

PARECER N° 190/2021/CJIN/ASJIN
PROCESSO N° 00058.027890/2020-93
INTERESSADO: REDEX AEROAGRICOLA LTDA. - EPP

MARCOS PROCESSUAIS

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Interessado	Data da Infração	Lavratura do AI	Notificação do AI	Defesa Prévia	Decisão de Primeira Instância (DC1)	Notificação da DC1	Protocolo do Recurso	Multa aplicada em Primeira Instância	Aferição Tempestividade
00058.027890/2020-93	671720219	2181/2020	REDEX	05/11/2018	06/08/2020	11/09/2020	02/10/2020	20/05/2021	22/04/2021	11/06/2021	R\$ 8.000,00	28/06/2021

Enquadramento: Inciso VI do artigo 299 do(a) Lei 7565 de 23/12/1986.

Infração: recusa de exibição de livros, documentos contábeis, informações ou estatísticas aos agentes da fiscalização

Proponente: Eduardo Viana Barbosa – SIAPE 1624783 (Portaria Nomeação Membro Julgador ANAC n° 1381, DIRP/2016).

INTRODUÇÃO

1. **HISTÓRICO**

2. **Do auto de Infração:** A REDEX AERO AGRÍCOLA LTDA ? EPP, na qualidade de operadora da aeronave de marcas de nacionalidade e matrícula PT-GOR, deixou de apresentar cópia autenticada do Diário de Bordo da aeronave no período de 10/12/2015 a 30/01/2018.

3. **Do Relatório de Fiscalização:**

O presente Relatório trata das irregularidades verificadas no processo de apuração n° 00058.531864/2017-60, referentes às operações da empresa Redex Aeroagrícola.

Referido processo apurou denúncia envolvendo a empresa Redex Aeroagrícola na utilização irregular de tripulação e aeronaves em serviços aéreos especializados de pulverização, no qual fora verificado as seguintes irregularidades:

Após solicitação contida no Ofício n° 362/2018/GTFI/GEOP/SFI-ANAC, que requirava a Cópia autenticada do Diário de Bordo da aeronave PT-GOR no período de 10/12/2015 a 30/01/2018, o operador deixou de apresentar o referido documento alegando que referida aeronave fora devolvida à proprietária no dia 30/07/2017 e por este motivo a Redex Aeroagrícola não dispunha do referido documento.

Ainda que a aeronave tenha sido entregue a proprietária no dia 30/07/2017, é obrigação do operador da aeronave a guarda da 2ª via das páginas de registros do diário de bordo por pelo menos 05 anos, ou seja, durante o período de arrendamento legalmente estabelecido a Redex tem obrigação de guarda da 2ª via das páginas de diário de bordo que tiver efetuado registros, é o que estabelece o RBAC 137, seção 137.521, parágrafo (b):

"(b) As páginas referentes ao prefácio, termo de abertura e termo de encerramento devem ser confeccionadas em uma única via. As partes I e II devem ser confeccionadas, no mínimo, em duas vias cada, de forma que a 2ª via seja destacável e arquivada por pelo menos 5 anos."

Acerca da responsabilidade de comunicação da transferência de propriedade da aeronave. Mesmo que o arrendamento tenha data certa para ocorrer, é responsabilidade do possuidor fazer o requerimento da averbação no prazo de 30 dias, conforme estabelecido no artigo 31 da Resolução n° 293, de 19 de novembro de 2013:

"Art. 31. A averbação de contratos translativos da posse direta de aeronaves, gratuitos ou onerosos, deve ser requerida, no prazo de 30 (trinta) dias, pelo detentor da posse, a contar da data da transação, sob pena de multa nos termos da legislação vigente."

Ainda quanto a este fato, o operador afirma em declaração datada de 05 de novembro de 2018 que a aeronave PT-GOR foi arrendada pelo período de 01/10/2016 até 30/07/2017, sendo devolvida à proprietária após o término do referido período de arrendamento.

Contudo, conforme processo n° 00058.000754/2018-31, a REDEX AERO AGRÍCOLA LTDA ? EPP, protocolou requerimento junto à esta Agência Reguladora solicitando a MUDANÇA DE CATEGORIA, de TPP para SAE-AG e a MUDANÇA DE ENDEREÇO do OPERADOR da aeronave de fabricação NEIVA, modelo EMB-201, n° de série 200232, marcas PT-GOR, além da emissão dos Certificados de Matrícula e de Aeronavegabilidade, indicando a clara e explícita continuidade do vínculo entre a operadora REDEX AERO AGRÍCOLA LTDA ? EPP e a aeronave PT-GOR.

Logo, ao deixar de apresentar o Diário de Bordo da aeronave PT-GOR com a justificativa de que referida aeronave fora devolvida à proprietária no dia 30/07/2017, a operadora incorreu nas infrações a seguir discriminadas:

Art. 299. Será aplicada multa de (vetado) ate 1.000 (mil) valores de referência, ou de suspensão ou cassação de quaisquer certificados de matrícula, habilitação, concessão, autorização, permissão ou homologação expedidos segundo as regras deste Código, nos seguintes casos:

(...)

V - fornecimento de dados, informações ou estatísticas inexatas ou adulteradas;

VI - recusa de exibição de livros, documentos contábeis, informações ou estatísticas aos agentes da fiscalização;

Segundo consta no Registro Aeronáutico Brasileiro, o distrato de arrendamento operacional da aeronave, datado de 08/10/2018, fora inscrito somente dia 19 de março de 2019.

A numeração das páginas do diário de bordo 04/PTGDM/16 não segue a regra estabelecida na Instrução de Aviação Civil (IAC) 3151, item 8.3, assim disposto:

"8.3 NUMERAÇÃO DAS PÁGINAS DO DIÁRIO DE BORDO

Todas as páginas do Diário de Bordo deverão, obrigatoriamente, ser numeradas, sendo considerado o Termo de Abertura como a primeira página e o Termo de Encerramento como a última página."

Irregularidade no registro dos diários de bordo n° 03/PTGDM/13 e n° 04/PTGDM/16, referentes às horas de apresentação de tripulantes e acionamento da aeronave, passível, nestes casos, de autuação por infração ao artigo 20, §§ 3º e 4º, da Lei 7.183/84 e artigo 35 da LEI N° 13.475, DE 28 DE AGOSTO DE 2017, que assim dispõe:

LEI 7.183/84

"Art. 20 Jornada é a duração do trabalho do aeronauta, contada entre a hora da apresentação no local de trabalho e a hora em que o mesmo é encerrado. [\(Vide Lei n° 13.475, de](#)

2017) (Vigência)

§ 1º A jornada na base domiciliar será contada a partir da hora de apresentação do aeronauta no local de trabalho.

§ 2º Fora da base domiciliar, a jornada será contada a partir da hora de apresentação do aeronauta no local estabelecido pelo empregador.

§ 3º Nas hipóteses previstas nos parágrafos anteriores, a apresentação no aeroporto não deverá ser inferior a 30 (trinta) minutos da hora prevista para o início do voo.

§ 4º A jornada será considerada encerrada 30 (trinta) minutos após a parada final dos motores."

LEI 13.475/2017

Art. 35. Jornada é a duração do trabalho do tripulante de voo ou de cabine, contada entre a hora da apresentação no local de trabalho e a hora em que ele é encerrado. Vigência

§ 1º A jornada na base contratual será contada a partir da hora de apresentação do tripulante no local de trabalho.

§ 2º Fora da base contratual, a jornada será contada a partir da hora de apresentação do tripulante no local estabelecido pelo empregador.

§ 3º Nas hipóteses previstas nos §§ 1º e 2º deste artigo, a apresentação no aeroporto ou em outro local estabelecido pelo empregador deverá ocorrer com antecedência mínima de 30 (trinta) minutos da hora prevista para o início do voo.

§ 4º A jornada será considerada encerrada 30 (trinta) minutos após a parada final dos motores, no caso de voos domésticos, e 45 (quarenta e cinco) minutos após a parada final dos motores, no caso de voos internacionais.

4. Em Defesa Prévia, apresentou, conforme carta datada de 05/11/2018, os seguintes documentos e esclarecimentos:

"Senhor Gerente Técnico,

1. Em atenção ao Ofício nº 361/2018/GTFI/GEOP/SFI-ANAC, de 05 Jul 2018, informo a V.Sa. que a aeronave PT-GOR foi arrendada junto à proprietária, sra. Grassita Basso Vieira, pelo período de 01/10/2016 até 30/07/2017, conforme Cláusula Quinta do Contrato Particular de Arrendamento de Aeronave anexo ao processo nº 00058.501269/2016-19, junto ao RAB. Na época, esta empresa tinha a intenção de agregar essa aeronave a sua frota no processo de certificação junto à ANAC, entretanto, por desacordos comerciais, o referido contrato não foi prorrogado e referida aeronave foi devolvida à proprietária em 30/07/2017. Desde então, esta empresa tem enviado esforços junto à proprietária no sentido da regularização da situação junto ao RAB, porém ainda sem sucesso.

2. Informo ainda que a documentação da aeronave encontra-se em poder de sua proprietária, impossibilitando o nosso atendimento com relação à apresentação de cópias do Diário de Bordo, das Cadernetas de Célula, Motor e Hélice."

- que o presente auto de infração deve ser anulado por contrariar expressamente o artigo 16 da Resolução 472/2018, cito: Art. 17. Havendo a prática de 2 (duas) ou mais infrações relacionadas a um mesmo contexto fático ou cuja prova de uma possa influir na prova de outra(s), será lavrado um único auto de infração por pessoa física ou jurídica, individualizando-se todas as condutas e normas infringidas. O presente processo tem como origem uma denúncia que resultou na instauração do processo administrativo de n. 00058.531864/2017-60, sendo que foi deste contexto fático que foram emitidos os autos de infração de n. 2150/2020, 2153/2020, 2156/2020, 2180/2020 e 2181/2020. Coadunando com o explanado está o fato de que o Relatório de ocorrência de n. 012065/2020 é o mesmo em todos os processos. Ainda, no mesmo relatório há a clara indicação dos autos de infração gerados: Assim deve o presente auto de infração ser anulado por violar o princípio da legalidade, ou seja, o presente auto de infração contraria a resolução 472/2018 e o art. 37 da Constituição Federal.

- que a aeronave não foi operada pela empresa, diante deste motivo é que não há o que ser preservado, pois não poderia a empresa ter destacado folha sem que houvesse a realização de voo. Conforme foi devidamente registrado no RAB/ANAC a aeronave, à época do recebimento dos ofícios emitidos no processo de n. 00058.531864/2017-60, já não estava mais em posse do autuado, fato este que pode ser constatado através do registro do distrato de arrendamento da aeronave. A aeronave de marcas PT-GOR já havia sido devolvida à proprietária na época em que lhe foram solicitadas informações, fato este que impossibilitou o envio.

- que a aeronave, embora tenha sido arrendada pela autuada, não foi por esta operada, assim não houve o lançamento de qualquer informação no diário de bordo o que não gera a obrigação de guarda de informações.

- que conforme consta no parecer n. 375/2019/GTFI/GEOP/SFI, juntado ao processo de apuração de infração, não houve a constatação de que a autuada teria operado aeronaves sem possuir certificação e autorização da ANAC, reproduzo:

18. Dessa forma, não é possível afirmar que a empresa Redex Aeroagrícola operou suas aeronaves sem possuir certificação e autorização da ANAC. Fica evidente, porém, que a aeronave PTGDM realizou diversos voos entre 2015 e 2018, consumindo grande quantidade de combustível, num período onde não havia certificação nem autorização para operar, sob a alegação de treinamento, conforme anexo (2407054).

- que princípio da proporcionalidade traz justamente este contrapeso na aplicação da sanção, uma vez que, a extensão da consequência negativa deve ser proporcionalmente considerada com relação à sanção a ser imposta. Sem prejuízo ao interesse público não há o que se falar em punição. De forma bastante singela, o princípio da proporcionalidade pode ser entendido como o dever jurídico de reagir moderadamente a uma ação. Esse princípio não tem aplicação somente nas hipóteses de imposição de sanção e nos respectivos processos, administrativo ou judicial, embora seja nesta matéria que ganha destacado relevo. A proporcionalidade em sentido estrito, também conhecida por máxima do sopesamento, impõe a comparação entre a importância da realização do fim e a intensidade da restrição aos direitos fundamentais. A Lei 9.784/1999, além de inserir o princípio da proporcionalidade, ao lado da razoabilidade, na lista de preceitos que orientam os processos administrativos, ainda prescreve no art. 2º, parágrafo único, VI, que será observado o critério de "adequação entre meios e fins, vedada a imposição de obrigações, restrições e sanções em medida superior àquelas estritamente necessárias ao atendimento do interesse público". A validade da sanção dependerá, também, da proporcionalidade dela em relação à gravidade da infração.

- que o RBAC 137 emenda n. 00, sendo este o vigente à época do fato e da fiscalização, assim estabelece:

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).

(b) Este Regulamento estabelece:

(1) o tipo de Certificado de Operador Aéreo (COA) emitido pela ANAC para empresas operando aeronaves agrícolas para fins comerciais; e

(2) os requisitos que um operador aéreo, que estiver operando aeronaves agrícolas para fins comerciais, deve atender, tanto para obter e manter um COA que autorize operações aerográficas, quanto para obter e manter as Especificações Operativas (EO) para cada tipo de operação a ser conduzida e para cada classe e tamanho de aeronave a ser operada.

- que o RBAC 137 somente é aplicável ao operador aerográfico que esteja exercendo atividade comercial, conforme constatado no processo de n. 00058.531864/2017-60, seja pela manifestação do autuado em 05/11/2018, seja pelo Relatório de Vigilância da Segurança

operacional (RVSO 24479 REDEX).

- que conforme consta na manifestação da autuada, carta datada de 05/11/2018, a aeronave não foi por ela operada, por esse motivo é que não há o que ser apresentado. O RBAC 137 assim determina:

137.517 Registros e relatórios

(a) Cada detentor de COA deve conservar, por no mínimo 5 anos, em sua sede e disponibilizar aos INSPAC, sempre que solicitado:

(1) o COA emitido em seu nome;

(2) as EO emitidas em seu nome;

(3) uma listagem atualizada da(s) aeronave(s) utilizada(s) ou disponível(is) para uso em operações segundo este Regulamento; (4) um registro individual de cada piloto empregado em operações segundo este Regulamento, incluindo:

(i) o nome completo do piloto e código ANAC;

(ii) a licença do piloto (por tipo e número) e suas qualificações;

(iii) a experiência aeronáutica do piloto com detalhamento suficiente para determinar sua qualificação para pilotar aeronaves operando segundo este Regulamento;

(iv) as atuais funções do piloto e a data na qual ele foi designado para as mesmas;

(v) a data de emissão e a classe do CMA do piloto;

(vi) o número de horas de voo do piloto com detalhes suficientes para determinar a conformidade com as limitações de voo estabelecidas por este Regulamento;

(vii) o credenciamento do piloto como examinador credenciado, se for o caso; e

(viii) qualquer ação tomada referente à dispensa do emprego do piloto por desqualificação física ou profissional;

(5) o nome e o endereço de cada pessoa ou entidade para a qual tenha realizado operações agroaerícolas;

(6) a data ou o período das operações; e

(7) uma listagem com o(s) nome(s) e código(s) ANAC para cada piloto empregado nas operações agroaerícolas.

- que conforme consta no Regulamento a obrigatoriedade sobre o armazenamento das informações dos serviços prestados somente é aplicada quando há operações; não sendo aplicável à autuada a guarda de documentos, pois, não houve a operação da aeronave. Importante se faz ressaltar que o parecer n. 375/2019/GTFI/GEOP/SFI diz claramente que não é possível afirmar que a autuada realizou operações antes de estar certificada, cito:

18. Dessa forma, não é possível afirmar que a empresa Redex Aeroagrícola operou suas aeronaves sem possuir certificação e autorização da ANAC. Fica evidente, porém, que a aeronave PTGDM realizou diversos voos entre 2015 e 2018, consumindo grande quantidade de combustível, num período onde não havia certificação nem autorização para operar, sob a alegação de treinamento, conforme anexo (2407054).

- que diante de todo o exposto ressalto o comprometimento da autuada em esclarecer a verdade dos fatos, momento este que colocamo-nos à disposição desta Agência para maiores esclarecimentos, mas, para o momento pugnamos pela anulação do auto de infração em epígrafe, pois, a autuada não estava com a posse da aeronave, conforme registro no RAB e ainda não.

- que na tentativa de se ter por minorada a punição aos regulados esta Agência publicou em 07/06/2018 a resolução 472/2018 que teve por concretizado um grande avanço no regulamento dos processos administrativos, com especial destaque para a aplicação de sanções. A Resolução trouxe como avanço a figura do Aviso de Condição Irregular, cito:

Art. 7º O ACI pode ser emitido quando constatada infração de baixo impacto ou que não afete a segurança das operações aéreas.

Parágrafo único. A ANAC emitirá o ACI por meio de notificação ao regulado, contendo a descrição da infração detectada.

- que sendo esta medida razoável que deveria ter sido aplicada por esta Agência, pois o simples início da numeração do diário de bordo a partir do prefácio não gera qualquer mudança na segurança de voo, muito pelo contrário, cumpre claramente com o objetivo da norma que é a identificação dos lançamentos.

- que face ao fora acima exposto, requer a essa seja determinada a nulidade do auto de infração, tanto pelas prescrições informadas como pela ausência dos requisitos formais exigidos em Lei. Caso superados os fundamentos acima, e, por mera hipótese, não seja anulado o ato administrativo substanciado no Auto de Infração guereado com base nas demonstrações de nulidade supra, o que se admite mais uma vez apenas por amor ao debate e em razão do Princípio da Eventualidade, deve ser considerado que qualquer prejuízo material ou risco às operações foi constatado, devendo a pena de advertência ser considerada, eis que da possível violação aos Princípios da Proporcionalidade, da Razoabilidade, do Não Confisco e da Capacidade Contributiva.

5. Termos em que, Pede deferimento.

6. A **Decisão de Primeira Instância (DC1)** condenou a interessada à sanção de multa no patamar médio, no valor de **R\$ 8.000,00 (oito mil reais)**, como sanção administrativa, conforme a Tabela de Infrações do Anexo II à Resolução ANAC nº 472/2018, considerada a circunstância atenuante prevista no **inciso III do § 1º do art. 36** da mesma Resolução, pela conduta tipificada no art. 299, inciso VI, da Lei nº 7.565/1986 (CBA), por deixar de apresentar cópia autenticada do Diário de Bordo da aeronave de marcas PT-GOR no período de 10/12/2015 a 30/01/2018, solicitada por meio do Ofício nº 362/2018/GTFI/GEOP/SFI-ANAC, de 05/07/2018, levando-se em conta as circunstâncias previstas nos diversos incisos do § 1º e § 2º do artigo 36 da Resolução nº. 472/2018.

7. Do Recurso

8. Esta administração tem o dever de cumprir com o princípio da legalidade, conforme determina o art. 37 da Constituição Federal. Princípio este também constante no artigo 2º da lei 9.784/1999. Assim, conforme determina a lei 9784/1999 o processo administrativo federal deve ser pautado em provas, sendo vedado ao ente público a presunção sobre os fatos alegados. Diante disso, a administração pública não poderá basear-se apenas em presunções de ocorrência do fato para condenar o regulado, pois cabe à autoridade fiscalizadora provar a ocorrência da ação a ser punida. Salienta-se que os indícios e presunções são considerados modalidades de prova indireta, em que, a partir de um fato provado, chega-se, ao fato principal, que se deseja demonstrar. Portanto, não cabe à esta Agência apenas presumir a legitimidade de seus atos, pois, se houve a ocorrência de voos no período em que houve a solicitação dos documentos esta Agência deveria demonstrar que tal fato ocorreu, não podendo esta situação ser presumida. Assim, apenas se o fato apurado estiver devidamente respaldado em provas poderá ser considerado passível de punição. Diante de tais considerações, deveria esta Agência ter promovido os meios necessários para atestar a verdade real dos fatos, ou seja, deveria ter notificado o atual operador da aeronave para que este apresente as cópias do diário de bordo, fato este que não ocorreu durante a tramitação do presente processo. Importante se faz esclarecer que o ofício de n. 362/2018/GTFI/GEOP/SFI-ANAC assim solicitou:

(...) 2. Sendo assim, esta Gerência-Técnica de Execução da Ação Fiscal (GTFE), no uso de suas atribuições regimentais, vem solicitar as seguintes informações acerca da aeronave PT-GOR, de sua operação: • Cópia autenticada do Diário de Bordo da aeronave no período de 10/12/2015 a 30/01/2018;

(...) (grifo nosso)

9. Assim, conforme foi solicitado entende-se que foi solicitado somente referente às operações e, como foi o caso, não havendo operação não havia o que apresentar. Os presentes autos estão respaldados somente na presunção de que houve a realização de voos no período de 10/12/2015 a 30/01/2018, fato este que não foi devidamente apurado pelo julgador de primeira instância, muito pelo contrário, conforme apurado por esta Agência no parecer n. 375/2019/GTFI/GEOP/SFI, juntado ao processo de apuração de infração, não houve a constatação de que a autuada teria operado aeronaves sem possuir certificação e autorização da ANAC, reproduzo:

Dessa forma, não é possível afirmar que a empresa Redex Aeroagrícola operou suas aeronaves sem possuir certificação e autorização da ANAC.

10. Assim, mesmo esta Agência tendo claramente afirmado que não foi constatado que a recorrente realizou operações, a empresa está sendo punida por não ter apresentado cópia do diário de bordo das operações realizadas durante o período de 10/12/2015 a 30/01/2018, no mínimo há uma forte incongruência entre a conduta executada pelo recorrente e a fundamentação do ato administrativo que pune. Como poderia o recorrente ter apresentado uma documentação sobre operações que não existem? Neste ponto há a clara incompatibilidade entre a decisão proferida e o artigo 50 da lei 9784/1999, cito:

Art. 50. Os atos administrativos deverão ser motivados, com indicação dos fatos e dos fundamentos jurídicos, quando:

(...) § 1o A motivação deve ser explícita, clara e congruente, podendo consistir em declaração de concordância com fundamentos de anteriores pareceres, informações, decisões ou propostas, que, neste caso, serão parte integrante do ato. A motivação desta agência ao aplicar a sanção se dá pelo fato de não ter o recorrente apresentado as cópias que lhe foram solicitadas, no entanto não foi levado em consideração que o recorrente prestou as informações que eram possíveis à época, ou seja, apresentou os documentos das operações realizadas e deixou de apresentar somente aquilo que não existia.

11. A conduta descrita na infração não foi executada pelo recorrente, vez que à época lhe era impossível fornecer documento que não existia e assim informou a esta agência. Não se pode condenar alguém por deixar de apresentar aquilo que não existia; o recorrente não deixou de prestar informações, muito pelo contrário, o recorrente prestou as informações que eram possíveis de serem apresentadas à época. A lei 9784 determina que:

Art. 37. Quando o interessado declarar que fatos e dados estão registrados em documentos existentes na própria Administração responsável pelo processo ou em outro órgão administrativo, o órgão competente para a instrução proverá, de ofício, à obtenção dos documentos ou das respectivas cópias.

12. Toda a controvérsia gira em torno do fato de ter ou não a recorrente ter realizado voo no período de 10/12/2015 a 30/01/2018, fato este que somente pode ser atestado mediante a apresentação do diário de bordo de uma aeronave que não pertence ao recorrente. A documentação solicitada não poderia ser apresentada primeiro por não ter a recorrente a posse ou a propriedade da aeronave, segundo por não ter operado e conseqüentemente não ter o que manter arquivado, se mesmo assim fosse obrigado. Se não houve operação, conforme declarado pelo operador, não há o que ser apresentado e neste sentido esta agência não diligenciou no intuito de obter a verdade real dos fatos, pois deveria ter enviado ofício para o atual proprietário, ou seja, deveria ter convertido o julgamento em diligência. Assim sem ter esta administração comprovado que houve de fato a aeronave foi operada pela recorrente não há o que se falar em punição por não exibição de documento, pois, conforme declarado pelo recorrente não há o que ser apresentado pois a aeronave não foi operada por ele no período. E até o momento esta agência não apresentou qualquer prova a respeito da realização da operação da aeronave.

13. DA OBRIGATORIEDADE DE UNIFICAÇÃO DOS AUTOS DE INFRAÇÃO A decisão de primeira instância considerou que a aplicabilidade do artigo 17 da Resolução 472/2018, é facultativa:

(...) A Resolução ANAC n. 472/2018 apenas apresenta a forma mais adequada de tratamento de infrações relacionadas, mas não apresenta como irregular o tratamento de outra forma.

Assim sendo não há qualquer ilegalidade na separação das infrações em autos e processos distintos.

(...) Com a devida vênia ao julgador de primeira instância devemos discordar do posicionamento equivocado que deu ao decidir.

14. O princípio da legalidade (Art. 37 da CF e Art. 2º da Lei 9784/1999) não dá autonomia ao ente público para agir conforme sua vontade, muito pelo contrário, o agente público deve seguir ao que está disciplinado no ordenamento jurídico existente e dentro destas normas. A liberdade do agente público está na motivação de seus atos e não na escolha de cumprir ou não com determinada regra. Ao presente caso não foi aplicada a regra contida na Resolução 472/2018 emitida por esta agência e que determina que:

Art. 17. Havendo a prática de 2 (duas) ou mais infrações relacionadas a um mesmo contexto fático ou cuja prova de uma possa influir na prova de outra(s), será lavrado um único auto de infração por pessoa física ou jurídica, individualizando-se todas as condutas e normas infringidas.

15. O artigo supracitado não dá opções para o agente público, ele claramente diz que será lavrado e não que poderá, situação esta que daria oportunidade para o agente público escolher. A escolha não foi prevista na resolução 472/2018 e vai em desencontro com o princípio da legalidade. O presente processo tem como origem uma denúncia que resultou na instauração do processo administrativo de n. 00058.531864/2017-60, sendo que foi deste contexto fático que foram emitidos os autos de infração de n. 2150/2020, 2153/2020, 2156/2020, 2180/2020 e 2181/2020.

16. Coadunando com o explanado está o fato de que o Relatório de ocorrência de n. 012065/2020 é o mesmo em todos os processos. Ainda, no mesmo relatório há a clara indicação dos autos de infração gerados:

17.

Nº Autos de Infração	Nº SEI Auto Infração	Nº do Processo Administrativo
002150/2020	4611949	00058.027687/2020-17
002153/2020	4613237	00058.027735/2020-77
002156/2020	4613356	00058.027741/2020-24

002180/2020	4616762	00058.027887/2020-70
002181/2020	4616902	00058.027890/2020-93

18. Assim deve o presente auto de infração ser anulado por violar o princípio da legalidade, ou seja, não cabe ao agente público decidir ou não pela aplicação da lei, assim a decisão contraria expressamente o artigo 17 da resolução 472/2018, o art. 37 da Constituição Federal e o artigo 2º da Lei 9784/1999. 4. SOBRE A OPERAÇÃO DA AERONAVE A aeronave não foi operada pela empresa, diante deste motivo é que não há o que ser preservado, pois não poderia a empresa ter destacado folha sem que houvesse a realização de voo.

19. Conforme foi devidamente registrado no RAB/ANAC a aeronave à época do recebimento dos ofícios emitidos no processo de n. 00058.531864/2017-60 a aeronave já não estava mais em posse do autuado, fato este que pode ser constatado através do registro do distrato de arrendamento da aeronave.

20. A aeronave de marcas PTGOR já havia sido devolvida à proprietária na época em que lhe foram solicitadas informações, fato este que impossibilitou o envio. Importante destacar que a aeronave, embora tenha sido arrendada pela autuada, não foi por esta operada, assim não houve o lançamento de qualquer informação no diário de bordo o que não gera a obrigação de guarda de informações.

21. DA FALTA DE PREJUÍZO, DA PROPORCIONALIDADE Conforme consta no parecer n. 375/2019/GTFI/GEOP/SFI, juntado ao processo de apuração de infração, não houve a constatação de que a autuada teria operado aeronaves sem possuir certificação e autorização da ANAC, reproduzo:

28. Dessa forma, não é possível afirmar que a empresa Redex Aeroagrícola operou suas aeronaves sem possuir certificação e autorização da ANAC. Fica evidente, porém, que a aeronave PT-GDM realizou diversos voos entre 2015 e 2018, consumindo grande quantidade de combustível, num período onde não havia certificação nem autorização para operar, sob a alegação de treinamento, conforme anexo (2407054).

22. O princípio da proporcionalidade traz justamente este contrapeso na aplicação da sanção, vez que, a extensão da consequência negativa deve ser proporcionalmente considerada com relação à sanção a ser imposta. Sem prejuízo ao interesse público não há o que se falar em punição. De forma bastante singela, o princípio da proporcionalidade pode ser entendido como o dever jurídico de reagir moderadamente a uma ação. Esse princípio não tem aplicação somente nas hipóteses de imposição de sanção e nos respectivos processos, administrativo ou judicial, embora seja nesta matéria que ganha destacado relevo.

23. A proporcionalidade em sentido estrito, também conhecida por máxima do sopesamento, impõe a comparação entre a importância da realização do fim e a intensidade da restrição aos direitos fundamentais. A Lei 9.784/1999, além de inserir o princípio da proporcionalidade, ao lado da razoabilidade, na lista de preceitos que orientam os processos administrativos, ainda prescreve no art. 2º, parágrafo único, VI, que será observado o critério de “adequação entre meios e fins, vedada a imposição de obrigações, restrições e sanções em medida superior àquelas estritamente necessárias ao atendimento do interesse público”. A validade da sanção dependerá, também, da proporcionalidade dela em relação à gravidade da infração. No caso em questão não há o que se falar em não apresentação de documento requerido, pois, se não houve operação não há que se falar em registro, conseqüentemente não há o que se falar em registro e guarda de informações.

24. SOBRE A OBRIGATORIEDADE DE GUARDA DE INFORMAÇÕES O RBAC 137 emenda n. 00, sendo este o vigente à época do fato e da fiscalização, assim estabelece:

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). (b) Este Regulamento estabelece:

(1) o tipo de Certificado de Operador Aéreo (COA) emitido pela ANAC para empresas operando aeronaves agrícolas para fins comerciais; e

(2) os requisitos que um operador aéreo, que estiver operando aeronaves agrícolas para fins comerciais, deve atender, tanto para obter e manter um COA que autorize operações aeroagrícolas, quanto para obter e manter as Especificações Operativas (EO) para cada tipo de operação a ser conduzida e para cada classe e tamanho de aeronave a ser operada.

25. O RBAC 137 somente é aplicável ao operador aeroagrícola que esteja exercendo atividade comercial; conforme constatado no processo de n. 00058.531864/2017- 60, seja pela manifestação do autuado em 05/11/2018, seja pelo Relatório de Vigilância da Segurança operacional (RVSO 24479 REDEX).

26. Conforme consta na manifestação da autuada, carta datada de 05/11/2018, a aeronave não foi por ela operada, por esse motivo é que não há o que ser apresentado.

27. O RBAC 137 assim determina:

137.517 Registros e relatórios (a) Cada detentor de COA deve conservar, por no mínimo 5 anos, em sua sede e disponibilizar aos INSPAC, sempre que solicitado:

(1) o COA emitido em seu nome;

(2) as EO emitidas em seu nome; (3) uma listagem atualizada da(s) aeronave(s) utilizada(s) ou disponível(is) para uso em operações segundo este Regulamento; (4) um registro individual de cada piloto empregado em operações segundo este Regulamento, incluindo:

(i) o nome completo do piloto e código ANAC;

(ii) a licença do piloto (por tipo e número) e suas qualificações;

(iii) a experiência aeronáutica do piloto com detalhamento suficiente para determinar sua qualificação para pilotar aeronaves operando segundo este Regulamento;

(iv) as atuais funções do piloto e a data na qual ele foi designado para as mesmas; (v) a data de emissão e a classe do CMA do piloto;

(vi) o número de horas de voo do piloto com detalhes suficientes para determinar a conformidade com as limitações de voo estabelecidas por este Regulamento;

(vii) o credenciamento do piloto como examinador credenciado, se for o caso; e

(viii) qualquer ação tomada referente à dispensa do emprego do piloto por desqualificação física ou profissional;

(5) o nome e o endereço de cada pessoa ou entidade para a qual tenha realizado operações aeroagrícolas;

(6) a data ou o período das operações; e

(7) uma listagem com o(s) nome(s) e código(s) ANAC para cada piloto empregado nas operações aeroagrícolas.

28. Conforme consta no Regulamento a obrigatoriedade sobre o armazenamento das informações dos serviços prestados somente é aplicada quando há operações; não sendo aplicável à autuada a guarda de documentos, pois, não houve a operação da aeronave. Importante se faz ressaltar que o parecer n. 375/2019/GTFI/GEOP/SFI diz claramente que não é possível afirmar que a autuada realizou operações antes de estar certificada, cito:

28. Dessa forma, não é possível afirmar que a empresa Redex Aeroagrícola operou suas aeronaves sem possuir certificação e autorização da ANAC. Fica evidente, porém, que a aeronave PT-GDM realizou diversos voos entre 2015 e 2018, consumindo grande quantidade de combustível, num período onde não havia certificação nem autorização para operar, sob a alegação de treinamento, conforme anexo (2407054).

29. Diante de todo o exposto ressalto o comprometimento da autuada em esclarecer a verdade dos fatos, momento este que colocamo-nos à disposição desta Agência para maiores esclarecimentos, mas, para o momento pugnamos pela anulação do auto de infração em epígrafe, pois, a autuada não estava com a posse da aeronave, conforme registro no RAB e ainda não houve a realização de qualquer tipo de operação com o equipamento.

30. SOBRE A RESOLUÇÃO 472/2018 Na tentativa de se ter por minorada a punição aos regulados esta Agência publicou em 07/06/2018 a resolução 472/2018 que teve por concretizado um grande avanço no regulamento dos processos administrativos, com especial destaque para a aplicação de sanções. A Resolução trouxe como avanço a figura do Aviso de Condição Irregular, cito:

Art. 7º O ACI pode ser emitido quando constatada infração de baixo impacto ou que não afete a segurança das operações aéreas. Parágrafo único. A ANAC emitirá o ACI por meio de notificação ao regulado, contendo a descrição da infração detectada.

31. Sendo esta medida razoável que deveria ter sido aplicada por esta Agência, pois o simples início da numeração do diário de bordo a partir do prefácio não gera qualquer mudança na segurança de voo, muito pelo contrário, cumpre claramente com o objetivo da norma que é a identificação dos lançamentos.

32. DOS REQUERIMENTOS Assim, deve a decisão proferida ser reformada e o Auto de Infração n. 002181/2020 ser ANULADO por estar a punição baseada em operação da aeronave, fato este não comprovado por esta Agência, ou pelo menos não há indícios suficientes para demonstrar que tal conduta foi realizada, pois o Auto de Infração imputava ao Recorrente a conduta de não apresentar documento, sendo que tal fato se deu pelo fato de não ter o que apresentar, ou seja, não ter tido operação, assim não há o que se falar em condenação, devendo o auto de infração n. 002181/2020 ser anulado.

33. Ainda deve ser o AI 2814/2017 ANULADO por não respeitar a correta aplicação da lei, contrariando o princípio da legalidade, por não ter o julgador de primeira instância demonstrado que o recorrente operou a aeronave no período supracitado, sendo este o motivo da não apresentação dos documentos, assim, não pode a presunção de legitimidade ser aplicada sem o mínimo de lastro probatório, contrariando o artigo 5º, inciso II e artigo 37 ambos da Constituição Federal, devendo esta Agência proceder com a correta aplicação das leis.

34. Nestes termos, pede deferimento.

35. É o relato.

36. **Da regularidade processual**

37. Considerados os marcos apontados no início dessa análise, acuso regularidade processual no presente feito. Foram preservados os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitados os princípios da Administração Pública, em especial o contraditório e a ampla defesa. Julgo, assim, os processos aptos para receber a decisão de segunda instância administrativa por parte desta Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância - ASJIN.

38. **FUNDAMENTAÇÃO: MÉRITO E ANÁLISE DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO**

39. **Da materialidade infracional** - A peça da DC1, devidamente motivada e fundamentada pelo decisor competente, confirmou, de forma clara e objetiva, a materialidade infracional imputada ao interessado pela fiscalização. Restou comprovado, de fato, com base nos autos do processo, que a interessada na qualidade de operadora da aeronave de marcas de nacionalidade e matrícula PT-GOR, deixou de apresentar cópia autenticada do Diário de Bordo da aeronave no período de 10/12/2015 a 30/01/2018, o que caracteriza infração tipificada no art. 299, inciso VI, da Lei nº 7.565/1986 (CBA), que dispõe o seguinte, *in verbis*:

"Art. 299. Será aplicada multa de (vetado) até 1.000 (mil) valores de referência, ou de suspensão ou cassação de quaisquer certificados de matrícula, habilitação, concessão, autorização, permissão ou homologação expedidos segundo as regras deste Código, nos seguintes casos:

(...)

VI - recusa de exibição de livros, documentos contábeis, informações ou estatísticas aos agentes da fiscalização;"

(grifos nossos)

40. Destarte, com fulcro no § 1º do art. 50 da Lei 9.784/1999, que abre a possibilidade de que a motivação da decisão de recurso administrativo consista em declaração de concordância com fundamentos da Decisão anterior, **naquilo que couber aos casos específicos**, este relator ora endossa os argumentos trazidos por aquele decisor em sede de primeira instância para a confirmação da prática infracional, bem como fundamentação e a motivação da penalidade aplicada, declarando concordância, **nos demais aspectos**, a fim de que passem a fazer parte integrante do presente relatório.

41. **Das alegações do Interessado:**

42. **Não se faz obrigatório à apuração dos fatos a juntada dos processos**, posto que não implica qualquer prejuízo à Recorrente, posto que lhe foram franqueados todos os atos processuais de ambos processos, sem lhe ser cerceado, em qualquer momento, o direito pleno à defesa e ao contraditório. Fato esse comprovado pelas próprias manifestações da interessada atestados nos autos.

43. A possibilidade contida na norma apenas confere à administração um rito procedimental a ser observado, como se depreende da leitura do Artigo 13º, da Resolução ANAC 472/2018:

44. Não restando, assim, apesar de cada ato apurado dar ensejo a uma infração autônoma, qualquer circunstância que configure vício insanável à apuração do processo, posto que se tratam de infrações autônomas e de distinta valoração.

45. Ainda tenta, a recorrente, **aduzir que não tinha a posse ou propriedade da aeronave à época** e isso já fora devidamente embasado quando da confecção do Relatório de Fiscalização:

Ainda que a aeronave tenha sido entregue a proprietária no dia 30/07/2017, é obrigação do operador da aeronave a guarda da 2ª via das páginas de registros do diário de bordo por pelo menos 05 anos, ou seja, durante o período de arrendamento legalmente estabelecido a Redex tem obrigação de guarda da 2ª via das páginas de diário de bordo que tiver efetuado registros, é o que estabelece o RBAC 137, seção 137.521, parágrafo (b):

"(b) As páginas referentes ao prefácio, termo de abertura e termo de encerramento devem ser confeccionadas em uma única via. As partes I e II devem ser confeccionadas, no mínimo, em duas vias cada, de forma que a 2ª via seja destacável e arquivada por pelo menos 5 anos."

Acerca da responsabilidade de comunicação da transferência de propriedade da aeronave. Mesmo que o arrendamento tenha data certa para ocorrer, é responsabilidade do possuidor fazer o requerimento da averbação no prazo de 30 dias, conforme estabelecido no artigo 31 da Resolução nº 293, de 19 de novembro de 2013:

"Art. 31. A averbação de contratos translativos da posse direta de aeronaves, gratuitos ou onerosos, deve ser requerida, no prazo de 30 (trinta) dias, pelo detentor da posse, a contar da data da transação, sob pena de multa nos termos da legislação vigente."

Ainda quanto a este fato, o operador afirma em declaração datada de 05 de novembro de 2018 que a aeronave PT-GOR foi arrendada pelo período de 01/10/2016 até 30/07/2017, sendo devolvida à proprietária após o término do referido período de arrendamento.

Contudo, conforme processo nº 00058.000754/2018-31, a REDEX AERO AGRÍCOLA LTDA ? EPP, protocolou requerimento junto à esta Agência Reguladora solicitando a MUDANÇA DE CATEGORIA, de TPP para SAE-AG e a MUDANÇA DE ENDEREÇO do OPERADOR da aeronave de fabricação NEIVA, modelo EMB-201, nº de série 200232, marcas PT-GOR, além da emissão dos Certificados de Matrícula e de Aeronavegabilidade, indicando a clara e explícita continuidade do vínculo entre a operadora REDEX AERO AGRÍCOLA LTDA ? EPP e a aeronave PT-GOR.

46. Logo, resta claro a obrigatoriedade em se manter o registro e a guarda dos documentos requeridos em sede de fiscalização.

47. **Não cabe a alegação de desproporcionalidade e irrazoabilidade do valor da sanção por reputar-lhe como excessiva**, haja visto o que disciplinou a Lei nº 9.784/99 que trata das normas gerais de processo administrativo no país fixou no caput do art. 2º, o princípio da proporcionalidade, vedando, a aplicação de sanção "em medida superior àquelas estritamente necessárias ao atendimento do interesse público", consagrando a vedação de excessos, que já vinha assentada em sede jurisprudencial pelo Supremo Tribunal Federal. (MOREIRA NETO e GARCIA (2012, p.8).

48. Na medida em que Administração Pública só pode atuar nos termos da lei, com a finalidade de atingir o interesse público. Suas decisões deverão observar rigorosamente o princípio da razoabilidade como regra de controle da atividade administrativa. Cabe ao administrador público atuar dentro dos critérios de racionalidade nos valores fixados como sanções. Nesse linha de entendimento, a sanção exarada pela primeira instância está em consonância com o entendimento da agência e da Resolução nº 25/2008, que disciplina o processo administrativo no âmbito da ANAC, e define critérios para dosimetria da penalidade aplicada e valores das sanções de natureza pecuniária.

49. Importa registrar que o ato administrativo tem presunção de legalidade e certeza, devendo ser observado pelos administrados e, principalmente, por seus agentes no exercício de suas competências, assim, na qualidade de servidor público desta ANAC, cabe o cumprimento das leis, normas e regulamentos desta Agência.

50. Compete à União, por intermédio da ANAC, regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, em conformidade com o disposto no artigo 2º da Lei nº. 11.182, de 27 de setembro de 2005 – Lei da ANAC.

51. Nos termos da Lei nº 11.182/2005, foi criada a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, autarquia federal submetida a regime especial, à qual foram atribuídos poderes regulatório/normativo e fiscalizador sobre as atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária (art. 2º), restando tais competências delineadas nos termos do artigo 8º do referido diploma legal:

Lei nº 11.182/2005

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

(...)

IV – realizar estudos, estabelecer normas, promover a implementação das normas e recomendações internacionais de aviação civil, observados os acordos, tratados e convenções internacionais de que seja parte a República Federativa do Brasil;

(...)

X – regular e fiscalizar os serviços aéreos, os produtos e processos aeronáuticos, a formação e o treinamento de pessoal especializado, os serviços auxiliares, a segurança da aviação civil, a facilitação do transporte aéreo, a habilitação de tripulantes, as emissões de poluentes e o ruído aeronáutico, os sistemas de reservas, a movimentação de passageiros e carga e as demais atividades de aviação civil;

XI – expedir regras sobre segurança em área aeroportuária e a bordo de aeronaves civis, porte e transporte de cargas perigosas, inclusive o porte ou transporte de armamento, explosivos, material bélico ou de quaisquer outros produtos, substâncias ou objetos que possam pôr em risco os tripulantes ou passageiros, ou a própria aeronave ou, ainda, que sejam nocivos à saúde;

(...)

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

(...)

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

(...)

XXXV – reprimir infrações à legislação, inclusive quanto aos direitos dos usuários, e aplicar as sanções cabíveis;

(...)

52. De acordo com o aludido dispositivo, cabe à mencionada autarquia federal, portanto, regular e fiscalizar as atividades de aviação civil, competindo-lhe, conseqüentemente, editar normas que regrem o setor, além de zelar pelo seu devido atendimento, reprimindo as infrações à legislação e aplicando as sanções cabíveis.

53. Assim, cabe à entidade autárquica atuar de modo a garantir a observância do marco regulatório, o que lhe impõe a adoção de medidas repressivas, corretivas e punitivas em desfavor daqueles que infringem as normas de regência da atividade.

54. Cumpre assinalar que o Código Brasileiro de Aeronáutica considera no §3º do artigo 1º, a seguinte redação:

CBA

CAPÍTULO I

Disposições Gerais

Art. 1º O Direito Aeronáutico é regulado pelos Tratados, Convenções e Atos Internacionais de que o Brasil seja parte, por este Código e pela legislação complementar.

(...)

§ 3º A legislação complementar é formada pela regulamentação prevista neste Código, pelas leis especiais, decretos e normas sobre matéria aeronáutica (artigo 12).

55. No presente caso, verifica-se que há imposição de penalidade por infração pelo descumprimento do art. 299 do CBA, inciso VI:

CBA

Art. 299. Será aplicada multa de (vetado) ate 1.000 (mil) valores de referência, ou de suspensão ou cassação de quaisquer certificados de matrícula, habilitação, concessão, autorização, permissão ou homologação expedidos segundo as regras deste Código, nos seguintes casos:

(...)

V - fornecimento de dados, informações ou estatísticas inexatas ou adulteradas;

VI - recusa de exibição de livros, documentos contábeis, informações ou estatísticas aos agentes da fiscalização;

56. O artigo 289, inciso I, da Lei nº 7.565/86, autoriza, dentre outras medidas, a imposição de sanção pecuniária no caso de descumprimento tanto dos preceitos do próprio CBA, como do das disposições da “legislação complementar”. Assim, não obstante o poder regulatório legalmente atribuído à Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC já lhe permita não apenas editar regras de conduta para os regulados, como também estabelecer e aplicar sanções administrativas para o eventual caso de descumprimento daquelas, objetivando assegurar a sua efetividade, a imposição de penalidade pecuniária, por inobservância do CBA e norma complementar (Lei 7183/1984), encontra amparo legal nos preceitos veiculados no inciso I do artigo 289 do CBA e configura infração à alínea “o” do Inciso III do art. 302 do CBA.

57. Observa-se que a Resolução ANAC nº 25/2008 detalha os valores das multas especificadas no art. 299 e 302 e seus incisos em seus Anexos I e II, além das infrações da área aeroportuária, especificadas no Anexo III.

58. **No tocante à quantificação de multa imposta, a Resolução ANAC nº 472/2018 disciplina o procedimento para o arbitramento de penalidades pecuniárias, mediante a eleição dos critérios objetivos aplicáveis, descritos nos artigos 36 e 37-a e 37-b 20.**

59. Diante de todo o exposto, resta a esta ANAC regular o setor, utilizando de instrumentos que permitem compelir os administrados à observância do regramento vigente, de acordo com a Lei n.º 11.182/2005.

60. Nesse ponto, observa-se infração prevista no CBA, diante do descumprimento das normas e procedimentos que disciplinam a obrigatoriedade em apresentar os documentos requeridos por esta Autarquia e, quando esses inexistirem, como alega a Recorrente, devam ser justificados na apresentação da informação solicitada. Não podendo quedar-se silente, como o fez, incorrendo em infração ao disposto na norma em comento.

61. Ademais, do próprio Parecer citado 375/2019/GTFI/GEOP/SFI infere-se que operou sob alegação de treinamento, ao constatar que consumiu enorme quantidade de combustível nesse mesmo período.

62. Logo, subsume-se que as alegações não foram suficientes para desconstruir a ocorrência infracional fartamente apontada nos autos.

63. **DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO**

64. Por todo o exposto nesta decisão e tudo o que consta nos autos do presente processo, se considera configurada a infração descrita no item 120.321(e) do RBAC, por fornecer à empregado que desempenha Atividade de Risco à Segurança Operacional na Aviação Civil (ARSO,) ou supervisor, atualização de treinamento referente ao subprograma de educação nos últimos 5 anos.

65. A Resolução ANAC nº 472, de 2018 entrou em vigor em 04/12/2018 e revogou a Resolução ANAC nº 25, de 2008 e a Instrução Normativa nº 08, de 2008 e, dentre outras disposições, estabeleceu em seu Art. 82, que as novas disposições aplicam-se a todos os processos em curso, sem prejuízo dos atos já praticados e da aplicação das normas vigentes à época dos fatos, inclusive no que concerne às sanções aplicáveis.

66. A sobredita Resolução ANAC nº 25, de 2008, estabeleceu que a sanção de multa será expressa em moeda corrente, calculada a partir do valor intermediário (grifo meu) constante das tabelas aprovadas em anexo àquela Resolução, salvo existência de previsão de sanção constante de legislação específica.

67. Quanto à gradação das sanções ficou estabelecido no Art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 que na dosimetria da aplicação de sanções serão consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes e quando inexistentes causas atenuantes ou agravantes ao caso ou quando elas se compensem deve ser aplicada a sanção no patamar médio da tabela anexa à Resolução.

68. **Das Circunstâncias Atenuantes**

69. Para o reconhecimento da circunstância atenuante prevista no inciso I do § 1º do art. 36, da Resolução ANAC nº 472/2018, (“o reconhecimento da prática da infração”) entende-se que o ente regulado deve reconhecer não só a prática do ato, mas também o fato de que essa conduta infringiu norma

de competência da Autoridade de Aviação Civil, além de não incorrer em atitude processual contraditória para com o reconhecimento como, por exemplo, defender-se no mérito ou buscar imputar a responsabilidade pela prática da infração a outrem.

70. *In casu*, a Interessada não reconhece a prática da infração, conforme o disposto no § 1º, bem como alega ocorrência de fato adverso ao descrito no Auto de infração, não o podendo usufruir de tal benefício.

71. No mesmo sentido, a interessada não demonstrou, nos autos, ter adotado voluntariamente qualquer providência eficaz para amenizar as consequências da infração. Registre-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 472/2018.

72. Para a análise da circunstância atenuante prevista no inciso III do § 1º do 36, da Resolução ANAC nº 472/2018, ("a inexistência de aplicação de penalidades no último ano"), no caso em tela, verificam-se atenuantes, pois a autuada não recebeu penalidades no último ano anterior à data da infração), conforme consulta ao Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC nº 5741204, da ANAC, na data desta decisão.

73. **Das Circunstâncias Agravantes**

74. Quanto à existência de circunstâncias agravantes, não foram encontrados quaisquer outros elementos que configurem as hipóteses previstas no § 2º do 36, da Resolução ANAC nº 472/2018.

75. **Da sanção a ser aplicada em definitivo** - Por tudo o exposto, dada a existência de circunstâncias atenuantes e ausência de agravantes aplicáveis ao caso, entendendo que deva ser mantida a sanção aplicada pela primeira instância administrativa no patamar mínimo, isto é, **R\$ 8.000,00 (oito mil reais)**

76. **CONCLUSÃO**

Ante o exposto, sugiro:

- CONHECER do recurso e, no mérito, **NEGAR-LHE PROVIMENTO, MANTENDO** o valor da multa aplicada na **DECISÃO DE PRIMEIRA INSTÂNCIA**, em favor da REDEX AEROAGRICOLA LTDA. - EPP, no patamar mínimo, isto é, **R\$ 8.000,00 (oito mil reais)**, por deixar de apresentar cópia autenticada do Diário de Bordo da aeronave de marcas PT-GOR no período de 10/12/2015 a 30/01/2018, solicitada por meio do Ofício nº 362/2018/GTFI/GEOP/SFI-ANAC, de 05/07/2018, conduta tipificada no art. 299, inciso VI, da Lei nº 7.565/1986 (CBA).
- Submeta-se ao crivo do decisor.

Eduardo Viana
SIAPE - 1624783

Membro Julgador - Portaria ANAC nº 1381/DIRP/2016



Documento assinado eletronicamente por **Eduardo Viana Barbosa, Analista Administrativo**, em 26/07/2021, às 17:33, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **6001749** e o código CRC **5B1332C8**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
CJIN - CJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 158/2021

PROCESSO Nº 00058.027890/2020-93
INTERESSADO: REDEX AEROAGRICOLA

1. Trata-se de recurso em desfavor de decisão que confirmou a conduta descrita pelo Auto de Infração nº 2181/2020, por descumprimento da legislação vigente com fundamento no Inciso VI do artigo 299 do(a) Lei 7565 de 23/12/1986, com aplicação de multa.

2. Recurso conhecido e recebido sem efeito suspensivo, vez que apresentado na vigência do art. 38 da Resolução ANAC nº 472, de 2018. Não se enxerga "justo receio de prejuízo de difícil ou incerta reparação decorrente da execução" do art. 61, p. un., da Lei 9.784/1999 que justifique a aplicação do efeito suspensivo. Encaminhamento à eventual cobrança apenas depois de concluído o litígio administrativo.

3. De acordo com a proposta de decisão (SEI nº 6001749). Ratifico na integralidade os entendimentos da análise referenciada, adotando-os como meus e tornando-os parte integrante desta decisão, com respaldo nos termos do artigo 50, §1º da Lei nº 9.784, de 1999.

4. **As alegações do interessado não foram eficazes para afastar a aplicação da sanção administrativa. Restando, assim, configurada a infração apontada pelo AI.** Falhou o interessado em fazer prova desconstitutiva da infração, à luz do art. 36 da Lei 9.784/1999.

5. Dosimetria adequada para o caso, conforme parecer.

6. Dito isto, com base nas atribuições a mim conferidas pelas designações que constam nas Portarias ANAC nº 751, de 07/03/2017, e nº 1.518, de 14/05/2018, e com fundamento no art. 42 da Resolução ANAC nº 472, de 2018, e competências conferidas pelo artigo 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381, de 2016 e atribuições dispostas no art. 8º da Portaria nº 4.790/ASJIN, de 12/04/2021, monocraticamente, DECIDO:

- CONHECER do recurso e, no mérito, **NEGAR-LHE PROVIMENTO, MANTENDO** o valor da multa aplicada na **DECISÃO DE PRIMEIRA INSTÂNCIA**, em desfavor da REDEX AEROAGRICOLA LTDA. - EPP. no patamar mínimo, isto é, **R\$ 8.000,00 (oito mil reais)**, por deixar de apresentar cópia autenticada do Diário de Bordo da aeronave de marcas PT-GOR no período de 10/12/2015 a 30/01/2018, solicitada por meio do Ofício nº 362/2018/GTFI/GEOP/SFI-ANAC, de 05/07/2018, conduta tipificada no art. 299, inciso VI, da Lei nº 7.565/1986 (CBA).

À Secretaria.

Notifique-se.

Publique-se.

Cássio Castro Dias da Silva

SIAPE 1467237

Portarias ANAC nº 751, de 07/03/2017, e nº 1.518, de 14/05/2018

Presidente Turma Recursal



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 02/08/2021, às 17:42, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **6002165** e o código CRC **0EA79519**.

