

**VOTO**
**PROCESSO: 00065.118545/2015-10**
**INTERESSADO: INFRAERO**
**DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA ADMINISTRATIVA**
**MARCOS PROCESSUAIS**

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Local	Data da Infração	Lavratura do AI	Notificação do AI	Defesa Prévia	Convalidação do AI	Notificação da Convalidação do AI	Manifestação do Interessado	Decisão de Primeira Instância (DC1)	Notificação da DC1	Multa aplicada em Primeira Instância	Protocolo do Recurso
00065.118545/2015-10	657.785.167	12591/2013	Aeroporto de Cuiabá/MT	12/08/2013	24/10/2013	04/11/2013	19/11/2013	06/09/2016	09/09/2016	15/09/2016	13/10/2016	10/11/2016	R\$ 80.000,00	21/11/2016

**Enquadramento:** Art. 289, I c/c art. 36, §1º da Lei 7.565/86 c/c art. 4º da Resolução ANAC nº 236/2012.

**Infração:** Não manter o nível do coeficiente de atrito em pista de pouso e decolagem igual ou superior ao exigido em regulamento específico.

**Relatora:** Thaís Toledo Alves – SIAPE 1579629 (Portaria Nomeação Membro Julgador ANAC nº 453, de 08/02/2017)

**1. INTRODUÇÃO**

1.1. Trata-se de recurso interposto pela **Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - INFRAERO**, em face da Decisão 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.

1.2. O AI descreve que:

Durante a Inspeção Inicial de Certificação realizada entre 03 até 06 de setembro de 2013 foi informado ao INSPAC Alberto Gonçalves de Pinho por meio de minuta de relatório de medição de atrito que o nível de atrito da pista apresentava índices inferiores ao mínimo em três pontos.

Ressalta-se que após aplicar-se os limites de tolerância previstos na Res. ANAC 236/2012 dois pontos permanecem abaixo do nível mínimo de atrito.

**2. HISTÓRICO**

2.1. **Atos Processuais Relevantes** - Às fls. 03 a 07, Medição de Atrito – Aeroporto Internacional Marechal Rondon – SBCY – Pista de Pouso e Decolagem – Relatório Técnico nº 5/SBCY; À fl. 08, Ofício nº 276/2013/GOPS/SIA-ANAC, datado de 02/10/2013, no qual a ANAC concede o prazo de dez dias para a autuada informar quais medidas efetivas foram tomadas para restabelecer o nível de atrito acima do nível de manutenção, sob pena de aplicação de sanção prevista na Resolução ANAC nº 236/2012 combinada com a Resolução ANAC nº 25/2008.

2.2. **Defesa do Interessado** - A autuada alega, em síntese, que preocupada com a segurança operacional do Sistema Aeroportuário faz diversas intervenções no sistema de Pistas e Táxi dos aeroportos sob sua responsabilidade e que no ano de 2012, por meio do RDC nº 001/ADCO/SBCY/2012, a Infraero contratou empresa para efetuar o recapeamento das cabeceiras da PPD em tela, e também, recapar pista de taxi, dentre outros serviços. Acrescenta, ainda, que foram recapados aproximadamente setecentos e vinte um metros de pavimento flexível, a partir da cabeceira 17 (dezesete), e setecentos e vinte e dois metros a partir da cabeceira 35 (trinta e cinco), sendo realizada ainda a retexturização do trecho central da PPD, com oitocentos e sessenta metros de extensão. Reconhece que o recomendado seria o recapeamento completo da PPD atendendo à demanda do Sindicato Nacional das Empresas Aéreas - SNEA, porém, destaca que a PPD do SBCY possui em sua extensão 2.300 m, sendo contemplados no escopo da citada obra o recapeamento de 1443 m, o que corresponde a 62% de todo o comprimento da PPD. Informa que a Infraero está planejando nova retexturização do trecho central da PPD para Março/2014, e que está programada, ainda, uma ação de remoção de borracha na PPD, no período de 14 a 17/01/2014, com o objetivo de manter o nível de atrito dentro dos limites requeridos. Por fim, encaminha a defesa para as devidas considerações.

2.3. **Decisão de Primeira Instância** - O setor competente em motivada decisão de primeira instância, afastou os argumentos de defesa prévia e confirmou ato infracional, aplicando multa no patamar mínimo, no valor de **R\$ 80.000,00 (oitenta mil reais)**, como sanção administrativa, conforme item 25 da Tabela II (Construção/Manutenção e Operação de Aeródromos) do Anexo III da Resolução ANAC nº 25/2008, em vigor à época da infração, pela prática do disposto no art. 289, inciso I c/c art. 36, §1º da Lei 7.565/86 c/c com art. 4º da Resolução ANAC nº 236/2012. Considerou, na ocasião, a existência de circunstância atenuante (“o reconhecimento da prática da infração”) e ausência de agravantes previstas no art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008.

2.4. **Do Recurso** - A interessada alega haver imprecisão técnica dos argumentos da decisão recorrida no que se refere aos vícios da Resolução nº 25/2008 e reitera em grau recursal:

I - **Vício formal na Resolução nº 25/2008**, relativo à não submissão da Resolução a audiência ou consulta pública, em desrespeito ao que estabelece o artigo 27 da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005;

II - **Vício material da Resolução nº 25/2008**, uma vez que essa Agência exorbitou o poder regulamentador e o poder de polícia a ela conferidos por Lei;

III - **Incompetência da ANAC para definir valores de multa;**

2.5. Assim, requereu a nulidade do presente processo administrativo

2.6. **É o relato.**

**VOTO**

Conheço do Recurso vez que presentes seus pressupostos de admissibilidade e tempestividade.

### 3. **PRELIMINARES**

3.1. **Regularidade processual** - Considerando os prazos descritos no quadro acima, acusar a regularidade processual nos presentes autos visto que preservados os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitados os princípios da Administração Pública, em especial a ampla defesa e o contraditório. Julgo o processo apto à decisão de segunda instância administrativa por parte desta ASJIN.

### 4. **FUNDAMENTAÇÃO: MÉRITO E ANÁLISE DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO**

4.1. **Quanto à Fundamentação da Matéria** - Não manter o coeficiente de atrito em nível mínimo da pista de pista de pouso e decolagem maior ou igual ao exigido em regulamento específico.

4.2. A infração foi verificada durante a Inspeção Inicial de Certificação, realizada no período de 03 a 06 de setembro de 2013, na qual se constatou, na minuta de relatório de mediação de atrito, que o nível de atrito da pista do Aeroporto de Cuiabá/MT apresentava índices inferiores ao mínimo em três pontos. Ante a isso, lavrou-se o auto de infração nº 12591/2013 com fundamento no art. 289, I c/c art. 36, §1º da Lei 7.565/86 c/c art. 4º da Resolução ANAC nº 236/2012.

4.3. O art. 289 do CBA dispõe o seguinte:

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

4.4. Já o art. 4º Resolução ANAC nº 236, de 05 de junho de 2012 estabelece categoricamente que:

Art. 4º O operador de aeródromo deve manter o nível do coeficiente de atrito do pavimento igual ou superior aos parâmetros estabelecidos na Tabela 1, a seguir, em função do tipo de equipamento de medição (coluna [1]) e respectivas condições (colunas [2] a [5]): (...)

4.5. Em complemento, reforça-se o que dispõe o item 25 da Tabela II - Construção/Manutenção e Operação de Aeródromos do Anexo III da Resolução ANAC nº 25, de 25 de abril de 2008, em vigor à época dos fatos:

Resolução nº 25/2008  
ANEXO III  
Tabela II - Construção/Manutenção e Operação de Aeródromos  
25. Não manter o coeficiente de atrito em nível mínimo da pista de pouso e decolagem maior ou igual ao exigido em regulamento específico  
80.000,00 / 140.000,00 / 200.000,00

4.6. Assim, vê-se que está clara a obrigação imposta às administrações aeroportuárias. Dessa forma, tem-se configurado o descumprimento do dispositivo no caso em exame, uma vez que a instrução processual demonstra que a interessada não manteve o coeficiente de atrito em nível mínimo da pista de pouso e decolagem do Aeroporto Internacional Marechal Rondon/ Cuiabá/MT maior ou igual ao exigido em regulamento específico.

#### 4.7. **Das alegações do interessado**

4.8. Inicialmente a Recorrente aduz haver imprecisão técnica dos argumentos da decisão recorrida no que se refere aos vícios da Resolução nº 25/2008 apontados em defesa prévia. Contudo, entendo que as alegações trazidas foram exaustivamente apreciadas e rebatidas pelo setor competente em decisão de primeira instância, reitero e adoto como minhas aquelas razões, tornando-as parte integrante deste arrazoado, respaldada pelo §1º, do art. 50, da Lei 9.784/1999, adicionando-se a elas as elucidações expostas a seguir.

4.9. Importante frisar, inicialmente, que a Resolução ANAC nº 25/2008 não é a fonte primária da obrigação e referência única na aplicação da sanção, sendo complementada, no caso concreto, pelo art. 289, inciso I e art. 36, §1º da Lei 7.565/86 c/c com art. 10 da Resolução ANAC nº 236/2012

4.10. A Resolução ANAC nº 25/2008 apenas prevê valores distintos de multa para as diversas hipóteses de infração à legislação complementar editada pela ANAC, conforme definido no caput do art. 289 do CBA.

4.11. Especificamente quanto aos valores das multas previstos nas tabelas, há que se salientar, primeiramente, que a Resolução ANAC nº 25/2008 foi editada em substituição à Resolução ANAC nº 13/2007, a qual, por sua vez, substituiu a antiga IAC 012-1001.

4.12. Esta IAC foi aprovada pela Portaria DAC Nº 130/DGAC, de 27 de janeiro de 2003, publicada no DOU nº 23, de 31 de janeiro de 2003, portanto, anteriormente à Lei nº 11.182/2005. O Anexo 6 da referida Instrução continha Tabela de Infrações, que indicava, para os casos de infrações referentes à administração aeroportuária, apenas uma única ocorrência genérica com a seguinte descrição: "Infração aos preceitos gerais do CBA ou da legislação complementar". A multa consignada para as ocorrências, no caso de pessoa jurídica, previa o valor máximo de R\$ 200.000,00. A Resolução ANAC nº 13/2007 apenas manteve referida disposição, em termos idênticos.

4.13. A Resolução ANAC nº 25/2008, portanto, não significou uma maior restrição aos direitos dos agentes econômicos por ela atingidos. Pelo contrário, importou maior proporcionalidade, na medida em que conferiu valores distintos e mais brandos de multas para as infrações cometidas pela Administração Aeroportuária.

4.14. Há que se ressaltar, ainda, que o ato normativo em questão foi editado pela ANAC nos limites de sua competência reguladora, assim definida no art. 8º da Lei nº 11.182/2005, com destaque para os incisos VII, X, XI, XXX, XXXV e XLVI. Trata-se, portanto, de norma revestida de presunção de legalidade e legitimidade, como são os atos da Administração Pública Federal, não havendo que se falar na existência de qualquer vício, seja formal ou material.

4.15. Destaca-se, ainda, que referida Resolução tem por escopo garantir a segurança das operações aéreas, visto que consiste em instrumento eficaz e necessário para compelir os regulados a cumprirem os requisitos de segurança previstos na Lei e na legislação complementar editada por esta Agência.

4.16. Dessa forma, a Resolução nº 25/2008 favorece o desenvolvimento da aviação civil de forma segura, propiciando a prestação de serviços adequados à sociedade, na medida em que busca garantir que a atuação dos agentes econômicos envolvidos ocorra de forma consentânea com os princípios e regras de segurança que norteiam a aviação civil como um todo. Em última análise, a norma em tela tem

o condão de proteger os direitos à vida e à segurança insculpidos no art. 5º da Constituição.

4.17. Verificando-se, pois, que a norma em questão possui amparo legal e que harmoniza-se com os direitos e garantias fundamentais insculpidos na Constituição, sobretudo aqueles referentes à tutela da vida, não há que se falar na sua ilegalidade.

4.18. Dessa maneira, afasta-se a argumentação da autuada de vício de forma na Resolução ANAC nº 25/2008.

4.19. No que concerne às alegações de suposta ilegalidade da imposição das sanções definidas na Resolução ANAC nº 25/2008 em razão de suposta ausência de lei expressa fixadora da multa, entende-se que os argumentos da autuada também não merecem prosperar, posto que compete à União, por intermédio da ANAC, regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, em conformidade com o disposto no artigo 2º da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005 – Lei da ANAC.

4.20. Conforme art. 5º da Lei nº 11.182/2005, a ANAC atua como autoridade de aviação civil, sendo asseguradas as prerrogativas necessárias ao exercício adequado de sua competência.

Lei nº 11.182/2005

Art. 5º A ANAC atuará como autoridade de aviação civil, assegurando-se-lhe, nos termos desta Lei, as prerrogativas necessárias ao exercício adequado de sua competência.

4.21. Assim, conforme a Lei nº 11.182/2005, foi criada a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, autarquia federal submetida a regime especial, à qual foram atribuídos poderes regulatório/normativo e fiscalizador sobre as atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária (art. 2º), restando tais competências delineadas nos termos do artigo 8º do referido diploma legal, cujos incisos X, XI, XXI, XXVIII, XXX e XXXV preconizam que:

#### Lei nº 11.182/2005

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

(...)

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

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

(...)

XXI – regular e fiscalizar a infraestrutura 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;

(...)

XXVIII - fiscalizar a observância dos requisitos técnicos na construção, reforma e ampliação de aeródromos e aprovar sua abertura ao tráfego;

(...)

XXX – expedir normas e estabelecer padrões mínimos de segurança de voo, de desempenho e eficiência, a serem cumpridos pelas prestadoras de serviços aéreos e de infraestrutura 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;

(...)

4.22. De acordo com o aludido dispositivo e seus incisos, cumpre à mencionada autarquia federal, portanto, regular e fiscalizar a infraestrutura aeroportuária, segurança da aviação civil e facilidades do transporte aéreo, competindo-lhe consequentemente editar normas que regrem o setor e zelar pelo seu devido atendimento.

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

4.24. Evidente que o referido poder normativo, conferido à Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC permitir-lhe tanto a edição de normas que criam obrigações e deveres para os administrados, como os sujeitem à imposição de sanções na hipótese de seu descumprimento, sob pena de, ao não se admitir a previsão de penalização em legislação complementar editada pela autarquia federal, restar tolhida a sua capacidade de coerção, tomando inócuos os atos normativos produzidos pela agência reguladora.

4.25. 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, conforme art. 1º, §3º do CBA a seguir, incluindo-se nessas as anteriormente expedidas pelo Ministério da Aeronáutica (art. 12) enquanto autoridade aeronáutica (art. 2º), e aquelas editadas pela própria Agência na qualidade de autoridade de aviação civil (Lei nº 11.182/05, art. 5º).

CBA

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

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

4.26. As hipóteses elencadas no CBA, portanto, 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:

CBA

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

(...)

4.27. Assim, não obstante o poder regulatório legalmente atribuído à Agência Nacional de

Aviação Civil – ANAC já lhe permita não apenas editar regras de conduta para os regulados, como também estabelecer sanções administrativas para o eventual caso de descumprimento daquelas, objetivando assegurar a sua efetividade, a imposição de penalidade pecuniária, por inobservância de norma complementar sobre infraestrutura aeroportuária, encontra amparo legal nos preceitos veiculados no art. 289, inciso I da Lei nº 7.565/86.

4.28. Identificado o descumprimento de qualquer dessas normas, tem a Agência o poder-dever de aplicar as sanções cabíveis, conforme estabelece o citado art. 8º, inciso XXXV, da Lei nº 11.182/2005.

4.29. Nesse sentido, sobre essa questão já se pronunciou a Segunda Turma do Tribunal Regional Federal da 5ª Região (Processo AC 00021804720114058400, Desembargador Federal Walter Nunes da Silva Júnior DJE - Data: 01/03/2012 - Página:176).

4.30. Chama a atenção, ainda, a literalidade do art. 289 da Lei 7.565/86, em que foi enquadrada a infração: “Na infração aos preceitos deste Código **ou da legislação complementar**, a autoridade aeronáutica poderá tomar as seguintes providências administrativas”. Há, assim, ao contrário do alegado pelo autuado, autorização legal expressa para imposição de sanções por violação aos preceitos da legislação complementar.

4.31. Igualmente descabida a alegação de que não caberia à ANAC a definição das sanções aplicáveis, mas meramente sua aplicação. É que a lei de criação da ANAC, além de estabelecer expressamente sua competência para reprimir infrações à legislação, inclusive quanto aos direitos dos usuários, e aplicar as sanções cabíveis, lhe assegura, na qualidade de autoridade de aviação civil, as prerrogativas necessárias ao exercício adequado de sua competência, conforme exposto anteriormente.

4.32. Diante do exposto, especificamente, quanto ao presente caso, verifica-se que a imposição de penalidade por não manter o nível do coeficiente de atrito na pista de pouso e decolagem igual ou superior ao exigido em regulamento específico teve amparo legal no art. 289, inciso I c/c art. 36, §1º da Lei 7.565/86 c/c com art. 4º da Resolução ANAC nº 236/2012 c/c item 25 da Tabela II (Construção/Manutenção e Operação de Aeródromos) do seu Anexo III da Resolução ANAC nº 25/2008.

4.33. Conforme já citado, o artigo 289, inciso I, da Lei nº 7.565/86, autoriza, dentre outras medidas, a imposição de sanção pecuniária no caso de descumprimento tanto dos preceitos do próprio CBA, como do das disposições da “legislação complementar”.

4.34. No próprio CBA, mais especificamente, no §1º do artigo 36, encontra-se a competência da autoridade aeronáutica, hoje, como já abordado, autoridade de aviação civil – ANAC (artigo 5º da Lei da ANAC), para a coordenação e o controle da exploração da atividade aeroportuária:

CBA

Art. 36. Os aeródromos públicos serão construídos, mantidos e explorados:

I - diretamente, pela União;

II - por empresas especializadas da Administração Federal Indireta ou suas subsidiárias, vinculadas ao Ministério da Aeronáutica;

III - mediante convênio com os Estados ou Municípios;

IV - por concessão ou autorização.

**§ 1º A fim de assegurar uniformidade de tratamento em todo o território nacional, a construção, administração e exploração, sujeitam-se às normas, instruções, coordenação e controle da autoridade aeronáutica, ressalvado o disposto no art. 36-A.** (Redação dada pela Lei nº 13.097, de 2015)

§ 2º A operação e a exploração de aeroportos e heliportos, bem como dos seus serviços auxiliares, constituem atividade monopolizada da União, em todo o Território Nacional, ou das entidades da Administração Federal Indireta a que se refere este artigo, dentro das áreas delimitadas nos atos administrativos que lhes atribuírem bens, rendas, instalações e serviços.

§ 3º Compete à União ou às entidades da Administração Indireta a que se refere este artigo, estabelecer a organização administrativa dos aeroportos ou heliportos, por elas explorados, indicando o responsável por sua administração e operação, fixando-lhe as atribuições e determinando as áreas e serviços que a ele se subordinam.

§ 4º O responsável pela administração, a fim de alcançar e manter a boa qualidade operacional do aeroporto, coordenará as atividades dos órgãos públicos que, por disposição legal, nele devam funcionar.

§ 5º Os aeródromos públicos, enquanto mantida a sua destinação específicas pela União, constituem universidades e patrimônios autônomos, independentes do titular do domínio dos imóveis onde estão situados (artigo 38).

(grifo nosso)

4.35. Ainda nesta linha de raciocínio, deve-se, também, apontar à infringência à norma complementar, *neste caso*, a Resolução ANAC nº 236/2012, que estabelece requisitos de aderência para pistas de pouso e decolagem.

4.36. Quanto à tabela de valores da pena, verifica-se que a infração está disposta no item 25 da Tabela II (Construção/Manutenção e Operação de Aeródromos) do seu Anexo III da Resolução ANAC nº 25/2008.

4.37. Diante de todo o exposto, resta a esta ANAC regular o setor, utilizando de instrumentos que permitam compelir os administrados à observância do regramento vigente, de acordo com a Lei nº 11.182/2005.

4.38. Demonstra-se, assim, que a aplicação da penalidade ao Interessado no feito tem base legal, afastando, assim, a *alegação do interessado de vício material por ausência de previsão legal*, na medida em que fundamenta a aplicação de sanção quando houver afronta à norma aeronáutica.

4.39. Por fim, quanto ao argumento de que inexistia autorização legislativa para que a ANAC estabeleça valor de sanção, a esse respeito, em que pese a indicação, nos artigos 299 e 302 da Lei 7.565/86, de algumas condutas infracionais – o que, repita-se, não afasta a viabilidade de aplicação de sanções pela violação de dispositivos infralegais, com fundamento no art. 289 – e das espécies punitivas que lhes seriam aplicáveis, o Código é silente no que concerne aos valores de multa a serem aplicados em cada caso. Há, entretanto, expressa delegação para o estabelecimento, por regulamento do procedimento dos processos sancionadores, bem como da disciplina da competência, organização e funcionamento dos órgãos de julgamento, nos termos do art. 288, § 1º, do CBA:

CBA

Art. 288. O Poder Executivo criará órgão com a finalidade de apuração e julgamento das infrações previstas neste Código e na legislação complementar, especialmente as relativas a tarifas e condições de transporte, bem como de conhecimento dos respectivos recursos.

§ 1º A competência, organização e funcionamento do órgão a ser criado, assim como o procedimento dos respectivos processos, serão fixados em regulamento.

4.40. Determina o Código, ainda, no seu art. 295, que a multa eventualmente imposta deverá

estar consonante com a gravidade da infração praticada:

4.41. Verifica-se, assim, que lidas em conjunto as disposições do art. 5º c/c art.8º, XXXV da Lei 11.182/2005 e os dispositivos que cuidam da aplicação de sanções no Código Brasileiro de Aeronáutica (artigos 288 a 302), a aplicação de “sanções cabíveis” depende, por evidente, de prévia definição normativa de quais sanções são aplicáveis a um determinado caso concreto. A definição de qual é a dosimetria aplicável à sanção imposta a determinada infração configura, assim, **prerrogativa necessária** ao exercício adequado da competência para “reprimir infrações e aplicar sanções cabíveis”, estando respaldada pelos dispositivos mencionados da Lei 11.182/2005.

4.42. Lembre-se, ainda, que o Departamento de Aviação Civil – DAC, órgão que precedeu a ANAC como Autoridade de Aviação Civil, também já disciplinava os valores de multa aplicáveis à violação da legislação aeronáutica por regulamento – prerrogativa que já lhe assistia por delegação do CBA que, como se viu, não definiu o valor das sanções aplicáveis às condutas elencadas. Nesse contexto, estava em vigor a Instrução de Aviação Civil – IAC 012-1001 quando da criação da Agência, que previa valores de multa de até R\$ 200.000,00 para as violações à legislação complementar. Percebe-se, portanto, que também no que concerne ao contexto histórico de criação da Agência, é a definição da dosimetria das penalidades aplicáveis uma das “*prerrogativas necessárias ao exercício adequado de sua competência*”.

4.43. Cabe recordar que a IAC 012-1001 foi revogada pela Resolução ANAC nº 13, de 23 de agosto de 2007 e, posteriormente, essa Resolução foi substituída pela Resolução ANAC nº 25, de 25 de abril de 2008. Muito embora a Resolução nº 472/2018 tenha revogado a Resolução ANAC nº 25/2008, o art. 82 daquela Resolução estabeleceu que suas disposições não prejudicam atos já praticados e a aplicação das normas vigentes à época dos fatos, **inclusive no que concerne às sanções aplicáveis**.

4.44. Sendo assim, existem parâmetros objetivos para a dosimetria das sanções pecuniárias em conformidade com a gravidade da infração, estabelecendo-se, nos Anexos à Resolução ANAC nº 25/2008, três faixas de aplicação, conforme circunstâncias atenuantes e agravantes, e a especificação de quais violações mereceriam menor grau de reprovação pela autarquia – inovação que trouxe modificação benéfica ao autuado, vez que trouxe transparência e objetividade na aplicação das sanções sem extrapolação do valor máximo que havia sido inicialmente fixado pelo DAC.

4.45. No tocante à quantificação de multa imposta, na prática, a Resolução ANAC nº 25/2008 disciplina, de modo a atender ao preceito contido no artigo 295 do CBA, o procedimento para o arbitramento de penalidades pecuniárias, mediante a eleição dos critérios objetivos aplicáveis. Em seus ANEXOS, constam as tabelas de valores das infrações em três níveis de valores (mínimo, médio e máximo) para cada infração, de forma que melhor estabelecer as aplicações das condições atenuantes e agravantes.

4.46. Assim, como já indicado neste voto, a Resolução ANAC nº 25/2008 não é a fonte primária da obrigação e apenas prevê valores distintos de multa para as diversas hipóteses de infração à legislação complementar editada pela ANAC, conforme definido no caput do art. 289 do CBA. Nesse sentido, verifica-se que as condutas, penalidades e valores de multa dispostos na Resolução ANAC nº 25/08 são perfeitamente aplicáveis ao presente processo administrativo.

4.47. Dessa forma, afasta-se, portanto, a alegação do Recorrente de ilegalidade na fixação do valor da sanção.

4.48. **Ante o exposto, tem-se que as razões do recurso não lograram êxito em afastar a prática infracional objeto do presente feito, restando configurada nos termos aferidos pela fiscalização.**

## 5. DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

5.1. Verificada a regularidade da ação fiscal, há que se averiguar a necessidade de correção do valor da multa aplicada como sanção administrativa ao ato infracional imputado. 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 a aplicação das normas vigentes à época dos fatos, inclusive no que concerne às sanções aplicáveis.

5.2. Assim, a partir da Tabela de Infrações do Anexo III da Resolução ANAC nº 25/2008, Tabela II - Construção/Manutenção e Operação de Aeródromos, item 24, em vigor à época dos fatos, pode-se observar que a interpretação da referida infração, se dá da seguinte forma:

- R\$ 80.000,00 (oitenta mil reais) - valor de multa mínimo referente à infração;
- R\$ 140.000,00 (cento e quarenta mil reais) - valor de multa médio referente à infração;
- R\$ 200.000,00 (duzentos mil) - valor de multa máximo referente à infração.

### 5.3. Das Circunstâncias Atenuantes

5.4. Com relação à circunstância atenuante prevista no inciso I do §1º do art. 22 da Resolução Anac nº 25, de 2008 (“*o reconhecimento da prática da infração*”), o decisor de primeira instância considerou que o ente regulado reconheceu a prática do ato e não contestou sua desconformidade com a norma, considerando, assim, essa circunstância como atenuante. De fato, entendendo que é possível a concessão dessa atenuante haja vista que a Interessada não apresentou argumentos de excludente de responsabilidade nem tampouco contraditórios para com o reconhecimento da prática da infração. **Assim, deve ser mantida a aplicação da referida circunstância atenuante.**

5.5. Quanto à aplicação de atenuante com base no fundamento no inciso II do §1º do art. 22 da Resolução Anac nº 25, de 2008, entendendo que a Interessada não demonstrou, nos autos, ter adotado voluntariamente qualquer providência eficaz para amenizar as consequências da infração. Repare-se que nenhuma medida que configure um dever pode ser fundamento para a aplicação dessa atenuante. **Assim, essa hipótese deve ser afastada.**

5.6. Para a análise da circunstância atenuante prevista no 22, § 1º, inciso III da Resolução ANAC nº 25/2008 - inexistência de aplicação de penalidade no último ano - é necessária pesquisa para identificar a eventual existência de sanção aplicada ao ente regulado no período de um ano, encerrado **12/08/2013** – que é a data da infração ora analisada.

5.7. Em pesquisa no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC dessa Agência, ora anexada a essa análise (SEI 2559998), ficou demonstrado que há penalidade anteriormente aplicada à Autuada nessa situação, a exemplo daquela consubstanciada no crédito registrado no Sistema sob o número **0000013442013** dentro do mencionado período. **Deve ser afastada, assim, essa circunstância atenuante como causa de diminuição do valor da sanção.**

### 5.8. Das Circunstâncias Agravantes

5.9. Quanto à existência de circunstâncias agravantes, não se vê, nos autos, qualquer elemento que configure as hipóteses previstas no 22, § 2º da Resolução ANAC nº 25/2008.

5.10. **Da sanção a ser aplicada em definitivo** - Por tudo o exposto, dada a **existência de circunstância atenuante e ausência de agravantes** aplicáveis ao caso, **entendo que deva ser mantida a sanção aplicada pela primeira instância administrativa, no valor de R\$ 80.000,00 (oitenta mil reais)**, que é o valor **mínimo** previsto, à época dos fatos, para a hipótese do item 25 da Tabela II (Construção/Manutenção e Operação de Aeródromos) do seu Anexo III da Resolução ANAC nº 25, de 25 de abril de 2008, **em vigor à época da infração**, pela prática do disposto no art. 289, inciso I c/c art. 36, §1º da Lei 7.565/86 c/c com art. 4º da Resolução ANAC nº 236/2012.

## 6. CONCLUSÃO

6.1. Pelo exposto na integralidade desta análise, voto por **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO** a multa aplicada em Primeira Instância Administrativa no valor de **R\$ 80.000,00 (oitenta mil reais)**, em desfavor da **Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - INFRAERO**, por não manter o nível do coeficiente de atrito na pista de pouso e decolagem do Aeroporto Internacional Marechal Rondon - Cuiabá/MT, igual ou superior ao exigido em regulamento específico, em afronta ao art. 289, I c/c art. 36, §1º da Lei 7.565/86 c/c art. 4º da Resolução ANAC nº 236/2012.

6.2. É o voto.




Documento assinado eletronicamente por **Thais Toledo Alves, Analista Administrativo**, em 24/01/2019, às 16:59, 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 **2557746** e o código CRC **BF3916CF**.

SEI nº 2557746

 **SIGEC :: SISTEMA INTEGRADO DE GESTÃO DE CRÉDITOS**  
 Atalhos do Sistema:

:: MENU PRINCIPAL

**Extrato de Lançamentos**

Nome da Entidade: INFRAERO - EMPRESA BRASILEIRA DE INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUARIA  
 CNPJ/CPF: 00352294000110

Nº ANAC: 30000550531  
 CADIN: Não  
 UF: DF

Div. Ativa: Não

Tipo Usuário: Integral

Receita	NºProcesso	Processo SEI	Data Vencimento	Data Infração	Valor Original	Data do Pagamento	Valor Pago	Valor Utilizado	Chave	Situação	Valor Débito (R\$)
9344					0,00	30/05/2012	22 425,00	0,00			0,00
9344					0,00	02/03/2011	6 255,00	0,00			0,00
9343					0,00	12/11/2010	6 255,00	0,00			0,00
9000					0,00	27/09/2017	1 339,25	0,00			0,00
9000					0,00	11/07/2017	16 282,04	0,00			0,00
0343	<a href="#">00000013432011</a>	60800092799201120	08/07/2011	17/03/2006	R\$ 33 522,00	22/06/2011	33 522,00	33 522,00			0,00
0343	<a href="#">00000013432012</a>	00065035590201289	08/06/2012	25/06/2010	R\$ 33 522,00	24/08/2012	33 522,00	33 522,00		Parcial	
						10/10/2013	7 777,61	7 777,61		PG	0,00
0343	<a href="#">00000013432013</a>	00065012758201369		15/06/2012	R\$ 33 522,00	25/07/2012	33 522,00	33 522,00		PG	0,00
0344	<a href="#">00000013442011</a>	60800086031201117	30/06/2011	07/07/2006	R\$ 22 425,00	29/06/2011	22 425,00	22 425,00		PG	0,00
0344	<a href="#">00000013442012</a>	00065036327201215	09/06/2012	25/06/2010	R\$ 22 425,00	08/06/2012	22 425,00	22 425,00		PG	0,00
0344	<a href="#">00000013442013</a>	00065013060201361	19/04/2013	19/10/2012	R\$ 22 425,00	11/10/2012	22 425,00	22 425,00		PG	0,00
0345	<a href="#">00000013452012</a>	00065025277201232	08/06/2012	14/05/2010	R\$ 14 340,00	23/05/2012	14 340,00	14 340,00		PG	0,00
0343	<a href="#">00000023432011</a>	60800093080201114	13/07/2011	23/06/2006	R\$ 33 522,00	20/07/2011	33 522,00	33 522,00		Parcial	
						06/08/2012	990,65	990,65		PG	0,00
0343	<a href="#">00000023432012</a>	00065036363201271	08/06/2012	24/09/2010	R\$ 33 522,00	08/06/2012	33 522,00	33 522,00		PG	0,00
0343	<a href="#">00000023432013</a>	00065012976201301		31/08/2012	R\$ 33 522,00	29/04/2013	33 522,00	33 522,00		PG	0,00
0343	<a href="#">00000023432017</a>	00065142784201582	10/02/2018	04/12/2015	R\$ 33 522,00	09/02/2018	33 522,00	33 522,00		PG	0,00
0344	<a href="#">00000023442011</a>	60800089600201186	02/07/2011	02/06/2006	R\$ 22 425,00	22/06/2011	22 425,00	22 425,00		PG	0,00
0344	<a href="#">00000023442012</a>	00065036478201265	09/06/2012	08/10/2010	R\$ 22 425,00	30/05/2012	22 425,00	22 425,00		PG	0,00
0344	<a href="#">00000023442013</a>	00065013189201379		15/08/2012	R\$ 22 425,00		0,00	0,00		CAN	0,00
0343	<a href="#">00000033432011</a>	60800097195201170	21/07/2011	09/08/2006	R\$ 33 522,00	11/07/2011	33 522,00	33 522,00		PG	0,00
0343	<a href="#">00000033432012</a>	00065036380201216	09/06/2012	01/10/2010	R\$ 33 522,00	08/06/2012	33 522,00	33 522,00		PG	0,00
0343	<a href="#">00000033432013</a>	00065081463201332	10/08/2013	15/03/2013	R\$ 33 522,00	06/03/2013	33 522,00	33 522,00		PG	0,00
0344	<a href="#">00000033442011</a>	60800091451201115	08/07/2011	21/07/2006	R\$ 22 425,00	29/06/2011	22 425,00	22 425,00		PG	0,00
0344	<a href="#">00000033442012</a>	00065036523201281	08/06/2012	03/09/2010	R\$ 22 425,00	06/04/2011	22 425,00	22 425,00		PG	0,00
0343	<a href="#">00000043432011</a>	60800107555201159	27/07/2011	11/10/2006	R\$ 33 522,00	20/07/2011	33 522,00	33 522,00		PG	0,00
0343	<a href="#">00000043432012</a>	00065040974201213	16/05/2012	28/05/2010	R\$ 33 522,00	16/05/2012	33 522,00	33 522,00		PG	0,00
0343	<a href="#">00000043432013</a>	00065094452201312	11/10/2013	17/05/2013	R\$ 33 522,00	09/05/2013	33 522,00	33 522,00		PG	0,00
0344	<a href="#">00000043442011</a>	60800091594201127	08/07/2011	04/08/2006	R\$ 22 425,00	29/06/2011	22 425,00	22 425,00		PG	0,00
0344	<a href="#">00000043442012</a>	00065043971201231	08/06/2012	06/11/2010	R\$ 22 425,00	30/05/2012	22 425,00	22 425,00		PG	0,00
0343	<a href="#">00000053432011</a>	60800120148201137	24/08/2011	13/04/2006	R\$ 33 522,00		0,00	0,00		CAN	0,00
0343	<a href="#">00000053432012</a>	00065025295201214	09/06/2012	11/06/2010	R\$ 33 522,00	02/03/2011	0,00	6 255,00		Parcial	
						12/11/2010	33 522,00	27 267,00		PG	0,00
0343	<a href="#">00000053432013</a>	00065113691201389	11/10/2013	26/04/2013	R\$ 33 522,00	12/04/2013	33 522,00	33 522,00		PG	0,00
0344	<a href="#">00000053442011</a>	60800092971201145	08/07/2011	09/11/2006	R\$ 22 425,00	30/07/2012	29 199,59	29 199,59		PG	0,00
0344	<a href="#">00000053442012</a>	00065047516201213	09/06/2012	23/07/2010	R\$ 22 425,00	01/06/2012	22 425,00	22 425,00		PG	0,00
0343	<a href="#">00000063432011</a>	60800133663201187	04/09/2011	19/09/2007	R\$ 33 522,00	22/08/2011	33 522,00	33 522,00		PG	0,00
0343	<a href="#">00000063432012</a>	00065043964201230	08/06/2012	17/09/2010	R\$ 33 522,00	30/05/2012	33 522,00	33 522,00		PG	0,00
0344	<a href="#">00000063442011</a>	60800092099201135	08/07/2011	18/05/2006	R\$ 22 425,00	22/06/2011	22 425,00	22 425,00		PG	0,00
0344	<a href="#">00000063442012</a>	00065051315201211	09/06/2012	22/10/2010	R\$ 22 425,00	04/03/2011	14 340,00	14 340,00		Parcial	
						02/03/2011	14 340,00	8 085,00		PG	0,00
0343	<a href="#">00000073432011</a>	60800133657201120	04/09/2011	30/11/2007	R\$ 33 522,00	31/08/2011	33 522,00	33 522,00		PG	0,00
0343	<a href="#">00000073432012</a>	00065044764201202	08/06/2012	08/10/2010	R\$ 33 522,00	21/05/2012	33 522,00	33 522,00		PG	0,00
0344	<a href="#">00000073442011</a>	60800097069201115	21/07/2011	09/06/2006	R\$ 22 425,00	11/07/2011	22 425,00	22 425,00		PG	0,00
0344	<a href="#">00000073442012</a>	00065051320201215	09/06/2012	16/09/2010	R\$ 22 425,00	08/06/2012	22 425,00	22 425,00		PG	0,00
0344	<a href="#">00000073442013</a>	00065123667201358	08/11/2013	26/04/2013	R\$ 22 425,00	10/04/2013	22 425,00	22 425,00		PG	0,00
0343	<a href="#">00000083432011</a>	60800145650201151		20/09/2011	R\$ 33 522,00		0,00	0,00		CAN	0,00
0343	<a href="#">00000083432012</a>	00065025289201267	08/06/2012	19/11/2010	R\$ 33 522,00	08/06/2012	33 522,00	33 522,00		PG	0,00
0344	<a href="#">00000083442011</a>	60800097392201199	21/07/2011	27/04/2006	R\$ 22 425,00	11/07/2011	22 425,00	22 425,00		PG	0,00
0344	<a href="#">00000083442012</a>	00065052194201216		22/10/2010	R\$ 22 425,00		0,00	0,00		CAN	0,00
0343	<a href="#">00000093432011</a>	60800145650201151	18/09/2011	20/09/2007	R\$ 33 522,00	06/09/2011	33 522,00	33 522,00		PG	0,00
0343	<a href="#">00000093432012</a>	00065047510201238	09/06/2012	25/11/2010	R\$ 33 522,00	25/05/2012	33 522,00	33 522,00		PG	0,00
0344	<a href="#">00000093442011</a>	60800097392201199		27/04/2006	R\$ 22 425,00		0,00	0,00		CAN	0,00
0343	<a href="#">00000103432011</a>	60800154080201190	12/11/2011	05/10/2007	R\$ 33 522,00	11/11/2011	33 522,00	33 522,00		PG	0,00
0343	<a href="#">00000103432012</a>	00065051308201219	09/06/2012	10/12/2010	R\$ 33 522,00	30/05/2012	33 522,00	33 522,00		PG	0,00
0344	<a href="#">00000103442011</a>	60800099661201151	17/07/2011	01/09/2006	R\$ 22 425,00	11/07/2011	22 425,00	22 425,00		PG	0,00
0344	<a href="#">00000103442012</a>	00065055189201265		19/04/2010	R\$ 22 425,00		0,00	0,00		CAN	0,00
0345	<a href="#">00000103452011</a>	6080092238201121	08/07/2011	20/10/2006	R\$ 14 340,00	22/06/2011	14 340,00	14 340,00		PG	0,00
0343	<a href="#">00000113432011</a>	60800153991201108	12/11/2011	16/03/2007	R\$ 33 522,00	11/11/2011	33 522,00	33 522,00		PG	0,00
0343	<a href="#">00000113432012</a>	00065051328201281	09/06/2012	17/06/2010	R\$ 33 522,00	08/06/2012	33 522,00	33 522,00		PG	0,00
0344	<a href="#">00000113442012</a>	00065055182201243	24/06/2012	29/10/2010	R\$ 22 425,00	22/06/2012	22 425,00	22 425,00		PG	0,00
0343	<a href="#">00000123432011</a>	60800161815201131	14/11/2011	26/10/2007	R\$ 33 522,00	30/07/2012	42 391,92	42 391,92		PG	0,00
0343	<a href="#">00000123432012</a>	00065055165201214	24/06/2012	12/11/2010	R\$ 33 522,00	22/06/2012	33 522,00	33 522,00		PG	0,00
0344	<a href="#">00000123442011</a>	60800110903201175		19/05/2006	R\$ 22 425,00	27/07/2011	22 425,00	22 425,00		PG	0,00
0344	<a href="#">00000123442012</a>	00065055169201294	24/06/2012	17/12/2010	R\$ 22 425,00	27/06/2012	22 647,00	22 647,00		PG	0,00





0344	<a href="#">0000543442011</a>	60800212392201125	<a href="#">07/12/2011</a>	23/10/2009	R\$ 22 425,00	23/11/2011	22 425,00	22 425,00	PG	0,00
0344	<a href="#">0000553442011</a>	60800212379201176	<a href="#">07/12/2011</a>	26/05/2009	R\$ 22 425,00	23/11/2011	22 425,00	22 425,00	PG	0,00
0344	<a href="#">0000563442011</a>	60800212487201149	<a href="#">07/12/2011</a>	17/07/2009	R\$ 22 425,00	05/12/2011	22 425,00	22 425,00	PG	0,00
0344	<a href="#">0000573442011</a>	60800217043201108	<a href="#">07/03/2012</a>	02/09/2008	R\$ 22 425,00	05/03/2012	22 425,00	22 425,00	PG	0,00
0344	<a href="#">0000583442011</a>	60800223464201160		12/03/2010	R\$ 22 425,00		0,00	0,00	CAN	0,00
0345	<a href="#">0000583452011</a>	60800212283201116	<a href="#">07/12/2011</a>	13/02/2009	R\$ 14 340,00	18/11/2011	14 340,00	14 340,00	PG	0,00
0344	<a href="#">0000593442011</a>	60800223464201160	<a href="#">07/03/2012</a>	12/03/2010	R\$ 22 425,00		0,00	0,00	PG	0,00
0345	<a href="#">0000593452011</a>	60800212307201129	<a href="#">07/03/2012</a>	17/04/2009	R\$ 14 340,00		0,00	0,00	PG	0,00
0344	<a href="#">0000613442011</a>	60800228427201148	<a href="#">07/03/2012</a>	27/11/2009	R\$ 22 425,00		0,00	0,00	PG	0,00
0344	<a href="#">0000623442011</a>	60800231705201144	<a href="#">07/03/2012</a>	31/07/2009	R\$ 22 425,00	07/03/2012	22 425,00	22 425,00	PG	0,00
0344	<a href="#">0000633442011</a>	60800231731201172	<a href="#">07/03/2012</a>	26/03/2010	R\$ 22 425,00		0,00	0,00	PG	0,00
0344	<a href="#">0000643442011</a>	60800231696201191	<a href="#">07/03/2012</a>	09/09/2009	R\$ 22 425,00	07/03/2012	22 425,00	22 425,00	PG	0,00

**Legenda do Campo Situação**

AD3 - RECURSO ADMITIDO EM 3ª INSTÂNCIA	PG - QUITADO
AD3N - RECURSO ADMITIDO EM 3ª INSTÂNCIA SEM EFEITO SUSPENSIVO	PGDJ - QUITADO DEPÓSITO JUDICIAL CONVERTIDO EM RENDA
CA - CANCELADO	PP - PARCELADO PELA PROCURADORIA
CAN - CANCELADO	PU - PUNIDO
CD - CADIN	PU1 - PUNIDO 1ª INSTÂNCIA
CP - CRÉDITO À PROCURADORIA	PU2 - PUNIDO 2ª INSTÂNCIA
DA - DÍVIDA ATIVA	PU3 - PUNIDO 3ª INSTÂNCIA
DC1 - DECIDIDO EM 1ª INSTÂNCIA, MAS AINDA AGUARDANDO CIÊNCIA	RAN - PROCESSO EM REVISÃO POR INICIATIVA DA ANAC
DC2 - DECIDIDO EM 2ª INSTÂNCIA, MAS AGUARDANDO CIÊNCIA	RANS - PROCESSO EM REVISÃO POR INICIATIVA DA ANAC SEM EFEITO SUS
DC3 - DECIDIDO EM 3ª INSTÂNCIA, MAS AGUARDANDO CIÊNCIA	RE - RECURSO
DG2 - DILIGÊNCIAS POR INICIATIVA DA 2ª INSTÂNCIA	RE2 - RECURSO DE 2ª INSTÂNCIA
DG3 - DILIGÊNCIAS POR INICIATIVA DA 3ª INSTÂNCIA	RE2N - RECURSO DE 2ª INSTÂNCIA SEM EFEITO SUSPENSIVO
EF - EXECUÇÃO FISCAL	RE3 - RECURSO DE 3ª INSTÂNCIA
GDE - GARANTIA DA EXECUÇÃO POR DEPÓSITO JUDICIAL	RE3N - RECURSO DE 3ª INSTÂNCIA SEM EFEITO SUSPENSIVO
GPE - GARANTIA DA EXECUÇÃO POR PENHORA REGULAR E SUFICIENTE	REN - RECURSO SEM EFEITO SUSPENSIVO
IN3 - RECURSO NÃO FOI ADMITIDO A 3ª INSTÂNCIA	RS - RECURSO SUPERIOR
INR - REVISÃO A PEDIDO OU POR INICIATIVA DA ANAC NÃO FOI ADMITIDA	RSN - RECURSO SUPERIOR SEM EFEITO SUSPENSIVO
IT2 - PUNIDO PO RECURSO EM 2ª FOI INTEMPESTIVO	RVS - PROCESSO EM REVISÃO POR INICIATIVA DO INTERESSADO
IT3 - PUNIDO PO RECURSO EM 3ª INSTÂNCIA FOI INTEMPESTIVO	RVSN - PROCESSO EM REVISÃO POR INICIATIVA DO INTERESSADO SEM EF
ITD - RECURSO EM 2ª INSTÂNCIA INTEMPESTIVO, MAS AINDA AGUARDANDO CIÊNCIA DO INFRATOR	RVT - REVISTO
ITDN - RECURSO EM 2ª INSTÂNCIA INTEMPESTIVO, MAS AINDA AGUARDANDO CIÊNCIA DO INFRATOR, SEM EFEITO SUSPENSIVO	SDE - SUSPENSÃO DA EXIGIBILIDADE POR DEPÓSITO JUDICIAL
ITT - RECURSO EM 3ª INSTÂNCIA INTEMPESTIVO, MAS AINDA AGUARDANDO CIÊNCIA DO INFRATOR	SDJ - SUSPENSÃO DA EXIGIBILIDADE POR DECISÃO JUDICIAL
PC - PARCELADO	

Registro 1 até 150 de 643 registros

➡ Páginas: [1] 2 3 4 5 [Ir] [Reg]

Tela Inicial Imprimir Exportar Excel



## CERTIDÃO

Brasília, 24 de janeiro de 2019.

### CERTIDÃO DE JULGAMENTO EM SEGUNDA INSTÂNCIA ADMINISTRATIVA

#### 490ª SESSÃO DE JULGAMENTO DA ASJIN

**Processo:** 00065.118545/2015-10

**Interessado:** INFRAERO

**Crédito de Multa n° ( SIGEC):** 657.785.167

**AI/NI:** 12591/2013

#### **Membros Julgadores ASJIN:**

- Bruno Kruchak Barros - SIAPE 1629380 - Portaria n° 2026/2016 - Presidente da Sessão Recursal
- **Thais Toledo Alves** - SIAPE 1579629 - Portaria ANAC n° 453/2017- **Relatora**
- Samara Alecrim Sardinha - SIAPE 1649446 - Portaria ANAC n° 3883/DIRP/2018 - Membro Julgador

Certifico que a Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância – ASJIN da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, ao apreciar o processo em epígrafe na sessão realizada nesta data, proferiu a seguinte decisão em segunda instância administrativa:

A **ASJIN**, **por unanimidade**, decidiu **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO** a multa aplicada em primeira instância administrativa no valor de **R\$ 80.000,00 (oitenta mil reais)**, em desfavor da **INFRAERO**, por não manter o nível do coeficiente de atrito na pista de pouso e decolagem do Aeroporto Internacional Marechal Rondon - Cuiabá/MT, igual ou superior ao exigido em regulamento específico, em afronta ao art. 289, I c/c art. 36, §1º da Lei 7.565/86 c/c art. 4º da Resolução ANAC n° 236/2012, nos termos do voto da Relatora.

Os Membros Julgadores votaram com a Relatora.



Documento assinado eletronicamente por **Thais Toledo Alves**, **Analista Administrativo**, em 24/01/2019, às 17:00, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º,



Documento assinado eletronicamente por **Bruno Kruchak Barros, Presidente de Turma**, em 24/01/2019, às 18:46, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Samara Alecrim Sardinha, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 25/01/2019, às 16:50, 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 **2621639** e o código CRC **5E953057**.