

**PARECER N°** 28/2020/JULG ASJIN/ASJIN  
**PROCESSO N°** 00067.006943/2015-66  
**INTERESSADO:** INFRAERO EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA  
 AEROPORTUÁRIA

**MARCOS PROCESSUAIS**

| NUP                  | Crédito de Multa (SIGEC) | Auto de Infração (AI) | Data da Infração | Lavratura do AI | Notificação do AI | Defesa Prévia | Despacho - Primeira Instância GTAA/SFI | Despacho - NURAC-REC | Decisão de Primeira Instância (DC1) | Notificação da DC1 | Recurso    |
|----------------------|--------------------------|-----------------------|------------------|-----------------|-------------------|---------------|--|----------------------|-------------------------------------|--------------------|------------|
| 00067.006943/2015-66 | 665821180                | 002427/2015           | 07/12/2015       | 25/12/2015      | 14/01/2016        | 02/02/2016    | 16/07/2017                             | 08/03/2018           | 15/10/2018                          | 13/11/2018         | 23/11/2018 |

**Enquadramento:** Art. 289, inciso I da Lei n° 7.565 de 19/12/1986 c/c art. 21 §2° da Resolução n° 280, de 11/07/2013 c/c item 07 da Tabela IV - FACILITAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO – Administração Aeroportuária, do Anexo III da Resolução n° 25/2008.

**Infração:** Deixar de manter disponíveis ao público, as informações acerca dos meios que podem ser empregados no aeroporto para o embarque e desembarque do PNAE que dependa das assistências previstas no art. 20 da Resolução ANAC n° 280, de 11 de julho de 2013.

**Proponente:** Thaís Toledo Alves – SIAPE 1579629 (Portaria Nomeação Membro Julgador ANAC n° 453, de 08/02/2017).

**I - INTRODUÇÃO**

1. Trata-se de recurso interposto pela **EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO**, em face da Decisão de Primeira Instância proferida no curso do processo administrativo sancionador discriminado no quadro acima, que individualiza a materialidade infracional e retrata os marcos relevantes para o trâmite e regularidade processual.

2. O AI 002427/2015 (fl. 01) descreve que:

Constatou-se que a empresa ora atuada deixou de disponibilizar ao público informações atualizadas a respeito dos meios empregados no Aeroporto Internacional Zumbi dos Palmares para o embarque e desembarque de PNAEs cadeirantes ou que dependam de maca, nos moldes do disposto no art. 21, §2° da Resolução n° 280/2013 da Agência Nacional de Aviação Civil.

3. O Relatório de Fiscalização n° 95/2015 ( fls. 02 e 03) descreve as circunstâncias da constatação da ocorrência, nos seguintes termos:

Na madrugada do dia 07/12/2015, durante o desembarque do voo TAM 3644 no Aeroporto Internacional Zumbi dos Palmares, em Rio Largo/AL, ocorreu incidente envolvendo uma passageira cadeirante do respectivo voo - a Sra. Josefa Claudimary Malvicini - a qual veio a tombar da escada de desembarque juntamente com um funcionário da empresa aérea. Ao tomar conhecimento dessa situação, a Gerência de Operações da GGAF enviou os inspetores André Muniz Cavalcanti (A-2420) e Valdemar José da Silva (A-1746) ao aeródromo para verificação dos indícios e apuração das responsabilidades.

Ao chegar ao aeroporto, a equipe de fiscalização estranhou o fato de o seu desembarque ter sido realizado remotamente, mesmo com as quatro pontes de embarque vazias (posições n°s 6, 7, 8 e 9). Diante disso, os inspetores indagaram o Superintendente (Sr. Adilson), a Gerente de Operações (Sra. Luciana) e o Coordenador de Manutenção (Sr. Edilson) acerca do funcionamento dos ditos *fingers*.

A resposta obtida foi a de que, desde a sua instalação em 2012 até a presente data, dois desses *fingers* jamais funcionaram (n°s 7 e 8), enquanto os outros dois (n°s 6 e 9) alternavam momentos de funcionamento e de defeitos até junho do corrente ano, momento em que a ponte de embarque n° 6 deixou de operar permanentemente.

Ou seja, de acordo com o operador aeroportuário, de junho até novembro do ano corrente, apenas a ponte de embarque de n° 9 esteve disponível para embarque e desembarque, e **ainda assim com severas limitações**, pois, em virtude dos defeitos que a acometiam, apenas voos de alguns tipos de aeronave e com demandas urgentes (passageiros cadeirantes e outros PNAEs de mobilidade reduzida) eram nela alocados.

Em 09 de novembro do corrente ano, o *finger* da posição n° 9, que já não operava a contento, deixou de funcionar permanentemente, deixando a administração aeroportuária sem qualquer ponte para embarque e desembarque desses PNAEs. Some-se a isso o fato de não haver *ambulift* ou qualquer outro equipamento de ascenso e descenso da INFRAERO no referido aeroporto, em descumprimento ao caput do art. 20 da Resolução n° 280.

Diante disso, a administração aeroportuária, responsável primária pelo fornecimento da infraestrutura necessária ao transporte de cadeirantes - o qual deve ser assegurado desde dezembro de 2014, conforme art. 42, II, da Resolução n° 280/2013 - agendou uma reunião extraordinária da Comissão de Coordenação Aeroportuária para o dia 16 de novembro do corrente ano.

Na ata da aludida reunião, as companhias aéreas firmaram que "prestariam apoio" à INFRAERO no sentido de providenciar, por si só, o embarque e desembarque de PNAEs, por meio da aquisição ou operação de seus próprios equipamentos de ascenso e descenso, com fundamento no § 3° do art. 20 da já referida Resolução. Dessa forma, a partir desse momento, às companhias passaram a operar seus próprios equipamentos - no caso da TAM, uma cadeira eletropropulsora ("*stair trac*") - enquanto a situação das pontes de embarque não se normalizasse (embora, até a presente data, não haja previsão de seu conserto).

**Para a equipe de Inspectores que firma este Relatório de Fiscalização, a ata da reunião da CDA firmada pelas companhias aéreas não exclui a responsabilidade primária da INFRAERO em fornecer e operar os equipamentos necessários ao embarque e desembarque de PNAEs, conforme § 1° do art. 20 da Resolução n° 280/2013.** Isto porque não há na ata qualquer informação que leve a concluir pela exoneração da responsabilidade do operador

aeroportuário ou pela transferência dessa responsabilidade administrativa para as empresas aéreas. Tanto é que consta na ata tão somente um "pedido de apoio" das companhias aéreas para que operem seus próprios equipamentos durante o período de suspensão do funcionamento dos *fingers*.

Pelas razões acima aduzidas, foi lavrado o Auto de Infração nº 2426/2015 (Protocolo SIGAD nº 00067.006894/2015-61).

Ademais, veja-se o teor do § 2º do art. 21 da já mencionada Resolução nº 280/2013:

Art. 21:

(...)

§ 2º - o operador aeroportuário deve manter disponíveis ao público as informações acerca dos meios que podem ser empregados em cada aeroporto para o embarque e desembarque do PNAE que dependa das assistências previstas no art. 20.

A equipe de fiscalização constatou que a administração aeroportuária não observou tal imposição, na medida em que nenhum aviso, *banner*, panfleto ou sinal escrito ou sonoro foi encontrado pelos inspetores no saguão do aeroporto, no sítio virtual da INFRAERO ou em qualquer outro local público e acessível aos passageiros.

Pelas razões acima aduzidas, foi lavrado também o Auto de Infração nº 2427/2015 (Protocolo SIGAD nº 00067.006895/2,015-14).

4. Devidamente notificada acerca do Auto de Infração (fls.13) a Interessada apresentou defesa prévia, na qual alega:

- Que o relatório de fiscalização não traz os elementos mínimos capazes de comprovar a existência da infração e impede o exercício da ampla defesa pela Infraero, eis que as conclusões do inspetor se basearam em “*entrevistas veiculadas na televisão e passível de visualização na rede mundial de computadores*”, “*visórias*” e “*provas diversas*”. Igualmente, não há no Relatório qualquer incursão maior acerca do conteúdo e dos fatos colhidos nestas diligências. Ainda, não há explicação dos fatos objetivos que levaram o inspetor a concluir pela inexistência da disponibilidade pública das informações relativas aos meios disponíveis no aeroporto para embarque e desembarque de PNAE visto que a Infraero efetivamente disponibiliza, como disponibilizava, em seu *website*, tais informações, como pode ser verificado por meio do seguinte *link*: <http://www.infraero.gov.br/index.php/br/aeroportos/alagoas/aeroporto-internacional-de-maceio-zumbi-dos-palmares/contatos.html>;
- Que cabe à ANAC demonstrar que à época dos fatos o Inspetor consultou o *website* e que esta informação lá não se encontrava;
- Por fim, requer a anulação do AI.

5. Em 16/07/2017, foi realizada diligência (nº SEI 0583603) com intuito de esclarecer se os dados constantes do sítio eletrônico da autuada (nº SEI 0286538 - fls. 05 e 18) poderiam ser considerados como meio para se satisfazer o previsto no art. 21, § 2º, da Resolução nº 280/2013.

6. Em 08/03/2018, através do Despacho nº SEI 1595903, a referida área respondeu à solicitação, esclarecendo que à época da autuação, a empresa apresentava suas pontes de embarque como **operantes** (nº SEI 0286538 - fl. 05), descumprindo, portanto, o art. 21, § 2º, da Resolução nº 280/2013, que obriga as empresas a citar o rol de equipamentos disponíveis para o embarque e desembarque de cadeirantes e passageiros afins. Já o documento apresentado pela autuada sinaliza a condição real das pontes de embarque: **inoperantes**. Assim, fica claro que se trata de modificação realizada no *website* da empresa aérea *a posterior* dos fatos constatados durante a fiscalização no aeroporto.

7. Ato contínuo, os autos foram encaminhados para análise e decisão.

8. Em decisão motivada, o setor competente de primeira instância afastou os argumentos de defesa, confirmou o ato infracional e aplicou multa no valor de **R\$ 10.000,00 (dez mil reais)**, como sanção administrativa, por infração capitulada no art. 289, inciso I da Lei 7.565/86, c/c art. 21 §2º da Resolução Nº 280/2013, por deixar de disponibilizar ao público informações atualizadas a respeito dos meios empregados no **Aeroporto Internacional Zumbi dos Palmares** para o embarque e desembarque de PNAEs cadeirantes ou que dependam de maca. Na ocasião, entendeu que havia a existência de uma circunstância atenuante (inexistência de aplicação de penalidades no último ano) e ausência de agravantes aplicáveis ao caso em tela. Assim, a penalidade foi aplicada no seu **patamar mínimo**, conforme Tabela IV - FACILITAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO – Administração Aeroportuária do Anexo III da Resolução 25 de 25/04/2008.

9. Notificada da decisão a Interessada interpôs recurso, no qual traz as seguintes alegações:

- **Da ilegalidade e impossibilidade contratual de responsabilização da Infraero** - Alega que em virtude da Reunião da Comissão de Cooperação Aeroportuária – CCA ATA Nº 02/SBMO/2015 – EXTRAORDINÁRIA, datada de 16/11/2015, a responsabilidade pela operação dos equipamentos de ascenso e descenso era dos operadores aéreos, portanto, também a elas seria incumbido prestar as informações necessárias sobre a mobilidade para PNAES. Aduz que no relatório de fiscalização (fls. 02 e segs.) os inspetores da ANAC afastaram a evidência excludente de responsabilidade da Infraero (que havia acertado com as companhias aéreas que doravante passariam a fazer ascenso/descenso dos PNAEs) mediante uma espécie imotivada e sumária de desvalorização da prova – a ata de reunião da CCA. Logo, requer o reconhecimento da causa excludente de responsabilidade por ela apresentada para afastar as cominações ora instruídas;
- **Do vício formal da Resolução nº 25/2008** - aduz que existe vício formal por haver inobservância do rito legal para a edição da Resolução, o que implica na sua ilegalidade. Que não há registro no website da ANAC de Audiência Pública ou Consulta Pública para a discussão da matéria.
- **Do vício material da Resolução nº 25/2008** - Essa Agência vem refutando a

alegação de vício com fundamento em jurisprudência segundo a qual a ANAC, por se tratar de órgão regulador, detém poder de polícia, razão pela qual pode baixar atos normativos em matéria sancionatória. Esse raciocínio, não é de todo verdadeiro. As Leis aplicáveis ao setor de aviação civil efetivamente dão à ANAC os poderes normativo e de polícia. Cabe à Agência limitar-se àquilo que lhe foi determinado pelo Poder Legislativo ao utilizá-los. É dentro dessa dinâmica que o princípio da legalidade deve ser analisado. Cabe perquirir se a Resolução nº 25, de 2008, efetivamente respeitou os limites estabelecidos em Lei em seu âmbito material porque até admite-se a inovação jurídica (como a criação de obrigações) por atos normativos infralegais, desde que tal situação seja admitida em Lei em sentido estrito. Traz como exemplo dois órgãos (ANVISA e INMETRO) que regulamentam as matérias de sua competência e a Lei em sentido estrito é que determina que a não observância destes regulamentos constitui infração, dando competência aos órgãos para aplicar sanções e estipulando quais as sanções cabíveis. Assim, tanto a infração quanto a sanção são estipuladas em Lei, respeitando-se o princípio da legalidade. Reforça, a própria Lei deve trazer a previsão de que o descumprimento destes regulamentos constitui infração e estabelecer qual a sanção aplicável. Assim, no caso da ANAC sua lei de criação lhe conferiu, na seara do direito sancionador, o seguinte: **“reprimir infrações à legislação, inclusive quanto aos direitos dos usuários, e aplicar as sanções cabíveis”**. Note-se que não há na aludida Lei a definição de quais seriam as sanções cabíveis, a previsão de que o descumprimento aos normativos da ANAC constituam infração, autorização legislativa à ANAC para que criasse sanções, tampouco quais seriam os limites objetivos de tais sanções. Neste contexto, a fim de se verificar quais são as sanções cabíveis, se faz necessário analisar o que dispõe o Código Brasileiro de Aeronáutica. O artigo 289 do CBA prevê que a infração à legislação autorizará a imposição de multa. Não obstante, não há a especificação de qual é o valor de multa aplicável. O valor da multa aplicável se encontra no artigo 299. Também está evidenciado que no artigo 302 do CBA não há nenhuma infração imputável ao operador aeroportuário (aquele que administra e explora a infraestrutura aeroportuária), qualificação jurídica da Infraero no presente caso. Está claro, portanto, que não há, em nenhum dispositivo das leis acima analisadas, a previsão de que o descumprimento dos normativos da ANAC, pelo operador aeroportuário, constitua infração ou autorização para que a ANAC expeça normas para criação de sanções, uma vez que somente lhe é autorizado aplicar as sanções cabíveis, e não defini-las.

- **Dos valores possíveis das sanções pecuniárias aplicáveis pela ANAC** - não existe disposição legal que autorize a ANAC a punir com sanção pecuniária – tampouco qual seria este valor – ou criar sanção pecuniária relativa ao descumprimento das normas infralegais atinentes à construção, exploração, manutenção e operação da infraestrutura aeroportuária, o que macula de ilegalidade qualquer sanção pecuniária aplicada pela ANAC com tal fundamento.
- **Da existência de circunstâncias atenuantes** - em momento algum tentou negar a realidade dos fatos expostos no AI, portanto, está evidenciado que (1) houve o reconhecimento, por parte da Infraero, da prática da infração e (2) que adotou providências para minimizar as suas consequências. Assim, entende que deveriam ter sido aplicadas, na decisão recorrida, circunstâncias atenuantes, aptas a reduzir o seu valor. Esta constatação indica, também, para a necessidade de revisão do Enunciado Nº 08/JR/ANAC/2009.
- Por fim, requer: (i) a anulação e arquivamento do Auto de Infração pois a Infraero não incidiu em conduta ilícita uma vez que cabia à Operadora Aérea fazer o transporte e também as divulgações necessárias; (ii) nulidade do presente processo pois está demonstrado que a Resolução nº 25, de 2008, padece de vícios formais e materiais; (iii) caso se entenda pela manutenção da penalidade de multa, pugna pela redução de seu valor.

10. É o relatório.

## II - PRELIMINARES

11. **Da Possibilidade de Agravamento da Multa**

12. Antes de decidir o feito, há questão prévia que precisa ser decidida por essa Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância - ASJIN.

13. O auto de infração ora elencado capitula a conduta no art. 289, inciso I da Lei nº 7.565 de 19/12/1986 c/c art. 21 §2º da Resolução nº 280, de 11/07/2013. Destaque-se que com base no Anexo III, Tabela IV - FACILITAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO – Administração Aeroportuária, item 07 da Resolução ANAC nº 25, de 25 de abril de 2008 e alterações, o valor da multa poderá ser imputado nos seguintes patamares: R\$ 10.000,00 (dez mil reais) no patamar mínimo, R\$ 17.500,00 (dezesete mil e quinhentos reais) no patamar intermediário e R\$ 25.000,00 (vinte e cinco mil reais) no patamar máximo.

14. Em decisão condenatória de primeira instância, em 15/10/2018 (SEI 2322465), foi confirmado o ato infracional e aplicou-se multa no patamar **mínimo** no valor de **R\$ 10.000,00 (dez mil reais)**, dada a existência de circunstância atenuante prevista no artigo 22, § 1º, inciso III da Resolução 25/2008 (“a inexistência de aplicação de penalidades no último ano.”) e ausência de agravantes aplicáveis ao caso.

15. Contudo, em consulta ao Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC dessa Agência, identifica-se aplicação de penalidade em definitivo referente à fato ocorrido dentro dos 12 meses anteriores aos fatos que deram origem às infrações em análise, conforme **crédito de multa nº 661728170**, ora anexado a essa análise (SEI 4464203).

16. **Ante ao exposto, entende-se não ser cabível a aplicação dessa circunstância atenuante.**

17. **Quanto às demais atenuantes (incisos I e II do §1º do art. 22 da Resolução 25/2008) entende-se que também não são aplicáveis.**

18. Primeiro porque a Interessada apresenta argumentos de excludente de responsabilidade em sua peça recursal quando afirma que a responsabilidade em prestar as informações necessárias sobre a mobilidade para PNAES era dos operadores aéreos. Defender-se da prática do ato buscando imputar a outrem a responsabilidade de seu cumprimento, gestão, e/ou controle, entendo, é diametralmente oposto ao reconhecimento da prática infracional e vai contra o brocardo "*nemo potest venire contra factum proprium*" (ninguém pode comportar-se contrariamente aos seus próprios atos). Em termos lógicos, quem reconhece a prática de um ato não tenta imputar a outro sujeito a responsabilidade pela prática daquele fato. Trata-se, em verdade, de consolidação de preclusão lógica, amplamente conceituada pela doutrina como "*prática de outro ato incompatível com aquela que se poderia praticar*".

19. Segundo que a Interessada não demonstrou, nos autos, ter adotado voluntariamente qualquer providência eficaz para evitar ou amenizar as consequências da infração. Repare-se que nenhuma medida que configure um dever pode ser fundamento para a aplicação dessa atenuante.

20. No que tange às circunstâncias agravantes, não se vê, nos autos, qualquer elemento que configure hipótese prevista no § 2º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008.

21. Isto posto, dada a ausência de circunstâncias atenuantes ou agravantes aplicáveis ao caso, **sugere-se que a penalidade a ser aplicada seja quantificada em R\$ 17.500,00 (dezesete mil e quinhentos reais), que é o valor médio previsto à época dos fatos**, para a hipótese do item 7 da Tabela IV - FACILITAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO – Administração Aeroportuária do Anexo III da Resolução ANAC nº 25, de 25 de abril de 2008.

22. Cumpre mencionar que o art. 64 da Lei nº 9.784/99, admite a possibilidade de reforma para agravar a situação da Recorrente. Ocorre, porém, que a mesma norma (art. 64, parágrafo único) condiciona o agravamento à ciência da parte interessada para que formule suas alegações antes da decisão:

Lei nº 9.784, de 1999

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.

Parágrafo único. Se da aplicação do disposto neste artigo puder decorrer gravame à situação do recorrente, este deverá ser cientificado para que formule suas alegações antes da decisão.

23. Ante a possibilidade de majorar o valor da sanção aplicada no presente processo, em cumprimento ao disposto no parágrafo único do art. 64 da Lei nº 9.784, de 1999, entende-se necessário que a Interessada seja cientificada para que possa formular suas alegações antes da decisão em segunda instância.

### III - MÉRITO

24. Ante o exposto, por ora, deixo de analisar o mérito.

### IV - CONCLUSÃO

25. Pelo exposto, sugiro **NOTIFICAR A INTERESSADA ANTE A POSSIBILIDADE DE AGRAVAMENTO** da multa para o valor de **R\$ 17.500,00 (dezesete mil e quinhentos reais)**, que correspondente ao **valor médio**, previsto para a hipótese do item 7 da Tabela IV - FACILITAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO – Administração Aeroportuária do Anexo III da Resolução ANAC nº 25, de 25 de abril de 2008, por deixar de disponibilizar ao público informações atualizadas a respeito dos meios empregados no **Aeroporto Internacional Zumbi dos Palmares** para o embarque e desembarque de PNAEs cadeirantes ou que dependam de maca, em afronta ao art. 289, inciso I da Lei 7.565/86, c/c art. 21 §2º da Resolução nº 280/2013.

26. É a Proposta de Decisão.

27. Submete-se ao crivo do decisor.



Documento assinado eletronicamente por **Thais Toledo Alves, Analista Administrativo**, em 23/06/2020, às 20:31, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **3922529** e o código CRC **5C12B9FD**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL  
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

**DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 20/2020**

PROCESSO Nº 00067.006943/2015-66

INTERESSADO: Infraero Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária

Auto de Infração: **002427/2015**

Processo(s) SIGEC: **665821180**

1. Trata-se de processo administrativo originado da lavratura do Auto de Infração nº **002427/2015** pelo descumprimento do **art. 21, § 2º da Resolução ANAC nº 280, de 11 de julho de 2013, c/c o Anexo III, Tabela IV – FACILITAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO – Administração Aeroportuária, Item 7, c/c o art. 289, inciso I, da Lei nº 7.565, de 23 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA)**, legislação vigente à época do fato, com aplicação de multa.

2. 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.

3. O parecer que analisou o caso entendeu pela possibilidade de agravamento, ante o afastamento de uma atenuante concedida em sede de primeira instância. Entendo aderente ao caso pelos motivos ali expostos. De acordo com a proposta de decisão (SEI 3922529), 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 9.784/1999.

4. Consideradas as atribuições a mim conferidas pela Portaria nº 3.059, de 30 de setembro de 2019 e Portaria nº 2.829, de 20 de outubro de 2016 e com lastro no art. 42, inciso II da Resolução ANAC nº 472, de 2018 e competências dadas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381/2016, tratando-se de ser matéria de saneamento da dosimetria aplicada em primeira instância, **DECIDO, sem colocar fim ao processo:**

- **NOTIFICAR** a Interessada sobre a **POSSIBILIDADE DE AGRAVAMENTO DA SANÇÃO APLICADA EM PRIMEIRA INSTÂNCIA** ante o afastamento da circunstância atenuante aplicada ao caso - artigo 22, § 1º, inciso III da Resolução ANAC nº 25/2008 (“a inexistência de aplicação de penalidades no último ano.”) -, para o valor de **R\$ 17.500,00 (dezessete mil e quinhentos reais), que é o valor médio** previsto à época dos fatos, para a hipótese do item 7 da Tabela IV - FACILITAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO – Administração Aeroportuária do Anexo III da Resolução ANAC nº 25, de 25 de abril de 2008, pela prática do disposto no art. 289, inciso I da Lei 7.565/86, c/c art. 21 §2º da Resolução nº 280/2013, de forma que, *querendo*, venha apresentar no prazo de 10 (dez) dias suas alegações, cumprindo-se, com isto, o disposto no artigo 64 da Lei 9.784/1999.
- Após, distribua-se o caso feito prioritariamente, por prevenção, ao parecerista originário.

5. À Secretaria.

6. Publique-se.

7. Notifique-se.

**BRUNO KRUCHAK BARROS**

SIAPE 1629380

Presidente Turma Recursal – BSB

Assessor de Julgamento de Autos em Segunda Instância Substituto

-----  
¹Nomeações e designações:

(1) a Portaria 2.026, de 9 de agosto de 2016; (2) a Portaria nº 3.403, de 17 de novembro de 2016; (3) por meio da Portaria nº 2.828, de 20 de outubro de 2016; (4) Portaria nº 2.829 - da mesma data da anterior, e; (5) Portaria nº 3.059, de 30 de setembro de 2019



Documento assinado eletronicamente por **Bruno Kruchak Barros, Presidente de Turma**, em 26/06/2020, às 15:23, 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 **3922530** e o código CRC **72DA24CD**.

---

Referência: Processo nº 00067.006943/2015-66

SEI nº 3922530