PARECER Nº **1416/2019/JULG ASJIN/ASJIN**
PROCESSO Nº 00065.056538/2018-51
INTERESSADO: DAESP - DEPARTAMENTO AEROVIÁRIO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Submeto à apreciação de Vossa Senhoria Proposta de DECISÃO ADMINISTRATIVA DE SEGUNDA INSTÂNCIA sobre deixar de garantir que nenhum equipamento ou instalação permaneça na faixa de pista de táxi, nos termos da minuta anexa.

Brasília, 18 de novembro de 2019.

ANEXO

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**
00065.056538/2018-51	668596190	006451/2018	DAESP	09/10/2018	26/10/2018	31/10/2018	14/11/2018	26/08/2019	09/09/2019	03/09/2019	R$ 8.000,00	07/10/2019

Enquadramento: Lei nº 7.565/86, artigo nº 289; RBAC 153, item 153.101 (a); Res. ANAC nº 25/2008, Anexo III, Construção, Modificação, Operação, Manutenção e Resposta à Emergência em Aeródromos, item 23.

Infração: Deixar de garantir que nenhum equipamento ou instalação permaneça na faixa de pista de táxi.

Proponente: Eduardo Viana Barbosa – SIAPE 1624783 (Portaria Nomeação Membro Julgador ANAC nº 1381, DIRP/2016).

INTRODUÇÃO

1. **HISTÓRICO**

2. **Do auto de Infração:** Operador de aeródromo civil público (exceto helipontos e heliportos) - Permitir que equipamento ou instalação permaneça nas áreas previstas, a menos que sua localização seja necessária para o desempenho de suas funções de navegação aérea ou de segurança operacional e que esteja de acordo com os requisitos estabelecidos no RBAC nº 154.

3. **Do Relatório de Fiscalização:**

4. Houve descumprimento de regras afetas à construção e à operação de aeródromos ? Itens 154.221 (c) do RBAC 154 e 153.101 (a) (3) do RBAC 153. De acordo com informações do Relatório de Fiscalização (072P/SIA-GFIC/2018), o operador do aeródromo descumpriu o dever de garantir que nenhum equipamento ou instalação permaneça na faixa de pista de táxi, a menos que seja necessário para o desempenho de atividades de navegação aérea ou de segurança operacional e esteja de acordo com os requisitos do RBAC 154. Havia placas de concreto na faixa de pista de táxi paralela à pista de pouso e decolagem. (Figuras 07 e 08)

5. Em **Defesa Prévia**, a empresa alega que, o Departamento Aeroviário do Estado de São Paulo - DAESP celebrou um Convênio com a União cujo objeto é a parceria na administração dos Aeroportos situados no interior do Estado. Neste Convênio, a União outorga ao Estado, nos termos da legislação vigente, a concessão para administrar os aeroportos que menciona.

6. Infere-se do Convênio assinado, que o DAESP é parceiro da União quando administra os aeroportos do interior do Estado de São Paulo. Trabalham para um fim comum. Assim, o DAESP não é contratado pela ANAC. É Parceiro daquele Órgão.

7. Ao tipificar a conduta no Auto de Infração, o servidor da Agência Nacional de invoca o artigo 289, inciso I, da Lei n^ 7.565/86. Vamos a ela. Civil is GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO SECRETARIA DE LOGÍSTICA E TRANSPORTES DEPARTAMENTO AEROVIÁRIO DO ESTADO DE SÃO PAULO SÃO PAULO AEROPORTOS Art. 289 Na infração aos preceitos deste Código ou da legislação complementar, a autoridade aeronáutica poderá tomar as seguintes providencias administrativas:

8. I. Multa;

9. II. Suspensão dos certificados, licenças ou concessões ou autorizações;

10. III. Cassação dos certificados, licenças, concessões ou autorizações;

11. IV. Detenção, interdição ou apreensão de aeronave, ou do material transportado;

12. V. Intervenção nas empresas concessionárias ou autorizadas.

13. Ora, não existe aplicação de sanções sem prévia cominação legal. Administrativamente, por exemplo, aplicar multa a um motorista que tenha violado as regras de trânsito, sem mencionar o artigo que violou, é antijurídico e mesmo antidemocrático. No Auto de Infração lemos que a Autarquia violou o caput do artigo 289. Não sabemos a que item se refere. Não sabemos também qual preceito foi violado. O artigo 289 apenas está prometendo o que anuncia nos itens de um a cinco que são as sanções ali elencadas. O servidor que aplicou o Auto de Infração teria que apontar, conforme dispõe o artigo 289, o item e o preceito do Código ou da Legislação Complementar que a Autarquia violou. Queremos insistir que o servidor nunca pode se basear em Portarias ou Instruções para aplicar pena. O servidor da ANAC está procedendo com o Departamento tal qual um servidor do transporte procederia ao escrever: "Multa de R$ 186,00 por ter violado os preceitos do Código de Trânsito". Se não anuncia o tipo violado não se pode cogitar em sanção.

14. Falemos mais a respeito do Princípio da Legalidade. A fonte única do direito sancionador é a norma legal. Não existe multa sem prévia cominação legal. Não existe multa vagando fora da lei escrita. A multa que castiga não pode ser suprida por resolução ou portaria. Só a Lei Municipal, Estadual ou Federal pode criar multa. Se a ANAC considera que existe lacuna na legislação, movimente-se a Agência para buscar, no âmbito do Poder Legislativo, a norma que preencha a lacuna. O princípio da Legalidade é fundado na liberdade individual contra a expansiva autoridade do Estado. Multa sem prévia cominação legal foi típica na Rússia Soviética e na Alemanha de Hitler. Recentemente, ainda acontece em Cuba e na China. O princípio da legalidade é baluarte da liberdade individual. A ninguém é dado ignorar a lei. Mas

como pode o DAESP conhecer a norma que impõe multa, se ela não existe. O DAESP vive em constante sobressalto, sempre sujeito a ser penalizado por um ato administrativo ou por omissão dele sem que a ação ou omissão estejam previstas em lei. Para a ANAC é multado o órgão que pratica uma ação que a lei declara punível ou, se a lei não declara, é multado o órgão que, segundo ela, mereça punição. Imaginar-se que é possível aplicar multa sem prévia legislação, estaríamos num regime social em que se aboliria a prevenção geral. Se a multa advém de uma conduta é absurdo punir um órgão com apoio em uma GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO SECRETARIA DE LOGÍSTICA E TRANSPORTES DEPARTAMENTO AEROVIÁRIO DO ESTADO DE SÃO PAULO SÃO PAULO AEROPORTOS lei Inexistente. Os Departamentos Aeroviários do País estão sendo esmagados pelo rolo compressor da Agência Nacional de Aviação Civil.

15. Não Procede a Infração Anunciada

16. A Administradora do Aeroporto de Marília informou que as placas de concreto encontradas resultaram de poucos restos de materiais que seriam recolhidos posteriormente. Todo material encontrado foi imediatamente recolhido e a área encontra-se livre de qualquer objeto, conforme comprovam as fotos que ora juntamos. Releva notar que, conforme consta no referido Relatório, o DAESP tem o prazo de sessenta dias corridos, contados a partir de seu recebimento, para fornecer informações sobre as ações tomadas ou previstas para saneamento das não conformidades apontadas na Inspeção Aeroportuária, bem como a implementação de eventuais ações mitigadoras para garantia da segurança das operações, no caso de as correções não terem sido imediatas. Com apoio nestas informações, o Departamento Aeroviário do Estado de São Paulo insiste na revogação do Auto de Infração n- 6451/2018, posto que as ações tomadas para saneamento das não conformidades foram imediatamente realizadas, folgadamente dentro do prazo fixado pela ANAC, de sessenta dias corridos.

a) Nestes termos. Pede deferimento.

17. A **Decisão de Primeira Instância (DC1)** condenou a interessada à sanção de multa no valor de **R$ 8.000,00 (oito mil reais**), levando-se em conta as circunstâncias previstas nos diversos incisos do § 1º e § 2º do artigo 32 da Resolução nº. 472/2018, pelas três ocorrências.

18. **Do Recurso**

19. O interessado reitera integralmente as alegações apresentadas em sede de Defesa Prévia.

20. É o relato.

21. **PRELIMINARES**

22. Conheço do Recurso vez que presentes seus pressupostos de admissibilidade e tempestividade, recebendo-o em efeito suspensivo em conformidade com o art. 16 da Resolução ANAC nº 25/2008 (norma vigente à época dos fatos).

23. **Da regularidade processual**

24. 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.

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

26. **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 deixou de as barreiras de segurança instaladas e mantidas dentro de uma área livre de obstáculos que possibilite a realização de vistoria para verificação da sua integridade e que dificulte a escalada de intrusos, infração capitulada no item 153.101(a) do RBAC 153:

> **RBAC 153**
>
> 153.101 Posicionamento de equipamentos na área operacional do aeródromo
>
> (a) O operador de aeródromo deve garantir que nenhum equipamento ou instalação, a menos que sua localização seja necessária para o desempenho de suas funções de navegação aérea ou de segurança operacional e que esteja de acordo com os requisitos estabelecidos no RBAC nº 154, permaneça:
>
> (1) na faixa de pista;
>
> (2) na RESA;
>
> (3) na faixa de pista de táxi; ou
>
> (4) em uma zona desimpedida (clearway), caso constitua perigo para uma aeronave em voo.

27. conduta culminada ao art. 289, inciso I do CBA:

> Art. 289. Na infração aos preceitos deste Código ou da legislação complementar, a autoridade aeronáutica poderá tomar as seguintes providências administrativas:
>
> I - multa;

28. 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.

29. **Das alegações do Interessado:**

30. **Da alegação de ter adotado medidas mitigadoras posteriores à Infração:**

31. Ora, para fins de reconhecimento de possível ação mitigadora faz-se necessário que essa ocorra anteriormente à ação fiscalizadora e que essa não tenha sido por ela motivada, como entende essa Assessoria:

> SÚMULA ADMINISTRATIVA ANAC 02.02: Para fins de concessão da atenuante de "adoção voluntária de providências eficazes para evitar ou amenizar as consequências da infração, antes de proferida a decisão" (art. 22, §1º, inciso II, da Res. 25/2008) as providências tomadas pela autuada não podem decorrer reação à ação fiscalizatória da ANAC.

32. **Da alegação de que a multa contraria os Artigos 5º e 6º da Resolução 472/2008:**

33. De fato, a citada norma prevê procedimentos administrativos preventivos face à constatação de irregularidades, quando em ações fiscalizatórias como se depreende da leitura dos artigos em comento:

> TÍTULO II
>
> DAS PROVIDÊNCIAS ADMINISTRATIVAS PREVENTIVAS
>
> Art. 5º A aplicação de providência administrativa preventiva não constitui sanção ao regulado e tem por objetivo estimular o retorno ao cumprimento normativo de forma célere e eficaz.
>
> CAPÍTULO I
>
> DOS TIPOS DE PROVIDÊNCIAS ADMINISTRATIVAS PREVENTIVAS
>
> Art. 6º Constituem-se providências administrativas preventivas:
>
> I - Aviso de Condição Irregular - ACI; e
>
> II - Solicitação de Reparação de Condição Irregular - SRCI.

34. Porém, em leitura mais abreviada do mesmo codex, em seu Artigo 84, percebe-se que a vigência desse somente se dera após a data da infração, 09/10/2018, ou seja quando ainda vigorava a Resolução ANAC nº 25/2008, e que não dispunha de entendimento nesse sentido:

> **Art. 84. Esta Resolução entra em vigor 180 (cento e oitenta) dias após sua publicação.**
>
> **{grifo nosso}**

35. Ainda, pela mesma linha interpretativa, do mesmo normativo, verifica-se a impossibilidade de retroatividade da norma para aferição da conduta infracional, assim disposto:

> Art. 82. Esta Resolução aplica-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.
>
> **{grifo nosso}**

36. Assim, face o princípio da segurança jurídica ser uma garantia de estabilidade às relações jurídicas estabelecidas entre os indivíduos e entre estes e o Estado, de ordem e de paz social, infere-se a mesma intenção no sentido contrário. Em relação a isso o artigo 2.º, parágrafo único, inciso XIII, da Lei n.º 9.784/99, assim dispõe:

> Nos processos administrativos serão observados, entre outros, os critérios de:
>
> (...) XIII – interpretação de norma administrativa de forma que melhor garanta o atendimento do fim público a que se dirige, vedada aplicação retroativa de nova interpretação.

37. Ademais, exarou a Procuradoria entendimento nesse mesmo sentido pelo princípio do tempus regit actum, a sanção aplicável deverá ser aquela prevista na norma vigente à época dos fatos:

> Porém, a alegação de que a Autuada não pode ser condenada a cumprir uma obrigação de pagar embasada em norma que não pertence mais ao ordenamento jurídico (retroatividade da norma mais benéfica), cabe esclarecer que no processo sancionador deve haver previsão normativa da aplicação retroativa e, via de regra, **as condutas são avaliadas e punidas à luz das normas vigentes no momento de sua prática.** Este entendimento é corroborado pela Procuradoria Federal Junto à ANAC no Parecer nº 143/2015/PROT/PFANAC/PGF/AGU, que tratou da retroatividade da norma mais benéfica no processo sancionador:
>
> (...)
>
> 17. De se ressalvar que a questão da aplicação ou não do princípio penal da retroatividade da lei benéfica no direito administrativo punitivo foi enfrentada pelo Superior Tribunal de Justiça, tendo sido bem elucidada por José Galdino, no texto *"A aplicação do princípio da retroatividade benéfica no direito administrativo punitivo à luz da jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça".*
>
> (...)
>
> 19. Em regra, considerando a forma de aplicação da lei no tempo, as normas legais, em sentido amplo, têm aplicabilidade imediata e geral. A admissão da retroatividade constitui exceção no ordenamento e, a despeito de não ser vedada, deve ser adotada com parcimônia.
>
> 20. Trata-se de postulado jurídico do *tempus regit actum*, que consagra regra da aplicabilidade da norma de direito material vigente à época da ocorrência do fato/conduta gerador, o qual possui matiz infraconstitucional na Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro (Decreto-Lei nº 4.657/42), cujo art. 6º assim dispõe:
>
> *Art. 6º A Lei em vigor terá efeito imediato e geral, respeitados o ato jurídico perfeito, o direito adquirido e a coisa julgada. (Redação dada pela Lei nº 3.238, de 1957)*
>
> *§ 1º Reputa-se ato jurídico perfeito o já consumado segundo a lei vigente ao tempo em que se efetuou. (Incluído pela Lei nº 3.238, de 1957)*
>
> *§ 2º Consideram-se adquiridos assim os direitos que o seu titular, ou alguém por êle, possa exercer, como aquêles cujo começo do exercício tenha têrmo pré-fixo, ou condição pré-estabelecida inalterável, a arbítrio de outrem. (Incluído pela Lei nº 3.238, de 1957)*
>
> *§ 3º Chama-se coisa julgada ou caso julgado a decisão judicial de que já não caiba recurso. (Incluído pela Lei nº 3.238, de 1957)*
>
> (...)
>
> 22. José Galdino destaca que a teoria da norma mais benéfica dever ser aplicada com moderação no processo administrativo, ante o maior dinamismo dessa seara jurídica e a diferença ontológica entre a sanção administrativa e a penal, bem assim em face da independência entre as instâncias. Transportar um princípio de um ramo do direito para outro exige certa ponderação.
>
> 23. No ponto, bastante oportuna a menção/transcrição de julgado do STJ, que refere existência de diferença ontológica entre a sanção administrativa e a penal, que permite transpor com reserva o princípio da retroatividade, argumento relativo à insegurança jurídica, que poderia ser gerado caso fosse adotada a posição que defende a retroação da lei mais benéfica (g.n):
>
> *"(...) A diferença ontológica entre a sanção administrativa e a penal permite transpor **com reservas o princípio da retroatividade**. Conforme pondera Fábio Medina Osório, "se no Brasil não há dúvidas quanto à retroatividade das nomas penais mais benéficas, parece-em prudente sustentar que o Direito Administrativo Sancionador, nesse ponto, não se equipara ao direito criminal, dado seu maior dinamismo".*
>
> 24. Com efeito, no caso do processo administrativo sancionador, não há como deixar de se ponderar acerca da abrangência do poder de polícia para a Administração Pública na sua função primordial de gerir a coletividade, na medida em que não raras vezes é indispensável a limitação da atividade privada para proteger o bem comum, isto é, o interesse da coletividade. Assim, para

> bem exercitar este poder, a Administração precisa realizar um processo administrativo que garanta ao administrado o pleno gozo das garantias processuais legais e constitucionais, porquanto a liberdade do indivíduo deve estar resguardada de eventuais excessos administrativos.
>
> 25. De se referir que o Direito Penal tutela bem jurídico distinto do Direito Administrativo. Na esfera penal, há um gravame mais sério, muitas vezes relacionada à liberdade do indivíduo, já no âmbito administrativo, as penalidades estão relacionadas, na maioria das vezes, a penalidades de cunho material (econômico). Deste modo, retroatividade da lei mais benéfica em material penal tem um viés humanitário que não se repete no campo administrativo, não justificando tal retroatividade.
>
> 26. Nessa linha de raciocínio, não há como deixar de referir que o direito administrativo lida com uma realidade social muito dinâmica - diferente inclusive do que ocorre no direito penal -, regulando situações que mudam constantemente (exemplos: vigilância sanitária, meio ambiente, saúde suplementar, defesa do consumidor, mercado de capitais, livre iniciativa e concorrência no mercado, qualidade de produtos, mercado financeiro etc) e não aplicar a penalidade administrativa àqueles que praticaram conduta proibida, sob a égide da lei anterior, significa premiá-los com uma omissão estatal, que iria na contramão do pretendido caráter pedagógico e preventivo da sanção administrativa.
>
> Concluiu o Parecer:
>
> Em resumo, são as conclusões exaradas neste Parecer:
>
> a) Em síntese, as regras para aplicação da retroatividade nas normas no processo sancionador, diante de um caso concreto, devem ser resultado dos questionamentos: se existe previsão legal temática para aplicação retroativa da norma qual a norma mais benéfica ao imputado, se a vigente na data da ocorrência do fato ou aquela vigente no julgamento, sendo vedado a criação de uma *lex tertius* híbrida por fim, se as duas cominarem punição idêntica, **deve-se aplicar a regra (*tempus regit actum*), ou seja, a norma vigente na data do fato, não a superveniente, que constitui exceção**.
>
> b) Diante da importância da questão, promover acessibilidade às pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, utilizando-se as regras de retroação da norma mais benéfica no processo sancionador ao caso concreto, verificou-se que: inexiste previsão legal temática para aplicação retroativa da norma e punição idêntica, razão pela qual deve se aplicar a norma da data do fato (*tempus regit actum*), não a superveniente, que é exceção.
>
> **[destacamos]**

38. Emfim, pela inaplicabilidade da norma não vigente à época e a descrição dos fatos nos autos, entendo não ser aplicável o entendimento referente às medidas mitigadoras adotas posteriormente à autuação.

39. **Da arguição de ausência de previsão legal**

40. Ora, o artigo 289 do Código Brasileiro de Aeronáutica -CBA, prevê sempre que identificada infração aos preceitos ali constante, ou legislação complementar, sujeitar-se-á o infrator à providência administrativa de multa.

41. O artigo 1º, §3º, do mesmo Código, por sua vez, define que "*a legislação complementar é formada pela regulamentação prevista neste Código, pelas leis especiais, decretos e normas sobre matéria aeronáutica*".

42. Em interpretação sistêmica, observa-se que o art. 5º, da Lei 11.182/2005 – Lei de Criação da ANAC – erigiu a autarquia como autoridade de aviação civil assegurando-lhe as prerrogativas necessárias ao exercício adequado de sua competência. Dentre aquelas prerrogativas está o poder para editar e dar publicidade às instruções e regulamentos necessários à aplicação da própria Lei 11.182/2005 (art. 8º, inciso XLVI). Em consonância para com aquela competência, a ANAC editou as Resoluções nº 25, de 25/04/2008; Resolução nº 58, de 24/10/2008 o item 153, item 153.213; do RBAC 153 exatamente os normativos que serviram de supedâneo para a autuação da Agência. De se registrar: todas vigentes e de aplicação *erga omnes* quando da fiscalização em referência.

43. É possível entender pela técnica da exegese sistêmico-integrativa que aquelas resoluções, em especial o RBAC 153. .213 por descrever especificamente a conduta praticada pelo regulado se enquadram no escopo da "legislação complementar" referida no *caput* do art. 289 do CBA, uma vez que a partir de 2005 a ANAC se tornou a autoridade de aviação civil.

44. A Lei nº. 11.182/2005, ao criar o órgão regulador, concedeu-lhe competência para regular e fiscalizar os serviços aéreos e a outorga destes serviços, em conformidade, respectivamente, com o inciso X e o XIII, ambos do artigo 8º do citado diploma legal. No exercício da competência fiscalizatória, a ANAC se utiliza do disposto no inciso I do artigo 289 do CBA, o qual lhe confere a possibilidade da aplicação de multa como uma das providências administrativas possíveis. O descumprimento aos regulamentos por ela editados e fiscalizados é uma dessas hipóteses.

45. Neste contexto, o descumprimento dos preceitos constantes de normatização editada pela ANAC, autoridade de aviação civil, subjuga, nos termos daquele dispositivo, o infrator à sanção de multa ali prevista. Assim, à Autarquia estão asseguradas as respectivas competências de atuação, edição de normas, e fiscalização, insculpidas no art. 8º da sua Lei de criação, Lei 11.182/2005.

46. Neste sentido, uma vez que um dos agentes da ANAC, mediante fiscalização - exercício do manus do poder de polícia da agência insculpido também no artigo 8º da Lei 11.182/2005- identifique que determinada empresa deixou de cumprir o estabelecido pelo art. 3º, inciso IV da Resolução ANAC 08/2009, entendemos que está caracterizado o descumprimento à legislação complementar. Portanto, sustentável e obrigatório nos termos do art. 291 do CBA - a lavratura do auto de infração e subsequente aplicação de multa:

> Lei nº 7.565/86 (CBA)
>
> Art. 291. Toda vez que se verifique a ocorrência de infração prevista neste Código ou na legislação complementar, a autoridade aeronáutica lavrará o respectivo auto, remetendo-o à autoridade ou ao órgão competente para a apuração, julgamento ou providência administrativa cabível.
>
> § 1° Quando a infração constituir crime, a autoridade levará, imediatamente, o fato ao conhecimento da autoridade policial ou judicial competente.
>
> § 2° Tratando-se de crime, em que se deva deter membros de tripulação de aeronave que realize serviço público de transporte aéreo, a autoridade aeronáutica, concomitantemente à providência prevista no parágrafo anterior, deverá tomar as medidas que possibilitem a continuação do voo.

47. Em adição, subtende-se a incidência do artigo 299 da mesma lei que é o supedâneo concreto para a apenação da empresa.

48. Conforme elucidado acima, o artigo 1º, §3º, do CBA, define que "*a legislação complementar é formada pela regulamentação prevista neste Código, pelas leis especiais, decretos e normas sobre matéria aeronáutica*". Observa-se que:

> Dentre aquelas prerrogativas, frise-se, necessárias e inerentes à razão de ser e criação da própria agência reguladora, está o poder para editar e dar publicidade às instruções e regulamentos necessários à aplicação da própria Lei 11.182/2005 (art. 8º, inciso XLVI).

49. O artigo 8º, inciso IV, expressamente define competência da autarquia para o estabelecimento de normas. Especificamente quanto ao campo da infraestrutura aeroportuária, o permissivo se encontra no inciso XXI do mesmo dispositivo:

> Lei 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;
>
> (...)
>
> XXI – regular e fiscalizar a infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, com exceção das atividades e procedimentos relacionados com o sistema de controle do espaço aéreo e com o sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos;
>
> (...)
>
> XLVI – editar e dar publicidade às instruções e aos regulamentos necessários à aplicação desta Lei;

50. A esse respeito, destaque-se que O Estado brasileiro, a partir da instituição do movimento nacional de desestatização, passou a adotar um modelo gerencial de Administração Pública, passando a adotar papel preponderante na fiscalização e regulação de atividades econômicas, ao invés de explorá-las diretamente. MENDES, Conrad Hubner, explica que sem a atribuição regulamentar as agências não poderiam ser taxadas de "reguladoras":

51. "Possuindo poder normativo, então, consideraremos o ente uma agência reguladora. Esta será, portanto, não o ente que, simplesmente exerça regulação em qualquer das formas, mas, acima de tudo, o que possua competência para produzir normas gerais e abstratas que interferem diretamente na esfera de direito dos particulares." (MENDES, 2000, p. 129. MENDES, Conrado Hubner, Reforma do Estado e Agências Reguladoras: Estabelecendo os Parâmetros de Discussão. In: SUNDFELD, Carlos Ari (org.). Direito Administrativo Econômico, São Paulo: Malheiros Editores, 2000)

52. Fato é que entende a doutrina administrativa especializada, especificamente quanto à competência regulamentar das Agências Reguladoras , e por seguinte a competência da ANAC para definir infrações, haveria uma espécie de delegação limitada, ou seja, o Poder Legislativo disporia de parcela de suas atribuições em favor das agências reguladoras, abrindo espaço para que, no limite da delegação, possam, livremente, editar normas gerais e abstratas com força de lei.

53. Diogo de Figueiredo Moreira Neto, elucida:

> "A terceira técnica geral de delegação vêm a ser a delegalização, oriunda do conceito do desenvolvido na doutrina francesa da délégation de matières, adotado na jurisprudência do Conselho de Estado em dezembro de 1907 (...) a qual, modificando postura tradicional, no sentido de que o titular de um determinado poder não tem dele disposição, mas, tão somente o exercício, passou a aceitar, como fundamento da delegação, a retirada, pelo próprio legislador, de certas matérias do domínio da lei (domaine de la loi), passando-se ao domínio do regulamento (domaine de l´ordonnance)". (MOREIRA NETO, 2003: p. 122)
>
> Alexandre dos Santos Aragão leciona que não há inconstitucionalidade na deslegalização, que não consistiria propriamente em uma transferência de poderes legislativos, mas apenas na adoção, pelo próprio legislador, de uma política legislativa pela qual transfere a uma outra sede legislativa a regulação de determinada matéria. (ARAGÃO, 2005, p. 422-423). Sem embargo, os defensores da tese sustentam que própria Constituição Federal teria autorizado expressamente a deslegalização ao estabelecer no art. 48 que o Congresso Nacional poderia dispor de todas as matérias ali elencadas. Logo, ali presente expressa autorização para disposição da matéria, poderia o Congresso legislar, não legislar e até deslegalizar, caso assim entendido (MOREIRA NETO, 2003: p. 122).
>
> Fato é que a competência regulamentar encontra também respaldo na jurisprudência pátria. O Tribunal de Justiça de Minas Gerais, ao proferir voto no julgamento do agravo de instrumento nº 1.0145.05.224751-0/006 (1), publicado em 30/03/2009, manifestou-se sob o caso em apreciação naquela oportunidade que:
>
> "Cuida-se de um poder regulamentador geral e abstrato, não tendo qualquer incidência em casos concretos, como o dos autos, a justificar sua intervenção no feito, até porque as agências reguladoras exercem uma atividade delegada pelo Poder Executivo e Legislativo. Trata-se do chamado fenômeno da deslegalização ou delegação limitada. Em outras palavras, a retirada pelo próprio legislador, de certas matérias, do domínio da lei, para atribuí-las à disciplina normativa das agências."
>
> A 17ª Vara Federal do Rio de Janeiro, ao proferir Sentença na Ação Ordinária - Processo nº 0045608-32.2012.4.02.5101 (2012.51.01.045608-9), de 04/07/2013, manifestou-se sobre a matéria, conforme destaco parte da decisão:
>
> "Com base nas referidas normas legais, a ANAC editou a Resolução 25/08, posteriormente alterada pela Resolução 58/08, fixando as regras a serem observadas nos processos administrativos para a apuração de infrações e aplicação de penalidades. Perfeitamente hígidas, portanto, tais resoluções, eis que decorrentes do poder normativo da agência reguladora, inexistindo a necessidade de lei em sentido estrito que preveja o tipo infracional.

54. Indiscutível que as agências reguladoras produzem atos normativos gerais e abstratos de observância obrigatória para os particulares que exercem atividades inseridas no seu âmbito de regulação. As agência reguladoras foram idealizadas a partir da implementação do plano nacional de desestatização com a finalidade de servir de órgãos reguladores das atividades cuja exploração foi transferida ou permitida aos particulares. Assim, a noção de regulação está intimamente ligada a finalidade econômica e técnica, cabendo, destarte, a tais órgãos, a expedição de atos com conteúdo técnico ou econômico necessário ao fiel desempenho de sua função.

55. Isso posto, entendo que a competência normativa da ANAC também decorre na exegese sistêmica-integrativa inerente ao arcabouço do sistema normativo de aviação civil e tem respaldo na doutrina administrativa especializada, inclusive constitucional, uma vez estabelecida a figura do Estado Regulador.

56. Neste sentido, afasto tal argumento, por haver subsunção da conduta às disposições do CBA citadas supra, e também à norma complementar item 153.213 do RBAC nº 153 c/c Resolução nº 25/2008, Anexo III, Tabela II - Segurança da Aviação Civil - Construção, Modificação, Operação, Manutenção e Resposta à Emergência em Aeródromos, à medida em que o interessado não trouxe elementos que comprovassem que não deixou de garantir que nenhum equipamento ou instalação permaneça na faixa de pista de táxi.

57. **Da alegação de ser parceiro da União na administração dos aeroportos -**

58. Com as mudanças causadas pela própria natureza jurídica do Estado contemporâneo e a tendência mundial da menor interferência do Estado nas relações econômicas, o Brasil iniciou um processo de transferência à iniciativa particular que até então mantinham sob o seu controle.

59. A Constituição Federal, em seu artigo 175, estabeleceu a possibilidade de se transferir ao particular a prestação de serviços públicos, e dispondo ainda de lei específica para regular a relação entre o poder público e o particular. Foi então criada a Lei 8987/95 que rege a matéria.

60. Ao alegar ser parceiro da União na administração dos aeroportos do interior do Estado de São Paulo, parceria essa, formalizada por meio de Convênio. Impende salientar, quando o Estado atribui a alguém o exercício de um serviço público e este aceita prestá-lo em nome do Poder Público sob condições fixadas pelo Estado, mas por sua conta e risco, remunerando-se com a própria exploração do serviço. Tem o dever de prestar à população o serviço eficiente e de qualidade como condição essencial para alcançar o bem comum, e isso implica no cumprimento das regras que regulam o setor de aviação civil no país.

61. Assim, o serviço adequado é o que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade e cortesia na sua prestação.

62. Na condição de administrador dos aeródromos do interior do Estado de São Paulo, o DAESP está submetido à regulamentação e fiscalização pela ANAC, sujeitando-se às medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária do País.

63. Conclui-se, por conseguinte, que a celebração de Convênio com a União para administração dos aeródromos não tem o condão de afastar a competência legal da ANAC para apuração de infrações praticadas, pela Administração Aeroportuária, nestes aeródromos.

64. Por fim, não é demais lembrar que a autoridade administrativa está atada ao princípio da legalidade, não podendo a ANAC agir de forma diversa daquela que a lei lhe determina quanto às atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária.

65. **DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO**

66. Por todo o exposto nesta decisão e tudo o que consta nos autos do presente processo, se considera configurada a infração descrita no tem item 153.101 (a), do RBAC 135, pelo fato de garantir que nenhum equipamento ou instalação permaneça na faixa de pista de táxi.

67. 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.

68. 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

69. Quanto à gradação das sanções ficou estabelecido no artigo 22, da Resolução ANAC nº 25, de 2008 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.

70. Nesse sentido, faz-se mister observar a incongruência no apontamento das circunstâncias agravantes quando da aferição da dosimetria do caso em tela. O setor de DC1 levou em consideração a Resolução ANAC nº 472, de 09/10/2018, especificamente em seu Artigo 36, § 2º, I, em destaque:

> Art. 36. Na dosimetria da aplicação de sanções serão consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes.
>
> § 1º São circunstâncias atenuantes:
>
> I - o reconhecimento da prática da infração;
>
> II - a adoção voluntária de providências eficazes para evitar ou amenizar as consequências da infração antes de proferida a decisão; e
>
> III - a inexistência de aplicação definitiva de sanções nos 12 (doze) meses anteriores à data do cometimento da infração em julgamento.
>
> § 2º São circunstâncias agravantes:
>
> **I - a reincidência;**
>
> II - a recusa em adotar medidas para reparação dos efeitos da infração;
>
> III - a obtenção, para si ou para outrem, de vantagens resultantes da infração;
>
> IV - a exposição ao risco da integridade física de pessoas ou da segurança de voo; e
>
> V - a destruição de bens públicos.
>
> § 3º Quando inexistentes causas atenuantes ou agravantes ao caso ou quando elas se compensem deve ser aplicada a sanção no patamar médio da tabela anexa a esta Resolução.
>
> § 4º Ocorre reincidência quando houver o cometimento de nova infração no período de tempo igual ou inferior a 2 (dois) anos contados a partir do cometimento de infração anterior de natureza idêntica para a qual já tenha ocorrido a aplicação de sanção definitiva.
>
> § 5º A aplicação da sanção enquanto resultado do deferimento do requerimento do autuado ao critério de arbitramento será considerada como penalidade definitiva para efeitos de atenuantes e agravantes.
>
> § 6º Para fins de aferição da dosimetria deve-se considerar o contexto fático existente quando do arbitramento da sanção em primeira instância.

71. Assim, a infração se dera em 06/10/2016, vigente à época Resolução ANAC nº 25, de 2008. Assim, versa a Resolução nº 472, de 06 de junho de 2018, que determina que a legislação a ser aplicada deva ser a vigente à época da ocorrência dos fatos, disposto em seu Artigo 82, *in verbis*:

> Art. 82. Esta Resolução aplica-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.
>
> Parágrafo único. As providências administrativas preventivas não se aplicam a infrações identificadas antes da vigência desta Resolução.

72. CAPÍTULO II DAS ATENUANTES E AGRAVANTES - RESOLUÇÃO ANAC nº 25/2008.

> Art. 22. Para efeito de aplicação de penalidades serão consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes.
>
> § 1º São circunstâncias atenuantes:
>
> I - o reconhecimento da prática da infração;
>
> II - a adoção voluntária de providências eficazes para evitar ou amenizar as consequências da

infração, antes de proferida a decisão;

III - a inexistência de aplicação de penalidades no último ano.

§ 2º São circunstâncias agravantes:

I - a reincidência;

II - a recusa em adotar medidas para reparação dos efeitos da infração;

III - a obtenção, para si ou para outrem, de vantagens resultantes da infração;

IV - exposição ao risco da integridade física de pessoas;

V - a destruição de bens públicos;

VI - o número de reclamações de passageiros registradas em relação ao mesmo fato. (Redação dada pela Resolução nº 306, de 25.2.2014)

§ 3º Ocorre reincidência quando houver o cometimento de nova infração, após penalização definitiva por infração anterior.

§ 4º Para efeito de reincidência não prevalece a infração anterior se entre a data de seu cometimento e a da infração posterior tiver decorrido período de tempo igual ou superior a um ano.

73. Ou seja, a norma não previa o prazo de 02 (dois) anos como apontado da Decisão de Primeira Instância, que se utilizou da fundamentação da Resolução ANAC º 472, de 2018, ademais, observa-se que o crédito de multa para configurar a a reincidência, SIGEC 663993183, se refere ao Art. 289, inciso I, que não especifica condutas, mas, sim as providências administrativas decorrentes das condutas infracionais, não podendo servir de parâmetro de dosimetria.

74. Esclarecida a inconsistência da fundamentação, para a infração cometida por pessoa jurídica, a previsão da Resolução ANAC nº 25, de 2008, relativa ao art. 289, inciso I, do CBAer (Anexo II), item 23, (II – CONSTRUÇÃO, MODIFICAÇÃO, OPERAÇÃO, MANUTENÇÃO E RESPOSTA À EMERGÊNCIA EM AERÓDROMOS - Descumprir previsão do Código Brasileiro de Aeronáutica ou regra afeta à construção, modificação, operação, manutenção ou resposta à emergência em aeródromo não contemplada nos demais itens desta tabela) é a de aplicação de multa no valor de R$ 8.000,00 (oito mil reais) – valor de multa mínimo referente à infração, R$ 14.000,00 (quatorze mil reais) – valor de multa médio referente à infração e R$ 20.000,00 (vinte mil reais) – valor de multa máximo referente à infração, conforme a circunstância.

75. **Das Circunstâncias Atenuantes**

76. Para o reconhecimento da circunstância atenuante prevista no inciso I do § 1° do art. 22, da Resolução ANAC nº 25, de 2008, ("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.

77. *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.

78. 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 § 1° do art. 22, da Resolução ANAC nº 25, de 2008.

79. Para a análise da circunstância atenuante prevista no inciso III do § 1° do art. 22, da Resolução ANAC nº 25, de 2008 ("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 3771600, da ANAC, na data desta decisão.

80. **Das Circunstâncias Agravantes**

81. Quanto à existência de circunstâncias agravantes, não foram encontradas qualquer outro elemento que configure as hipóteses previstas no § 2° do art. 22, da Resolução ANAC nº 25, de 2008.

82. **Da sanção a ser aplicada em definitivo** - Por tudo o exposto, dada a **inexistência de circunstâncias atenuantes e ausência de agravantes** aplicáveis ao caso, entendo que deva ser **mantida a** sanção aplicada pela primeira instância administrativa para o valor de R$ 8.000,00 (oito mil reais), que é o valor mínimo previsto no Anexo III da Resolução nº 25, de 2008.

83. **CONCLUSÃO**

Ante o exposto, sugiro:

- CONHECER do recurso e, no mérito, **NEGAR-LHE PROVIMENTO, MANTENDO-SE A DECISÃO DE PRIMEIRA INSTÂNCIA**, em desfavor do DAESP - DEPARTAMENTO AEROVIÁRIO DO ESTADO DE SÃO PAULO, no patamar mínimo, isto é, R$ 8.000,00 (oito mil reais), por deixar eixar de garantir que nenhum equipamento ou instalação permaneça na faixa de pista de táxi, infração capitulada no RBAC nº 135; item 135.101 (a) Resolução nº 25/2008; Anexo III; Tabela II - (Construção, modificação, operação, manutenção e resposta à emergência em aeródromos)
- 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 28/11/2019, às 13:53, 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 **3771179** e o código CRC **D96569A7**.

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 1576/2019
PROCESSO Nº 00065.056538/2018-51
INTERESSADO: DAESP - Departamento Aeroviário do Estado de São Paulo

Brasília, 28 de novembro de 2019.

1. Recurso conhecido e recebido sem efeito suspensivo, vez que apresentado na vigência do art. 38 da Resolução ANAC nº 472, de 2018.

2. A Resolução ANAC nº 472, de 6 de junho de 2018, no art. 38, § 1º, prevê a aplicação do efeito suspensivo ao recurso em situação excepcional, quando a autoridade decisora, de ofício ou a pedido, entende presente a hipótese de "justo receio de prejuízo de difícil ou incerta reparação decorrente da execução" (art. 61, parágrafo único, da Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999). No caso dos autos, considerando que, por força do art. 53 do mesmo diploma normativo, a movimentação do expediente para efeito de cobrança deve ocorrer somente após a constituição definitiva da multa. Logo, sem atos de cobrança anteriores inexiste a possibilidade de inscrição prévia em dívida ativa e consequentes efeitos negativos, de modo que **o recebimento da manifestação é feito apenas no efeito devolutivo**. O entendimento se alinha à Lei 7.565/86, que estabelece em seu artigo 292, § 2° que o procedimento será sumário, com efeito suspensivo. A citada Resolução 472/2018, que estabelece providências administrativas decorrentes do exercício das atividades de fiscalização sob competência da ANAC, e por conseguinte o rito de constituição e aplicação de sanções administrativas na Agência é expressa no 53 que encerrado o contencioso administrativo mediante a imposição de sanção pecuniária, o autuado terá o prazo de 30 (trinta) dias para o cumprimento da decisão proferida contados da sua intimação. Isso posto, com a leitura integrada dos dois dispositivos, conclui-se que por efeito suspensivo se entende que o efeito da aplicação da sanção somente se estabelece após concluído o feito/procedimento de apuração. Por todo o exposto 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, nos termos do citado artigo 53.

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

4. De acordo com a proposta de decisão (SEI nº 3771179), 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.

5. Com fulcro no § 1º do art. 50 da Lei nº 9.784, de 1999, que abre a possibilidade de que a motivação da decisão de recurso administrativo consista em declaração de concordância com fundamentos de anteriores decisões, e com respaldo na motivação descrita na decisão de primeira instância, este analista endossa os argumentos trazidos por aquele decisor em sede de primeira instância para a confirmação da prática infracional, bem como a fundamentação e a motivação da penalidade aplicada, declarando concordância a fim de que passem a fazer parte integrante do presente parecer, a saber:

> Houve descumprimento de regras afetas à construção e à operação de aeródromos ? Itens 154.221 (c) do RBAC 154 e 153.101 (a) (3) do RBAC 153. De acordo com informações do Relatório de Fiscalização (072P/SIA-GFIC/2018), o operador do aeródromo descumpriu o dever de garantir que nenhum equipamento ou instalação permaneça na faixa de pista de táxi, a menos que seja necessário para o desempenho de atividades de navegação aérea ou de segurança operacional e esteja de acordo com os requisitos do RBAC 154. Havia placas de concreto na faixa de pista de táxi paralela à pista de pouso e decolagem. (Figuras 07 e 08).

6. **As alegações do(a) interessado(a) 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.

7. O Relatório de Fiscalização RIA 072P/SIA-GFIC/2018 (3290244), revela que a autuada, na condição de operadora de aeródromo, permitiu a manutenção de placas de concreto na faixa de pista de

taxi paralela à pista de pouso e decolagem – o que foi constatado em 09/10/2018 durante inspeção aeroportuária realizada em SBML. De acordo com a equipe de inspeção, item 2 do RIA, "*Há placas de concreto na faixa de pista de táxi paralela à pista de pouso e decolagem. (Figuras 07 e 08). Tais objetos não são auxílios visuais necessários para fins de navegação aérea e não satisfazem os requisitos de frangibilidade dispostos na Subparte D do RBAC 154.".* A existência das placas foi evidenciada ainda por material fotográfico, apresentado junto ao RIA, demonstrando a infração.

8. Compete à União, por intermédio da ANAC, regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, nos termos do artigo 2º da Lei de Criação da ANAC – Lei nº 11.182/05. Para tanto, a mencionada lei conferiu à Agência as prerrogativas necessárias para o exercício de seu poder de polícia de normatização, fiscalização e sanção, arroladas em seu artigo 8º.

9. É atribuição da ANAC a fiscalização do fiel cumprimento não só das normas existentes no Código Brasileiro de Aeronáutica – CBA, mas também de toda a legislação complementar relativa à matéria – leis especiais, decretos e demais normas, incluindo-se nessas as anteriormente expedidas pelo Ministério da Aeronáutica enquanto autoridade aeronáutica, e aquelas editadas pela própria Agência na qualidade de autoridade de aviação civil. As hipóteses elencadas no CBA não configuram um rol taxativo de condutas capazes de sujeitar o regulado à aplicação de penalidade. A existência de normas extravagantes ao Diploma é previsão de seu próprio artigo 289, que comina com as providências administrativas previstas não só as infrações aos preceitos do Código, mas também as infrações aos preceitos da legislação complementar. Identificado o descumprimento de qualquer dessas normas, tem a Agência o poder-dever de aplicar as sanções cabíveis.

10. Nesse mesmo sentido, de que ao descumprir a Resolução editada pela ANAC, é "perfeitamente cabível a multa aplicada, por advir do Poder de Polícia da Agência", já se pronunciou a Segunda Turma do Tribunal Regional Federal da 5ª Região, nos autos da Apelação Cível – AC nº 00021804720114058400, de relatoria do Desembargador Federal Walter Nunes da Silva Júnior, conforme publicado no Diário da Justiça Eletrônico – DJE, em 01/03/2012, à página 176.

11. A autuada afirmou que realizou a retirada das placas de concreto. Destacou que, de acordo com relatório de fiscalização, o DAESP teria o prazo de 60 dias para correção das não conformidades. Assim, requereu o arquivamento do Auto de Infração, eis que as correções estão sendo realizadas dentro do prazo de 60 dias concedido.

12. No entanto, apesar do autuado ter tomado ações posteriores para o saneamento da não conformidade, bem como a implementação de eventuais ações mitigadoras, essas medidas são configuradas como um dever do autuado frente a não conformidade, a adoção das mesmas não desconsidera a existência da infração.

13. Portanto, a existência de medidas para saneamento da não conformidade não afasta a necessidade de se apurar as condutas passíveis de penalização verificadas anteriormente ao saneamento. Assim, o que se apura no presente processo é a conduta do autuado verificada em 09/10/2018, quando foi verificado que o operador do aeródromo descumpriu o dever de manter equipamentos ou instalações fora das faixas de pista de taxi, conforme se vê nos registros fotográficos 7 e 8 do Relatório de Fiscalização RIA 072P/SIA-GFIC/2018 (3290244).

14. 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.

15. Dosimetria adequada para o caso.

16. Consideradas as atribuições a mim conferidas pela Portaria nº 3.403, de 17 de novembro de 2016 e Portaria n° 3.060, de 30 de setembro de 2019 e com lastro **no art. 42, inciso I da Resolução ANAC nº 472, de 2018**, e competências ditadas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução n 381/2016, **DECIDO:**

- **NEGAR-LHE PROVIMENTO, MANTENDO-SE A DECISÃO DE PRIMEIRA INSTÂNCIA**, em desfavor do DAESP - DEPARTAMENTO AEROVIÁRIO DO ESTADO DE SÃO PAULO, no patamar mínimo, isto é, R$ 8.000,00 (oito mil reais), por deixar eixar de garantir que nenhum equipamento ou instalação permaneça na faixa de pista de táxi, infração capitulada no RBAC nº 135; item 135.101 (a) Resolução nº 25/2008; Anexo III; Tabela II - (Construção, modificação, operação, manutenção e resposta à emergência em aeródromos).

Notifique-se. Publique-se.

BRUNO KRUCHAK BARROS
SIAPE 1629380

Presidente Turma Recursal – Brasília
Portaria nº 3.403, de 17 de novembro de 2016
Portaria n° 3.060, de 30 de setembro de 2019

Documento assinado eletronicamente por **Bruno Kruchak Barros**, **Presidente de Turma**, em 29/11/2019, às 17:18, 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 **3771665** e o código CRC **FA3B153C**.

Referência: Processo nº 00065.056538/2018-51 SEI nº 3771665