infracional à luz do art. 36 da Lei nº 9.784, de 1999.

6. A decisão recorrida deve ser mantida.

7. 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*".

8. 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, **AGRAVANDO** a multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa para doze vezes o valor médio de R\$ 7.000,00 (sete mil reais), **totalizando R\$ 84.000,00 (oitenta e quatro mil reais)**, em desfavor de **AGROTOTAL AERO AGRÍCOLA LTDA.**, por permitir que se deixasse de indicar a localidade da área de pouso para uso aeroagrícola no campo "observações" nas páginas 3 e 4 do DB da aeronave PT-UDU para 12 (doze) operações no período de 10/9/2015 a 19/10/2015, em afronta ao art. 302, inciso III, alínea "e" da Lei nº 7.565, de 1986, c/c seção 137.521(d) do RBAC 137.

9. À Secretaria.

10. Publique-se.

11. 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 27/01/2020, às 16:31, 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 **3649472** e o código CRC **9B451B66**.

Referência: Processo nº 00068.003482/2016-41

SEI nº 3649472