



VOTO

PROCESSO: 00058.543185/2017-33

INTERESSADO: BOLZAER AVIACAO AGRICOLA LTDA - ME

RELATOR: RICARDO BISINOTTO CATANANT

1. FUNDAMENTAÇÃO JURÍDICA

1.1. A Lei nº 11.182/2005, em seu art. 8º, incisos X, XXXV e XLIII combinado com a Lei nº 9.784/1999 estabelece a competência da Agência para regular e fiscalizar as atividades de aviação civil, reprimir infrações à legislação e decidir, em último grau de recurso, sobre as matérias de sua competência:

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 infraestrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:

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;

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

XLIII – decidir, em último grau, sobre as matérias de sua competência;

Lei nº 9.784/1999

Art. 48. A administração tem o dever de explicitamente emitir decisão nos processos administrativos e sobre solicitações ou reclamações, em matéria de sua competência.

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

1.2. O Regimento Interno desta Agência, Resolução ANAC nº 381/2016, estabelece como competência da Diretoria da ANAC, conforme art. 9º, XXVIII, julgar, em segunda instância administrativa, os recursos interpostos às sanções de suspensão ou cassação, com ou sem cumulação de sanção pecuniária, aplicadas em Primeira Instância administrativa.

1.3. Complementarmente, adotam-se os ritos processuais estabelecidos na Resolução ANAC nº 472/2018, que em seu art. 46 delimita, também, quando o recurso à Diretoria é cabível:

Resolução nº 472/2018

Art. 46. Cabe recurso à Diretoria, em última instância administrativa, a ser apresentado no prazo de 10 (dez) dias, quando as decisões proferidas pela autoridade competente para julgamento implicarem sanções de cassação, suspensão ou multa acima do valor de R\$ 100.000,00 (cem mil reais).

1.4. Apesar de no caso em tela o valor da multa aplicada ser de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais), tem-se que cumulativamente foi aplicada sanção de suspensão do Certificado de Operador Aéreo – COA emitido em favor da empresa Bolzaer Aviação Agrícola Ltda., pelo período de 40 (quarenta) dias. Constatou-se, portanto, que a matéria em discussão é de alçada desta Diretoria Colegiada, estando os encaminhamentos feitos pela Superintendência de Ação Fiscal – SFI revestidos de amparo legal, podendo concluir que estão atendidos os requisitos de competência para a análise e a deliberação sobre o presente recurso administrativo apresentado pela interessada.

2. DO RECURSO APRESENTADO

2.1. De início, a interessada solicitou a recepção do recurso com efeito suspensivo. Tal pedido foi analisado e afastado quando da análise de admissibilidade do recurso, uma vez que o ofício de comunicação da decisão de primeira instância já contemplou o efeito suspensivo “haja vista ter ali restado expressamente consignado que seus efeitos produzir-se-iam a contar da data do seu trânsito em julgado” (SEI 5310657).

2.2. Em suas alegações recursais, a empresa aponta, de maneira resumida, que não existiria nos autos e relatórios indicação de data e hora da infração, de forma que tal fato teria trazido prejuízo ao seu direito ao contraditório e ampla defesa. Ademais, alega que a utilização dos regulamentos infralegais editados pela Agência para fundamentar a emissão de autos de infração não teriam amparo constitucional. Por fim, a empresa argumenta que teria regularizado suas atividades em relação à manutenção das aeronaves que opera por meio de contratação de mecânico certificado. Nesses termos, além do efeito suspensivo tratado anteriormente, a empresa requereu:

(...)

b) O provimento do presente recurso administrativo para reformar a decisão recorrida e decretar a nulidade do auto de infração, desconstituindo-o e tornando-o sem efeito, em razão das nulidades ora apontadas;

c) No caso de indeferimento do pedido de nulidade do auto de infração, o que se admite apenas a título de argumento, o afastamento da sanção de multa e de suspensão do COA, por descabida face a contratação de oficina mecânica homologada.

(...)

3. DA ANÁLISE DA ARGUMENTAÇÃO DA EMPRESA

3.1. Em um primeiro momento, aponta-se que o conteúdo de recurso apresentado à apreciação da Diretoria Colegiada repete os argumentos já levados à análise e rejeitados pela primeira instância julgadora. Tais argumentos, de fato, não merecem prosperar, tampouco merecem análise alongada, por já terem sido bem examinados na Decisão de Primeira Instância (SEI 4723040).

3.2. Assim, de maneira objetiva, quanto à argumentação de inconstitucionalidade no uso dos regramentos editados pela ANAC para regulação do setor aéreo e de sua fiscalização, como já exposto na fundamentação jurídica deste Voto, a ANAC possui competência de regular e fiscalizar os serviços aéreos, ainda, a própria Lei nº 7.565/1986, estabelece que as legislações complementares são fundamentais para a regulação do setor e das quais as normas estabelecidas pela ANAC fazem parte.

3.3. Já quanto ao apontamento de que inexistiria no auto de infração a indicação da data e hora da infração, verifica-se que foi disponibilizado à recorrente juntamente com auto de infração o Relatório de Fiscalização 5215/2017 (SEI 1387221) que contém de maneira pormenorizada todos os detalhes e achados da ação fiscal que deu origem ao auto recorrido, inclusive com fotografias feitas no momento da fiscalização, restando assim, de forma incontestada, a delimitação necessária da conduta praticada de modo suficiente a garantir à empresa seu exercício de defesa. Observa-se, inclusive, que a empresa não se contrapôs às evidências técnicas de descumprimento das normas vigentes em seu recurso, argumentando apenas sobre aspectos formais e processuais.

4. DA DOSIMETRIA E POSSIBILIDADE DE AGRAVAMENTO

4.1. Em 28/04/2021, após análise inicial dos autos, esta Diretoria verificou a possibilidade de agravamento da punição aplicada à empresa, como detalhado no Despacho DIR-RC 5630301, cujo trecho central transcrevo a seguir:

2. Após análise inicial do processo, verificou-se que a unidade de primeira instância se utilizou dos parâmetros previstos na Resolução nº 472/2018 para a decisão de arbitramento de punição, no entanto, a infração apurada no processo ocorrera em 2017, quando vigia a Resolução nº 25/2008 e a Instrução Normativa nº 008/2008, e deveriam essas terem sido utilizadas como base para o cálculo e determinação da multa e suspensão imputadas.

3. Diante de tal fato, verifica-se que a utilização dos referidos normativos poderá implicar em aumento da penalidade de suspensão, uma vez que a Instrução Normativa nº 008/2008 preconiza, no parágrafo único do art. 60, que “o prazo da suspensão será calculado tomando como base o período de 90 (noventa) dias”, enquanto na Resolução nº 472/2018 essa base de cálculo é o período de 60 (sessenta) dias.

4. Ademais, constata-se que o relatório de fiscalização indica que: i) a empresa aérea omitiu do órgão investigador e da ANAC a ocorrência de acidente aeronáutico com aeronave por si operada e

inviabilizou a realização de investigação aeronáutica; ii) foi realizada a manutenção de aeronave de forma inadequada, inclusive com uso de peças de modelo diverso da aeronave; e iii) a empresa não foi capaz de apresentar paradeiro de peças acidentadas e o tratamento que foi dado a elas.

5. Além disso, considerando ainda que o uso de aeronave com manutenção inadequada coloca em risco a vida dos operadores do equipamento, as pessoas e bens em solo, bem como a confiança no sistema de aviação civil brasileiro, tem-se que tais fatos podem indicar que a empresa vinha cometendo práticas reiteradas de infrações graves, adotando procedimentos ou práticas, no exercício de suas atividades, que revelariam falta de idoneidade profissional para o exercício das prerrogativas de seus certificados e das atividades aéreas para as quais foi autorizada, bem como que a empresa poderia estar a executar suas atividades com violação das normas de segurança dos serviços aéreos.

6. Nesses termos, conforme previsto no art. 299, incisos I, II e VII, da Lei nº 7.565, de 19/12/1986, as ações praticadas pela empresa são passíveis de aplicação de sanção de cassação de suas certificações e autorizações.

4.2. Em 19/05/2021, a empresa foi devidamente notificada quanto à possibilidade de agravamento, Ofício nº 4258/2021/ASJIN-ANAC (SEI 5737028 e 5742246), e em resposta solicitou o pagamento da multa aplicada.

4.3. A Superintendência de Administração e Finanças – SAF emitiu o boleto requerido (SEI 5784185) e a empresa realizou o pagamento conforme comprovante datado de 02/06/2021 (SEI 5791143).

4.4. Posteriormente, a Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância - ASJIN restituiu os autos para continuidade da análise desta Diretoria, momento no qual a interessada juntou carta datada de 02/06/2021 (SEI 5792640), transcrita abaixo:

Diante do exposto no Despacho à Relatoria, em relação ao transcurso do prazo concedido para nos manifestarmos, venho através deste, ressaltar que:

Entendemos que a nossa manifestação foi realizada, através da Carta de Solicitação de Boleto para pagamento. O qual, assim que foi recebido foi imediatamente pago.

Em razão da improcedência dos recursos administrativos que tinham por finalidade a defesa em relação a sanção aplicada, a nossa empresa entendeu que tendo como objeto a multa, uma vez paga, houve o cumprimento da penalidade imposta.

Assim, uma vez suprida a pena aplicada, o processo estaria superado. Além disto, neste momento agravar a penalidade imposta inicialmente seria no mínimo controverso. Acreditamos que o Despacho em questão presume o não pagamento da multa, diferente do ocorrido.

Nesse sentido, visto que a penalidade já foi cumprida com o pagamento da multa, pedimos pelo acolhimento de suspensão de agravamento do processo.

4.5. Em que pese o pedido de suspensão do processo feito pela empresa, aponta-se que, após a indicação de possibilidade de agravamento, o simples pedido de desistência feito pela recorrente não é fato suficiente para encerramento do processo. Tal preceito está claramente evidenciado no art. 45 da Resolução nº 472/2018, se não vejamos:

Art. 45. O recorrente poderá desistir do recurso interposto a qualquer tempo, exceto na hipótese de já ter sido proferida manifestação acerca da possibilidade de agravamento da sanção. (grifo meu)

4.6. Ainda, a Lei nº 9.784/1999, em seu art. 51, garante à administração pública a possibilidade de prosseguimento de processo administrativo, mesmo após manifestação de desistência do interessado:

Art. 51. O interessado poderá, mediante manifestação escrita, desistir total ou parcialmente do pedido formulado ou, ainda, renunciar a direitos disponíveis.

(...)

§ 2º A desistência ou renúncia do interessado, conforme o caso, não prejudica o prosseguimento do processo, se a Administração considerar que o interesse público assim o exige. (grifo meu)

4.7. Considerando que o caso em tela trata de fato sensível à segurança da aviação civil brasileira, bem como o fato de a desistência ofertada ter ocorrido após a indicação de possibilidade de agravamento de punição, aponto pela rejeição do pedido feito pela empresa em sua carta de 02/06/2021, dando prosseguimento à análise dos autos. Considerando, ainda, o pagamento da multa registrado nos autos, a análise seguinte se deterá em avaliar a aplicação de suspensão decidida pela primeira instância.

4.8. Quanto à proporcionalidade auferida na análise de dosimetria, observa-se que nos recursos apresentados não foram trazidas novas circunstâncias atenuantes, tampouco se identificou circunstâncias

agravantes.

4.9. Assim, para a infração em análise, cuja tipificação se deu nas normas vigentes à época, sendo seções 3.1.3 e 4.1.1 da NSCA 3-13 c/c as seções 43.3 (a) e (e) do RBAC 43 c/c as seções 5.2 e 5.4 da IS nº 43.13.004-A c/c o art. 302, inciso III, alínea “e”, da Lei Federal nº 7.565/1986 (CBA), e ainda sendo o caso de aplicação da Resolução nº 25/2008 e a Instrução Normativa nº 008/2008, também vigentes à época, entendo ser adequada a adoção de suspensão do Certificado de Operador Aéreo – COA da empresa pelo período de **60 (sessenta) dias**.

4.10. Quanto à possibilidade de cassação dos certificados e autorizações outorgados à empresa, tendo ela afirmado em seu recurso que está empenhada em manter as suas atividades e manutenção de suas aeronaves de forma regular observando a contratação de profissionais certificados, entendo que não se faz necessária, no momento, a aplicação de tal tipo de punição.

4.11. Neste ponto, contudo, destaco que a empresa aérea aqui em análise possui histórico de apontamentos de inconformidades normativas e acidentes / incidentes aeronáuticos que cabe serem retratados os principais pontos:

Período	Descrição	Acompanhamento / Processos
Junho / 2016	Aeronave PT-UCI – Durante inspeção foi verificada a realização de manutenção por oficina / profissional não-homologado.	00068.500779/2016-50
	Aeronave PT-UZL – Durante inspeção foi verificada a realização de manutenção por pessoa não autorizada.	00068.500917/2017-81 Este processo resultou, em 09/07/2020 em multa de R\$ 4.000,00 e suspensão do COA da empresa pelo prazo de 60 dias .
	Aeronave PT-AUU – Durante inspeção foi verificada a realização de manutenção por pessoa não autorizada.	00068.500920/2017-03
	Aeronave PT-VYP – Durante inspeção foi verificada a realização de manutenção por pessoa não autorizada.	00068.500925/2017-28
Fevereiro / 2017	Ocorrência de acidente aeronáutico envolvendo a aeronave PT-UQQ – Acidente por perda de controle / decolagem em pista com dimensão inferior à requerida.	CENIPA 66352 A-021/CENIPA/2017 00058.023804/2020-73
Novembro / 2017	Ocorrência de acidente aeronáutico envolvendo a aeronave PT-VTW – operador não conseguiu fazer com que a aeronave saísse do solo, ultrapassando o cumprimento da pista e capotamento. A empresa não comunica de maneira imediata o acidente, e descaracterizou o local da ocorrência inviabilizando a investigação do CENIPA.	CENIPA 77351 A-142/CENIPA/2017
	Processo aqui em análise, referente ao AI 3027/2017: Não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves. Recuperação da aeronave PT-VTW com peças inadequadas e sem autorização.	00058.543185/2017-33

Fevereiro / 2018	Suspensão cautelar do Certificado de Operador Aéreo da empresa.	00058.539789/2017-85
Março / 2018	Ocorrência de acidente aeronáutico envolvendo a aeronave PT-BIT – Acidente por colisão da aeronave com rede elétrica de alta tensão durante voo de teste de manutenção.	CENIPA 77731 A-040/CENIPA/2018 00058.003362/2020-49
Janeiro / 2019	Ocorrência de acidente aeronáutico envolvendo a aeronave PT-UQQ – Acidente ainda em análise, relatado pouso de emergência e capotamento.	CENIPA 78407 Relatório ainda em aberto
Julho / 2020	Decisão de diretoria colegiada pela aplicação de multa de R\$ 4.000,00 e suspensão de COA pelo período de 60 (sessenta) dias.	00068.500917/2017-81
Agosto / 2020	Ocorrência de incidente aeronáutico grave envolvendo a aeronave PT-UQQ – Incidente decorrente de falha de motor.	CENIPA Ocorrência 79489 Sem relatório. Processo 2020045700

4.12. Verifica-se, pelo relato acima, que a empresa nos últimos quatro anos possui um histórico preocupante de irregularidades e ocorrência de acidentes e incidentes. Observa-se que ela possuía um comportamento de realização inadequada de manutenção e de omissão de ocorrências. Tais fatos revelam possíveis negligências da regulada em atender as normas aeronáuticas, em especial as relacionadas à segurança, e são indicativos de uma gestão deficiente e incapaz de atender às normas.

4.13. Aponta-se, desse modo à BOLZAER AVIAÇÃO AGRÍCOLA LTDA., que independentemente das medidas que ela alega ter passado a adotar e das fiscalizações realizadas por esta Agência, a empresa tem o dever e a obrigação de atender aos requisitos regulatórios estabelecidos pela ANAC, e deve adotar de maneira ativa e voluntária as boas práticas de segurança operacional, de gestão, e de cumprimento de regras relacionadas às autorizações que detém, sendo isso, inclusive, condição imperiosa para manutenção dessas.

4.14. Assim, não obstante a punição aplicada no presente processo, reitera-se o alerta à empresa que a adoção de procedimentos ou práticas que revelem falta de idoneidade profissional para o exercício de suas atividades autorizadas; a execução de serviços aéreos de forma a comprometer a segurança de pilotos ou de terceiros na superfície; e a prática reiterada de infrações graves, são fatores que poderão levar a eventual cassação de sua autorizações e certificados outorgados por esta Agência, além de responsabilização em outras esferas.

5. DAS RAZÕES DO VOTO

5.1. Assim sendo, ante todo o exposto e com base no conteúdo dos autos, e considerando o pagamento da multa já realizado pela interessada, **VOTO** pelo conhecimento do Recurso Administrativo apresentado pela BOLZAER AVIAÇÃO AGRÍCOLA LTDA. e no mérito, por **NEGAR-LHE PROVIMENTO**, reformando, no entanto, a decisão em primeira instância, para aplicar-lhe, também, sanção de suspensão do Certificado de Operador Aéreo – COA da empresa pelo período de 60 (sessenta) dias.

5.2. Por fim, na oportunidade solicito à ASJIN que, previamente à comunicação da decisão à interessada, observe o pagamento que já consta comprovado nos autos.

É como voto.

RICARDO BISINOTTO CATANANT

Diretor - Relator



Documento assinado eletronicamente por **Ricardo Bisinotto Catanant**, Diretor, em 17/06/2021, às 11:14, 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 <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **5828330** e o código CRC **F7FA4DF7**.