



**PARECER N°** 326/2021/CJIN/ASJIN  
**PROCESSO N°** 00066.528315/2017-17  
**INTERESSADO:** EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA -  
INFRAERO

## **PROPOSTA DE DECISÃO ADMINISTRATIVA DE SEGUNDA INSTÂNCIA**

**Auto de Infração:** 002771/2017

**Crédito de Multa (n° SIGEC):** 663218181

**Infração:** Deixar de embarcar ou desembarcar o PNAE que dependa de assistência do tipo STCR, WCHS ou WCHC por pontes de embarque ou por equipamento de ascenso e descenso ou rampa.

**Enquadramento:** Art. 289, inciso I, da Lei n° 7.565/1986 c/c Art. 20, § 1º, da Resolução ANAC n° 280, de 11/07/2013.

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

### **I - RELATÓRIO**

1. Trata-se de recurso interposto pela **EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO**, em face da decisão de primeira instância (4388461) proferida no curso do processo administrativo em epígrafe, da qual restou aplicada sanção de multa no valor de **R\$ 10.000,00 (dez mil reais)**, por descumprimento ao disposto no art. 289, inciso I, da Lei n° 7.565/86 c/c o art. 20, § 1º, da Resolução ANAC n° 280, de 11 de julho de 2013.

2. Por oportuno, aproveita-se como parte integrante desta análise o relatório constante do Voto CJIN (4036068), com respaldo art. 50, § 1º, da Lei 9.784/1999.

3. Em suma, a Interessada foi autuada, no dia 01/12/2017, conforme Auto de Infração n° 002771/2017 (1312424), por ter deixado de disponibilizar o equipamento de ascenso e descenso ou rampa para embarque do PNAE João Vitor dos Santos, localizador HKN4ND, no voo 1274, do dia 11/10/2017, fato este constatado *in loco* pela fiscalização que descreveu minuciosamente a conduta infracional no Relatório de Fiscalização n° 18/CGH/NURAC/GTREG/GEOP/SFI/2017 (1310827).

4. A Autuada apresentou defesa (1435319), em 17/01/2018, alegando que a responsabilidade pelos embarques e desembarques dos passageiros com necessidade de assistência especial - PNAE é única e exclusiva do operador aéreo e que o equipamento "Ambulift" não foi solicitado, conforme se verifica na planilha de solicitação da Central de Operações de Pátio - COP. Assim, requer o cancelamento do referido Auto de Infração.

5. Em decisão de primeira instância (1574831), datada de 02/03/2018, a autoridade competente entendeu que os argumentos de defesa não eram suficientes para afastar a materialidade infracional e aplicou multa no patamar intermediário, no valor de R\$ 17.500,00 (dezessete mil e quinhentos reais), como sanção administrativa.

6. Em 16/07/2018, foi disponibilizado à Interessada vistas aos autos do processo pela ASJIN por meio de "disponibilização de acesso externo", conforme Despacho CONJUG (2019860).

7. Ao ao ser notificada da decisão (2000765 e 2032968), em 12/07/2018, a Interessada apresentou recurso, em 19/07/2018 (2035953), alegando: (i) cerceamento de defesa pois o valor da multa imposta foi referenciada no Anexo III da Resolução nº 25/2008 sem especificar em qual item se amolda o ilícito à norma; (ii) ilegalidade do §1º do art. 20 da Resolução nº 280/2013 em afronta ao Código Brasileiro de Aeronáutica; (iii) vício formal e material da Resolução nº 25/2008; (iv) inexistência de autorização legislativa para que a ANAC estabeleça valor de sanção; e (v) presença das atenuantes de reconhecimento da prática infracional e de adoção de providências para minimizar as consequências da infração.

8. Na 506ª Sessão de Julgamento da ASJIN, realizada no dia 27/02/2020, por unanimidade, o colegiado decidiu por anular a decisão de primeira instância administrativa e retornar o presente processo à origem para nova decisão, nos termos do Voto CJIN (4036068) e Certidão CJIN (4087906). A Interessada foi notificada de tal ato (4153187), em 18/03/2020, nos termos do Ofício nº 2110/2020/ASJIN-ANAC (4146313).

9. Em 01/06/2020, foi exarada nova decisão pelo setor competente de primeira instância (4388461) que rebateu todos os argumentos apresentados pela Autuada e manteve seu posicionamento acerca da caracterização da infração aplicando multa no valor de R\$ 10.000,00 (dez mil reais) ante o reconhecimento da circunstância atenuante prevista no art. 36, §1º, inciso I da Resolução 472/2018.

10. Notificada da referida decisão, em 03/08/2020 (4604915), por meio do Ofício nº 5612/2020/ASJIN-ANAC (4466219), a Interessada apresentou tempestivamente seu recurso em 11/08/2020 (5396178). Em seus argumentos reitera a ilegalidade do §1º do art. 20 da Resolução nº 280, de 11 de julho de 2013 por violação aos arts. 104 e 233 do CBA, alega cerceamento de defesa uma vez que a decisão de primeira instância não aponta em qual item do anexo II da Resolução nº 472/2018 está enquadrada a multa e, por fim, caso a multa seja mantida, que seja fixada no seu patamar mínimo perante a existência de atenuante já reconhecida.

11. É o breve o relatório.

## II - PRELIMINARES

12. **Da ilegalidade do §1º do art. 20 da Resolução ANAC nº 280, de 11 de julho de 2013**

13. A Interessada alega que embora esta Agência Reguladora goze do Poder Regulamentar, deve obediência ao princípio constitucional da legalidade não podendo permitir que os atos administrativos tenham conteúdo contrário ao disposto em Lei em sentido formal. Assim, entende ser ilegal o disposto no §1º do art. 20 da Resolução ANAC nº 280/2013, que imputa responsabilidade ao operador aeroportuário pela disponibilização dos equipamentos e serviços necessários ao atendimento de passageiros, em afronta aos artigos 104 e 233 do CBA.

14. Sobre o assunto, primeiramente, vale ressaltar o que dispõe o Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA sobre Infraestrutura Aeronáutica:

### CAPÍTULO I

#### Disposições Gerais

**Art. 25. Constitui infra-estrutura aeronáutica o conjunto de órgãos, instalações ou estruturas terrestres de apoio à navegação aérea, para promover-lhe a segurança, regularidade e eficiência, compreendendo:**

**I - o sistema aeroportuário (artigos 26 a 46);**

II - o sistema de proteção ao voo (artigos 47 a 65);

III - o sistema de segurança de voo (artigos 66 a 71);

IV - o sistema de Registro Aeronáutico Brasileiro (artigos 72 a 85);

V - o sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos (artigos 86 a 93);

- VI - o sistema de **facilitação, segurança e coordenação do transporte aéreo (artigos 94 a 96)**;
- VII - o sistema de formação e adestramento de pessoal destinado à navegação aérea e à infraestrutura aeronáutica (artigos 97 a 100);
- VIII - o sistema de indústria aeronáutica (artigo 101);
- IX - o sistema de serviços auxiliares (artigos 102 a 104);
- X - o sistema de coordenação da infra-estrutura aeronáutica (artigo 105).

§ 1º A instalação e o funcionamento de quaisquer serviços de infra-estrutura aeronáutica, dentro ou fora do aeródromo civil, dependerão sempre de autorização prévia de autoridade aeronáutica, que os fiscalizará, respeitadas as disposições legais que regulam as atividades de outros Ministérios ou órgãos estatais envolvidos na área.

§ 2º Para os efeitos deste artigo, sistema é o conjunto de órgãos e elementos relacionados entre si por finalidade específica, ou por interesse de coordenação, orientação técnica e normativa, não implicando em subordinação hierárquica.

(...)

15. Nota-se que a infraestrutura aeronáutica é constituída por diversos sistemas que tem como função proporcionar segurança, regularidade e eficiência à navegação aérea. No que tange à infraestrutura aeroportuária, o CBA traz um capítulo específico para tratar do tema:

## CAPÍTULO II

Do Sistema Aeroportuário

### SEÇÃO I

Dos Aeródromos

**Art. 26. O sistema aeroportuário é constituído pelo conjunto de aeródromos brasileiros, com todas as pistas de pouso, pistas de táxi, pátio de estacionamento de aeronave, terminal de carga aérea, terminal de passageiros e as respectivas facilidades.**

Parágrafo único. **São facilidades:** o balizamento diurno e noturno; a iluminação do pátio; serviço contra-incêndio especializado e o serviço de remoção de emergência médica; área de pré-embarque, climatização, ônibus, ponte de embarque, sistema de esteiras para despacho de bagagem, carrinhos para passageiros, pontes de desembarque, sistema de ascenso-descenso de passageiros por escadas rolantes, orientação por circuito fechado de televisão, sistema semi-automático anunciador de mensagem, sistema de som, sistema informativo de voo, climatização geral, locais destinados a serviços públicos, locais destinados a apoio comercial, serviço médico, serviço de salvamento aquático especializado e outras, cuja implantação seja autorizada ou determinada pela autoridade aeronáutica.

(...)

**Art. 31. Consideram-se:**

**I - Aeroportos os aeródromos públicos, dotados de instalações e facilidades para apoio de operações de aeronaves e de embarque e desembarque de pessoas e cargas;**

(...)

16. Da leitura dos dispositivos acima citados, infere-se que a infraestrutura aeroportuária é o conjunto de áreas, instalações e equipamentos aeroportuários localizados dentro da área do aeródromo. Ademais, um aeródromo público é aquele dotado de instalações e facilidades para apoio de operações de aeronaves e de embarque e desembarque de pessoas e cargas. Logo, faz parte da infraestrutura aeroportuária todas aquelas facilidades elencadas no parágrafo único do art. 26 supracitado e outras, cuja implantação seja autorizada ou determinada pela autoridade competente.

17. E é nesse contexto que surge a competência normativa da ANAC no que concerne à regulamentação da aviação civil, definida pela Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005. Cabe especial menção ao artigo 8º, incisos XXI e XXX, nos quais a lei estipula como competência desta Agência editar normas na seara da infraestrutura aeroportuária e do sistema de infraestrutura aeroportuária:

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:

(...)

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

(...)

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

(...)

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;

(...)

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

(...)

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

(...)

XLIV – deliberar, na esfera administrativa, quanto à **interpretação da legislação, sobre serviços aéreos e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária**, inclusive casos omissos, quando não houver orientação normativa da Advocacia-Geral da União;

(...)

XLVI – **editar e dar publicidade às instruções e aos regulamentos necessários à aplicação desta Lei**;

(...)

18. Pois bem. Nesse cenário e nos limites de sua competência, a ANAC editou a Resolução n° 280, de 11 de julho de 2013, que trata sobre os procedimentos relativos à acessibilidade de passageiros com necessidade de assistência especial (PNAE) ao transporte aéreo, respaldada nos princípios constitucionais da dignidade da pessoa humana e da isonomia, bem como na legislação e normas técnicas nacionais e internacionais afetas ao tema acessibilidade ao transporte aéreo.

19. Convém recordar que a minuta do referido ato normativo submeteu-se previamente ao controle interno de legalidade pela Procuradoria Federal junto à ANAC e à Audiência Pública (nomenclatura alterada para Consulta Pública pela Lei n° 13.848/2019), nos termos do art. 27 da Lei n° 11.182/2005, dado o interesse geral dos agentes econômicos do setor e usuários dos serviços prestados. Surge em substituição à Resolução n° 09, de 05 de junho de 2007, no intuito de melhorar a qualidade do atendimento aos passageiros que necessitam de assistência especial, notadamente, ao se considerar que: (i) era preciso oferecer oportunidades de viagem à essas pessoas atendendo às suas necessidades, quer nos aeroportos ou a bordo de aeronaves, utilizando pessoal e equipamentos adequados; e (ii) as barreiras físicas encontradas por esses passageiros poderiam ser, em sua maioria, superadas por meio de simples mudanças de layout, uso de tecnologia ou coordenação entre os agentes.

20. Assim, especificamente quanto à assistência do PNAE durante a viagem, o normativo em comento estabelece obrigações distintas para os diferentes agentes do sistema de aviação civil envolvidos no transporte aéreo público. A responsabilidade do transportador pela execução do contrato de transporte aéreo, foi mantida (art. 14 da Resolução 280/2013). Este é, de fato, responsável pelo embarque e desembarque dos passageiros (art. 233 do CBA). Contudo, sendo necessário utilizar equipamentos específicos de pontes de embarque ou equipamento de ascenso e descenso ou rampa (facilidades) para realizar o embarque/desembarque do PNAE que dependa de assistência do tipo STCR, WCHS ou WCHC, estes devem ser disponibilizados pelo operador aeroportuário (art. 20, §1° Resolução 280/2013),

tendo em vista que tais equipamentos se relacionam de forma íntima com a infraestrutura aeroportuária, a qual é, em essência, de responsabilidade dos mesmos (art. 31, inciso I do CBA).

21. E é nesse ponto que se equivoca a Interessada ao sugerir que, no exercício de seu poder regulamentar, a ANAC vai de encontro com o CBA, eis que a edição da Resolução nº 280/2013 revestiu-se de estrita obediência ao princípio constitucional da legalidade.

22. Primeiramente, a aplicabilidade da Resolução ANAC nº 280/2013 não é destinada aos serviços auxiliares, contexto em que se encontra inserido o art. 104 do CBA citado pela Interessada:

Lei nº 7.565/86 - CBA

CAPÍTULO X

Dos Serviços Auxiliares

Art. 102. São serviços auxiliares:

I - as agências de carga aérea, os serviços de rampa ou de pista nos aeroportos e os relativos à hotelaria nos aeroportos;

II - os demais serviços conexos à navegação aérea ou à infra-estrutura aeronáutica, fixados, em regulamento, pela autoridade aeronáutica.

§ 1º (Vetado).

§ 2º Serão permitidos convênios entre empresas nacionais e estrangeiras, para que cada uma opere em seu respectivo país, observando-se suas legislações específicas.

Art. 103. Os serviços de controle aduaneiro nos aeroportos internacionais serão executados de conformidade com lei específica.

Art. 104. Todos os equipamentos e serviços de terra utilizados no atendimento de aeronaves, passageiros, bagagem e carga são de responsabilidade dos transportadores ou de prestadores autônomos de serviços auxiliares.

23. A citada Resolução nº 280/2013 tem aplicabilidade diversa, senão vejamos:

Art. 2º Esta Resolução aplica-se aos passageiros, **operadores aeroportuários**, operadores aéreos e seus prepostos, nos serviços de transporte aéreo público de passageiros doméstico ou internacional, regular ou não regular, exceto serviços de táxi aéreo. **(g.n)**

24. Ou seja, a referida Resolução imputa responsabilidade ao operador aeroportuário pela disponibilização dos equipamentos necessários ao atendimento de passageiros PNAE. Não estamos falando sobre afronta ao art. 104 do CBA, vez que este dispõe sobre serviços auxiliares, mas, sim, sobre sobre sistema aeroportuário ou infraestrutura aeroportuária. Note-se que o enquadramento da conduta no auto de infração é a Res. 280/2013 e não aquele outro.

25. Da mesma sorte, tampouco merece prosperar alegação de que o §1º do art. 20 da Resolução ANAC nº 280/2013 afronta o art. 233 do CBA. Como já dito anteriormente, o transportador é o responsável pela execução do contrato de transporte aéreo (embarque e desembarque dos passageiros) e essa responsabilidade foi mantida, nos termos do art. 14 da Resolução nº 280/2013. Estamos, no presente caso, falando da responsabilidade do operador aeroportuário cuja obrigação é disponibilizar equipamento de ascenso e descenso ou rampa, conforme repleendida nestes autos.

26. Com isso, resta demonstrado que o §1º do art. 20 Resolução 280/2013 em nada contrariou a Lei nº 7.565/1986, não havendo que se falar em ilegalidade.

27. **Da alegação de cerceamento de defesa**

28. Em suas razões recursais a Interessada alega que a decisão de primeira instância não aponta em qual item do Anexo II da Resolução nº 472/2018 se enquadra a multa aplicada, impedindo-a de se defender ou até mesmo contestar o valor imputado em clara violação aos princípios da ampla defesa e publicidade.

29. Antes de tudo cabe ressaltar que a descrição dos fatos expostos no Auto de Infração é suficiente para o devido exercício da defesa, inclusive, o Supremo Tribunal Federal – STF já se manifestou no sentido de que a descrição dos fatos quando do indiciamento de prática infracional é

suficiente para o exercício do poder de defesa pelo acusado:

- STF: RMS 24.129/DF, 2ª Turma, DJe 30/04/2012: “Exercício do direito de defesa. A descrição dos fatos realizada quando do indiciamento foi suficiente para o devido exercício do direito de defesa. Precedentes: MS 21.721; MS 23.490. (Grifou-se)

30. No mesmo sentido aponta a jurisprudência do STJ:

- Excerto de julgado do STJ: “O indiciado se defende dos fatos que lhe são imputados e não de sua classificação legal, de sorte que a posterior alteração da capitulação legal da conduta não tem o condão de inquinar de nulidade o processo. Precedentes: (MS 14.045/DF, Rel. Min. Napoleão Nunes Maia Filho, Terceira Seção, DJe 29.4.2010; MS 10.128/DF, Rel. Min. Og Fernandes, Terceira Seção, DJe 22.2.2010; MS 12.386/DF, Rel. Min. Felix Fischer, Terceira Seção, DJ 24.9.2007, p. 244” (STJ, MS 12.677/DF, 1ª Turma, DJe 20/04/2012). (Grifou-se)

31. Por mais, o STJ entende que a defesa deve ser construída a respeito dos fatos que lhe são imputados e não de sua classificação legal, de forma que posterior recapitulação não tem o condão de implicar nulidade ao processo.

32. No caso em questão, enxergo congruência entre a matéria objeto do auto de infração e a decisão de primeira instância, diante da irregularidade de deixar de disponibilizar o equipamento de ascenso e descenso ou rampa para embarque do PNAE João Vitor dos Santos, localizador HKN4ND, no voo 1274, do dia 11/10/2017, não restando prejudicada a referida decisão nem a análise dos argumentos apresentados pela Autuada, porém, nota-se que quando do preenchimento do Auto de Infração, por mero equívoco formal, não se mencionou a norma que estabelece os valores e patamares de multa possíveis de aplicação, em que pese estar correto o enquadramento legal no art. 289, inciso I, da Lei Federal nº 7.565, de 19/12/1986 c/c art. 20, § 1º, da Resolução nº 280/2013.

33. Assim, o equívoco no enquadramento presente no Auto de Infração suporta ato de convalidação, tendo em vista o disposto no art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018:

Art. 19. Os vícios processuais meramente formais ou de competência presentes no auto de infração são passíveis de convalidação em qualquer fase do processo, por ato da autoridade competente para julgamento, com indicação do vício e da respectiva correção.

§ 1º No caso de convalidação dos vícios meramente formais que tenham potencial para prejudicar o direito de defesa, será concedido novo prazo de defesa ou de recurso ao autuado, conforme a fase processual, para a manifestação.

§ 2º No caso de convalidação de vícios processuais que não tenham potencial para prejudicar o direito de defesa do autuado, inclusive os de competência, não será concedido prazo do § 1º deste artigo.

34. Ademais, a Lei nº 9.784/99, que regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal, em seu art. 55, prevê a figura da convalidação:

Art. 55. Em decisão na qual se evidencie não acarretarem lesão ao interesse público nem prejuízo a terceiros, os atos que apresentarem defeitos sanáveis poderão ser convalidados pela própria Administração.

35. Isto posto, patente está a necessidade de convalidação do auto de infração para que passe a vigorar com a seguinte capitulação: art. 289, inciso I, da Lei Federal nº 7.565, de 19/12/1986 c/c art. 20, § 1º, da Resolução nº 280/2013 c/c o item 23 da Tabela IV do Anexo III da Resolução ANAC nº 25/2008.

36. Cabe mencionar que os valores previstos no item 23 da Tabela IV do Anexo III da Resolução nº 25/2008, em vigor à época dos fatos, são: R\$ 10.000,00 (patamar mínimo); R\$ 17.500,00 (patamar médio) R\$ 25.000,00 (patamar máximo).

37. Além do mais, verifica-se a necessidade de notificar o Interessado e conceder prazo de 10 (dez) dias para a sua manifestação, cumprindo o disposto no §1º do art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018.

### III - FUNDAMENTAÇÃO

38. Pelas razões supracitadas, deixo de analisar o mérito do presente processo.

#### IV - CONCLUSÃO

39. Pelo exposto, sugiro a **CONVALIDAÇÃO DO AUTO DE INFRAÇÃO nº 002771/2017**, complementando o enquadramento para que passe a vigorar com a seguinte capitulação: **art. 289, inciso I, da Lei Federal nº 7.565, de 19/12/1986 c/c art. 20, § 1º, da Resolução nº 280/2013 c/c o item 23 da Tabela IV do Anexo III da Resolução ANAC nº 25/2008**, com base no art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018, de forma que a Secretaria da ASJIN venha a **NOTIFICAR** a Interessada quanto à convalidação do Auto de Infração para que a mesma, querendo, venha no prazo de 10 (dez) dias, formular suas alegações, com fundamento no §1º do art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018.

40. É a Proposta de Decisão.

41. Submete-se ao crivo do decisor.



Documento assinado eletronicamente por **Thais Toledo Alves, Analista Administrativo**, em 09/12/2021, às 12:51, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **6523957** e o código CRC **BF0F98DB**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL  
CJIN - CJIN

**DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 271/2021**

PROCESSO Nº 00066.528315/2017-17

INTERESSADO: Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero

1. Trata-se de recurso administrativo interposto pela **EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO**, em face da decisão de primeira instância administrativa (4388461) proferida no curso do processo administrativo em epígrafe, da qual restou aplicada multa, no valor de **R\$ 10.000,00 (dez mil reais)**, pelo descumprimento ao disposto no art. 289, inciso I, da Lei nº 7.565/86 c/c o art. 20, § 1º, da Resolução ANAC nº 280, de 11 de julho de 2013.

2. Por celeridade processual e, com fundamento no artigo 50, §1º, da Lei nº 9.784/1999, ratifico os argumentos trazidos na proposta de decisão, Parecer nº 326/2021/CJIN/ASJIN (6523957).

3. Diante disso, consideradas as atribuições a mim conferidas pelas Portarias ANAC nº 751, de 07/03/2017, e nº 1.518, de 14/05/2018 e com lastro no **art. 42 da Resolução ANAC nº 472, de 2018**, e competências ditadas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381/2016, **DECIDO:**

- por **CONVALIDAR** o enquadramento legal do **Auto de Infração nº 002771/2017** para que passe a vigorar com a seguinte capitulação: **art. 289, inciso I, da Lei Federal nº 7.565, de 19/12/1986 c/c art. 20, § 1º, da Resolução nº 280/2013 c/c o item 23 da Tabela IV do Anexo III da Resolução ANAC nº 25/2008**; e
- por **NOTIFICAR O INTERESSADO** para que, querendo, venha a se manifestar no prazo de 10 (dez) dias, acerca da convalidação do auto de infração com a alteração do enquadramento, conforme disposto no artigo 19 §1º da Resolução ANAC nº 472/2018.

4. À Secretaria.

5. Notifique-se.

6. Publique-se.

*Cassio Castro Dias da Silva*

SIAPE 1467237

Presidente da Turma Recursal do Rio de Janeiro



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 13/12/2021, às 22:29, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **6565400** e o código CRC **3E4BB65A**.