



VOTO

PROCESSO: 00065.133753/2013-79

INTERESSADO: INFRAERO

DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA – ASJIN

494ª SESSÃO DE JULGAMENTO DA ASJIN

Auto de Infração: 11741/2013 **Data da Lavratura:** 17/09/2013

Crédito de Multa (nº SIGEC): 661687179

Infração: *não informar à ANAC e aos órgãos de informação aeronáutica o nível de proteção contra-incêndio existente do Serviço de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio (SESCINC), bem como constatada a defasagem, não solicitou a emissão do respectivo NOTAM*

Enquadramento: inciso I do art. 289 da Lei nº 7.565/86 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA), c/c itens 33.1 e 33.2 do Anexo e itens 1.6, 1.6.2 e 1.7 do Apêndice I da Resolução ANAC nº 115/2009

Data da infração: 29/05/2013 **Hora:** 11:00 h **Local:** Aeroporto de Curitiba - Bacacheri (SBBI)

Relator e Membro Julgador ASJIN: Henrique Hiebert (SIAPE 1586959 - Portaria ANAC nº 3.625, de 31/10/2017)

1. RELATÓRIO

1.1. Trata-se de recurso interposto por INFRAERO - EMPRESA BRASILEIRA DE INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA em face da decisão proferida no curso do Processo Administrativo em epígrafe, conforme registrado no Sistema Eletrônico de Informações desta Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, da qual restou aplicada multa, consubstanciada essa no crédito registrado no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC sob o número 661687179.

1.2. O Auto de Infração – AI nº 11741/2013 (fl. 01) que deu origem ao processo descreve o seguinte:

Descrição da Ocorrência: Não informou à ANAC e aos órgãos de informação aeronáutica o nível de proteção contraincêndio existente do Serviço de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio (SESCINC), bem como, constatada a defasagem, não solicitou a emissão do respectivo NOTAM.

CÓDIGO EMENTA: CSL.

HISTÓRICO: Em 29/05/2013, conforme relatado no RIA 0015P/SIA-GFIS/2013, de 29/05/2013, constatou-se durante a inspeção aeroportuária periódica no SESCINC do Aeroporto de Bacacheri, que não havia, em operação no SESCINC SBBI, quantidade suficiente para uma escala mínima de serviço, de bombeiros com capacitação técnica exigida por norma vigente, evidenciando dessa forma que o serviço não é operado de acordo com o nível de proteção contraincêndio requerido para o aeródromo. Diante das circunstâncias, recomendou-se, como ação imediata e preventiva, haja vista a constatação de defasagem (prescrita em legislação normativa), que Operador do Aeródromo (OA) solicitasse a emissão de um NOTAM, informando

que o SESCINC encontrava-se inoperante. Apesar da severidade da irregularidade, o OA não solicitou o respectivo NOTAM. (Segue em anexo, como evidências, as escalas de serviço dos dias 20, 21 e 22/05/2013, bem como relação de segurados pela INFRAERO para o serviço, constando os bombeiros sem a devida capacitação para a operação)

1.3. A conduta foi enquadrada no inciso I do art. 289 da Lei nº 7.565/86 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA), c/c itens 33.1 e 33.2 do Anexo e itens 1.6, 1.6.2 e 1.7 do Apêndice I da Resolução ANAC nº 115/2009.

1.4. Às fls. 02/05, cópia parcial do Relatório de Inspeção Aeroportuária – RIA nº 015P/SIA-GFIS/2013, de 29/05/2013. No item 5.2 do mencionado RIA aponta-se como “não conformidade” o seguinte:

5.2 – Não há efetivo da equipe de serviço operacional na quantidade suficiente de bombeiros com capacitação técnica exigida em norma vigente para operação do SESCINC, evidenciando, desta forma, que o serviço não é operado de acordo com o nível de proteção contraincêndio requerido.

1.5. No item “Observações” do mencionado RIA aponta-se o seguinte:

6 – Constatada a indisponibilidade do SESCINC, devido a falta de capacitação técnica específica, orientou-se que o Operador do Aeródromo solicitasse a emissão de NOTAM restritivo, informando aos aeronavegantes a mensagem SESCINC U/S. Até o final da inspeção não se constatou a execução desta providência.

1.6. O RIA nº 015P/SIA-GFIS/2013 possui como anexos:

1.6.1. "Seguro de acidentes pessoais coletivos bombeiros" com relação de segurados pela INFRAERO - fl. 06;

1.6.2. Escala de serviço dos dias 20, 21 e 22/05/2013 - fls. 07/12.

1.7. Notificado da lavratura em 23/09/2013 (fl. 13), o autuado protocolou/enviou defesa em 01/10/2013 (fls. 14/18). No documento, preliminarmente, defende a extinção do presente processo, por ter este desrespeitado a legislação processual aplicável, principalmente, o direito de ampla defesa e contraditório.

1.8. Afirma que não houve cumprimento aos prazos processuais, citando o art. 24 da lei nº 9784, que prevê o prazo para prática dos atos administrativos, salvo disposição específica, de cinco dias. Afirma que tal prazo não foi respeitado, pois o auto de infração foi lavrado quatro meses após a inspeção realizada, já tendo a autuada corrigido a razão de eventual penalização.

1.9. A autuada alega também não haver previsão legal para a aplicação da penalidade.

1.10. No mérito da defesa, alega que a autuação é improcedente pois conforme item 1.5 da Resolução ANAC nº 115/2009, em vigor à época da ocorrência, não há necessidade do Aeroporto de Bacacheri manter o serviço de SESCINC, por isto não foi emitido NOTAM. Cita, ainda, a Resolução ANAC 279/2013 – posterior aos fatos apurados.

1.11. Defende, ainda, que, em atenção à recomendação da ANAC, emitiu NOTAM em 27/06/2013, o que também afastaria a pretensão da autuação.

1.12. Assim, pede que seja desconstituído o auto de infração nº 11741/2013 e, em caso contrário, que seja fixada a multa em seu valor mínimo.

1.13. Cópias de documentos com a finalidade de demonstrar poderes de representação foram juntados às folhas 19/33.

1.14. Em 06/01/2014, foi emitida certidão de tempestividade e despacho de encaminhamento à Assessoria de Infrações e Multas – AIM, para análise e decisão – fl. 34.

1.15. Juntado ao processo extrato de NOTAM emitidos para o aeroporto SBBI, de 05/07/2016 - fl. 35.

1.16. Em 06/07/2016, foi emitido o Despacho nº 79/2016/GNAD, requerendo subsídios técnicos à Gerência Técnica de Resposta à Emergência Aeroportuária - GTRE, para avaliar a aplicabilidade do

item 1.5.1 do Apêndice à Resolução ANAC 115/2009 (citado pelo autuado em sua defesa), solicitando informar, em síntese se: (1) Em 29/05/2013, SBBI estava aberto ao tráfego aéreo internacional? (2) Em 29/05/2013, SBBI tinha área definida para operação de aeronaves de asas rotativas? (3) Qual era a classe do aeródromo SBBI, para fins de definição do Nível de Proteção Contra-incêndio Requerido em 29/05/2013? (se possível, informar o número de passageiros processados no período de referência utilizado na definição); (4) Qual era a categoria contra-incêndio da maior aeronave com regularidade em operação em SBBI em 29/05/2013? (se possível, informar a aeronave, seu número de frequências semanais e o período de referência considerado como “três meses consecutivos de maior movimentação”); (5) Qual era o Nível de Proteção Contra-incêndio Requerido de SBBI em 29/05/2013? (indicar os critérios aplicados na definição do NPCR) – fls. 36/37.

1.17. Em 21/07/2016, a área técnica responsável pela definição de parâmetros de proteção contra-incêndio - Gerência Técnica de Resposta à Emergência Aeroportuária (GTRE) – respondeu consulta formulada pela Assessoria de Infrações e Multas –AIM, por meio de diligência, para subsidiar a análise e a decisão deste processo (fls. 38/42).

1.18. A conclusão da GTRE, após a resposta a todos os quesitos formulados pela AIM foi a de que, em 29/05/2013, o operador do aeródromo (SBBI) não estava isento da provisão do SESCINC, e que tal serviço deveria disponibilizar **Nível de Proteção Contra-incêndio Existente (NPCE) 2 (dois)**.

1.19. Ademais, informou a GTRE que as operações de aeronaves de asas rotativas de Categoria Contraincêndio H1, em aeródromos Classe I, deixaram de requerer a provisão de serviços especializados de contra-incêndio somente a partir de 16 de julho de 2013, data da publicação da Resolução nº 279/2013 – ato normativo que substituiu a Resolução nº 115/2009.

1.20. O autuado foi notificado para se manifestar sobre a diligência em 26/07/2016 (fls. 43/45), tendo se manifestado em 08/08/2016 (fls. 46/52). No documento, alega, em síntese, que incidiria no processo o princípio da retroatividade da norma mais benéfica, devendo as previsões da Resolução ANAC 279/2013 se aplicarem ao caso concreto, inclusive para não computar no cálculo do NPCR o uso da aeronave EMB120, pois essa seria aeronave de uso militar, excepcionada do cômputo pela ulterior Resolução. Afirma, ademais, que SBBI não possuía área definida para operações de aeronaves de asas rotativas – e que o que o normativo exigiria seria a definição desta área e não a mera operação de aeronaves de asa rotativa. Anexa Carta ADC para comprovar o que alega.

1.21. Em 21/10/2016, lavrado Termo de Encerramento de Trâmite Físico POOL-DF 0084454, passando o processo a tramitar no Sistema Eletrônico de Informações - SEI.

1.22. Em 29/09/2017, a autoridade competente, após apontar a presença de defesa, decidiu pela aplicação de multa, sem atenuantes ou agravantes, no valor de R\$ 140.000,00 (cento e quarenta mil reais) – SEI 1088544 e 1088588.

1.23. Em 16/10/2017, lavrada Notificação de Decisão SEI 1149625.

1.24. Anexado ao processo extrato da multa do presente processo registrada no Sistema Integrado de Gestão de Créditos - SIGEC - SEI 1149723.

1.25. Anexado ao processo Comprovante de Inscrição e de Situação Cadastral emitido no *site* da Receita Federal do Brasil - SEI 1149730.

1.26. Em 26/10/2017, lavrado Despacho COIM 1161773, que encaminha o processo à ASJIN.

1.27. Notificado da decisão de primeira instância em 23/10/2017 (SEI 1211163), o interessado protocolou recurso na data de 31/10/2017 (SEI 1211221). No documento, inicialmente a autuada faz uma descrição dos fatos e requer a reanálise de toda a matéria de defesa, especialmente a fundamentação fática e a manifestação apresentada após diligência interna na ANAC, das quais reitera os termos.

1.28. Adicionalmente, alega que a Resolução ANAC nº 25/2008 contém vícios formais e materiais consistentes em (i) não ter sido submetida a audiência pública; (ii) inexistência de autorização legal para a definição de sanções pela ANAC; e (iii) restrição legal à aplicação de multas no limite de mil valores de referência, o equivalente a R\$ 31.477,34. Alega também que a ANAC não poderia estabelecer

infrações e suas respectivas sanções porque sua Lei de Criação não lhe delegou tal competência. Assim, no entender do Interessado, o argumento de que a Agência recebe pelo CBA a competência para legislar via atos infralegais é nulo, porque o Princípio da Legalidade admite apenas que o órgão regulador crie tipos infracionais para as matérias que o Poder Legislativo expressamente lhe outorgou a prerrogativa.

1.29. Por fim, requer a nulidade da Resolução nº 25/2008, e conseqüentemente do processo, ou alternativamente, a revisão do valor da multa imposta, pois entende que os valores de multas constantes na Resolução nº 25/2008 exorbitam os valores autorizados por Lei, ou a redução da multa ao seu valor mínimo, pois entende incidente a circunstância atenuante de adoção voluntária de providência eficaz para amenizar as conseqüências da infração.

1.30. Junto ao recurso o interessado apresenta documentação para demonstração de poderes de representação.

1.31. Em 30/05/2018, lavrado Despacho ASJIN 1834738, que determina a distribuição do processo à Membro Julgador para análise e deliberação.

1.32. Em 12/03/2019, lavrada Certidão ASJIN 1260903, que atesta a tempestividade do recurso.

1.33. É o relatório.

2. PRELIMINARES

2.1. Sobre as alegações de nulidade

2.2. Sobre as alegações de nulidade do auto, registre-se que compete à União, por intermédio da ANAC, regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, nos termos do artigo 2º da Lei de Criação da ANAC.

2.3. Para tanto, a mencionada lei conferiu à Agência as prerrogativas necessárias para o exercício de seu poder de polícia de normatização, fiscalização e sanção, arroladas em seu artigo 8º.

2.4. É atribuição da ANAC a fiscalização não só das normas existentes no Código Brasileiro de Aeronáutica, mas também de toda a legislação complementar relativa à matéria – leis especiais, decretos e demais normas, incluindo aquelas anteriormente expedidas pelo Ministério da Aeronáutica enquanto autoridade aeronáutica e aquelas editadas pela própria Agência na qualidade de autoridade de aviação civil.

2.5. 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 às infrações aos preceitos do Código, mas também às infrações aos preceitos da legislação complementar.

2.6. Identificado o descumprimento de qualquer dessas normas, tem a Agência o poder-dever de aplicar as sanções cabíveis.

2.7. Nesse mesmo sentido já se pronunciou a Segunda Turma do Tribunal Regional Federal da 5ª Região, nos autos da Apelação Cível – AC nº 00021804720114058400, de relatoria do Desembargador Federal Walter Nunes da Silva Júnior, conforme publicado no Diário da Justiça Eletrônico – DJE, em 01/03/2012, à página 176.

2.8. Chama a atenção, ainda, a literalidade do art. 289 da Lei 7.565/86: “*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.

2.9. 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.

2.10. Neste contexto, 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. Determina o Código, ainda, que a multa eventualmente imposta deverá estar consonante com a gravidade da infração praticada.

2.11. 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.

2.12. Lembre-se ainda que o Departamento de Aviação Civil, 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 delegada pelo CBA e que não definiu o valor das sanções aplicáveis às condutas elencadas. Percebe-se, portanto, que a definição da dosimetria das penalidades aplicáveis é uma das “*prerrogativas necessárias ao exercício adequado de sua competência*”.

2.13. Com a substituição gradativa dos normativos do Comando pelos normativos da ANAC, foram traçados parâmetros objetivos para a dosimetria das sanções pecuniárias em conformidade com a gravidade da infração, estabelecendo-se, nos Anexos à Resolução ANAC 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 beneficiou o autuado, vez que trouxe transparência e objetividade na aplicação das sanções sem extrapolação do valor máximo que havia sido inicialmente fixado pelo DAC e que definia a aplicação de penalidades de até R\$ 200.000,00 para as violações à legislação complementar.

2.14. A respeito de suposta limitação à imposição de sanções pecuniárias ao montante de R\$ 31.477,34 em atenção ao contido no caput do art. 299 do CBA, também não assiste razão ao autuado. Ainda que se admitisse a limitação, imperioso seria reconhecer que esta seria aplicável apenas às infrações previstas no próprio art. 299, ou seja, não alcançaria as infrações apuradas com fundamento no art. 289 combinado com a Legislação complementar. É esta, aliás, a literalidade do dispositivo: “*Será aplicada multa de (vetado) até 1.000 (mil) valores de referência, ou de suspensão ou cassação de quaisquer certificados de matrícula, habilitação, concessão, autorização, permissão ou homologação expedidos segundo as regras deste Código*”.

2.15. Entende-se, assim, que a extrapolação do sentido restritivo contido na expressão “*nos seguintes casos*” para viabilizar a aplicação do limite a todas as infrações à legislação é patrocinar interpretação que o texto normativo não comporta.

2.16. Importante frisar, por fim, que a Resolução ANAC nº 25/2008 não é a fonte primária da obrigação e referência única na aplicação da sanção, sendo complementada pelos itens 33.1 e 33.2 do Anexo e itens 1.6, 1.6.2 e 1.7 do Apêndice I da Resolução ANAC nº 115/2009.

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

2.18. Esta IAC foi aprovada pela Portaria nº 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”. As multas consignadas para as ocorrências, no caso de pessoa jurídica, previam o valor máximo de R\$ 200.000,00. A Resolução nº 13/2007 apenas manteve referida disposição, em termos idênticos.

2.19. A Resolução 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.

2.20. Há que se ressaltar, ainda, que o ato normativo em questão foi editado por esta Agência Reguladora nos limites de sua competência, 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.

2.21. Destaca-se, ainda, que a 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.

2.22. Cabe mencionar ainda que, em 04/12/2018, entrou em vigor a Resolução ANAC nº 472, de 06 de junho de 2018, sendo revogadas a Resolução ANAC nº 25/2008 e a Instrução Normativa nº 08/2008. A atual Resolução atualizou as providências administrativas sob competência da ANAC, dispondo, em suas Seções VIII e IX sobre as sanções aplicáveis e sua gradação. Ressalta-se entretanto que, de acordo com o entendimento desta ASJIN e da Procuradoria junto à ANAC sobre a dosimetria da pena, a aplicação das sanções deve se dar de acordo com a norma em vigência na data do cometimento do ato infracional.

2.23. Por todo exposto, entende-se que as alegações de nulidade do interessado não merecem prosperar.

2.24. ***Da Regularidade Processual***

2.25. O interessado foi regularmente notificado quanto à infração imputada em 23/09/2013 (fl. 13), tendo apresentado sua Defesa em 01/10/2013 (fls. 14/18). Em 26/07/2016 (fl. 45), o autuado foi notificado para se manifestar sobre diligência efetuada pelo setor competente de primeira instância, tendo se manifestado em 08/08/2016 (fls. 46/52). Foi, ainda, regularmente notificado quanto à decisão de primeira instância em 23/10/2017 (SEI 1211163), apresentando o seu tempestivo Recurso em 31/10/2017 (SEI 1211221), conforme Certidão ASJIN 1260903.

2.26. Desta forma, aponto a regularidade processual do presente processo, a qual preservou todos os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitou, também, aos princípios da Administração Pública, estando, assim, pronto para, agora, receber uma decisão de segunda instância administrativa por parte desta ASJIN.

3. **MÉRITO**

3.1. ***Quanto à fundamentação da matéria - não informar à ANAC e aos órgãos de informação aeronáutica o nível de proteção contra-incêndio existente do Serviço de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio (SESCINC), bem como constatada a defasagem, não solicitou a emissão do respectivo NOTAM***

3.2. Diante da infração do processo administrativo em questão, o Auto de Infração foi capitulado no inciso I do art. 289 da Lei nº 7.565/86 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA), c/c itens 33.1 e 33.2 do Anexo e itens 1.6, 1.6.2 e 1.7 do Apêndice I da Resolução ANAC nº 115/2009.

3.3. O inciso I do art. 289 do CBA dispõe:

CBA

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

I - multa;

(...)

3.4. A Resolução ANAC nº 115/2009, que "Estabelece critérios regulatórios quanto à implantação, operação e manutenção do Serviço de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromos Civis (SESCINC), no âmbito da ANAC", e apresenta a seguinte redação em seus itens 33.1 e 33.2 do Anexo e itens 1.6, 1.6.2 e 1.7 do Apêndice I:

Resolução ANAC nº 115, 06 de outubro de 2009, Anexo:

33. DEFASAGEM

33.1 O operador de aeródromo ou o profissional por ele designado, em coordenação com o responsável pelo SESCINC, sempre que constatada uma defasagem, conforme estabelecido no Apêndice I deste Anexo, deve informar o nível de proteção contraincêndio existente aos órgãos ATS e AIS do aeródromo e, em consonância com a legislação dos Órgãos de Controle de Tráfego Aéreo, deve iniciar os procedimentos administrativos necessários à expedição de NOTAM.

33.2 Se a defasagem persistir por mais de 48 horas consecutivas, o operador de aeródromo, além das providências indicadas no item acima, deverá informar à ANAC o nível de proteção existente e o motivo da defasagem, bem como as providências adotadas para restabelecer a categoria requerida.

(...)

Apêndice I ao Anexo à Resolução no 115, de 6 de outubro de 2009:

1.6. NÍVEL DE PROTEÇÃO EXISTENTE

1.6.2. O nível de proteção contraincêndio existente está condicionado ao pressuposto de que o pessoal operacional existente na SCI é habilitado na forma prevista neste Apêndice e em número suficiente para compor as equipagens dos CCI.

1.7. DEFASAGEM

1.7.1. É a situação eventual e transitória que se caracteriza quando o nível de proteção contraincêndio existente em um aeródromo é menor que a categoria requerida para o mesmo, em face da indisponibilidade de recursos materiais e/ou humanos.

1.7.2. Constatada a defasagem, o responsável pelo SESCINC deverá:

- a. determinar o nível de proteção contraincêndio existente, de acordo com o item 1.6;
- b. informar o nível de proteção contraincêndio existente aos escalões superiores, a fim de que sejam tomadas as providências cabíveis visando ao pronto restabelecimento da categoria requerida; e
- c. informar o nível de proteção contraincêndio existente ao Órgão de Controle de Tráfego Aéreo local.

3.5. Por sua vez, a Resolução ANAC nº 25, de 25/04/2008, estabelecia à época o seguinte no item 7, da Tabela de Infrações II (Construção/Manutenção e Operação de Aeródromos), do Anexo III:

Resolução ANAC nº 25/2008

ANEXO III

(...)

Tabela III (Segurança da Aviação Civil – Operador de Aeródromo)

(...)

7. Não informar, ou informar de forma inadequada à ANAC e aos órgãos de informação aeronáutica, o nível de proteção contra-incêndio existente para o serviço de prevenção, salvamento e combate a incêndio do aeródromo, bem como, onde couber, a solicitação para a emissão do respectivo NOTAM, de acordo com a legislação em vigor. 80.000 140.000 200.000

3.6. Conforme documentação juntada aos autos, no dia 29/05/2013, conforme relatado no RIA 0015P/SIA-GFIS/2013, constatou-se durante a inspeção aeroportuária periódica no SESCINC do Aeroporto de Bacacheri, que não havia, em operação no SESCINC SBBI, quantidade suficiente para uma escala mínima de serviço, de bombeiros com capacitação técnica exigida por norma vigente, evidenciando dessa forma que o serviço não é operado de acordo com o nível de proteção contra-incêndio requerido para o aeródromo. Sendo assim, a irregularidade constatada pela fiscalização se encaixa à fundamentação exposta acima, cabendo ao interessado a aplicação de sanção administrativa de multa.

3.7. Diante das alegações apresentadas pelo interessado em sede de defesa e de recurso, com fulcro no § 1º do art. 50 da Lei 9.784/1999, que abre a possibilidade de que a motivação da decisão de recurso administrativo consista em declaração de concordância com fundamentos de decisões anteriores, este relator ora endossa os argumentos trazidos pelo decisor em sede de primeira instância para a confirmação da prática infracional, bem como fundamentação e a motivação da penalidade aplicada, declarando concordância a fim de que passem a fazer parte integrante do presente voto.

3.8. Ainda, ressalta-se que é entendimento deste relator que a decisão de primeira instância, com a qual se declarou concordância, já enfrenta detalhadamente todas as alegações apresentadas pelo interessado em defesa e recurso.

3.9. Sendo assim, registre-se que a autuada não trouxe qualquer fato novo ou qualquer prova de que, de fato, não descumpriu a legislação vigente. Ademais, a Lei nº 9.784/99, que regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal, em seu art. 36, dispõe a redação que segue:

Lei nº 9.784, 1999

Art. 36 Cabe ao interessado a prova dos fatos que tenha alegado, sem prejuízo do dever atribuído ao órgão competente para instrução e do disposto no art. 37 desta Lei.

3.10. Por fim, as alegações do Interessado não foram suficientes para afastar a aplicação de sanção administrativa quanto ao ato infracional praticado.

DOSIMETRIA DA SANÇÃO

3.11. Com relação à dosimetria da sanção, cabe observar que em 04/12/2018 entrou em vigor a Resolução nº 472/2018, que atualizou as providências administrativas decorrentes do exercício das atividades de fiscalização sob competência da ANAC. Ressalta-se que embora a Resolução nº 472/2018 tenha revogado a Resolução ANAC nº 25/2008 e a 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. Desta forma, importa esclarecer que as alterações normativas citadas não influenciaram o teor do presente Parecer, que apenas passa a ter fundamento em novo normativo no que tange às questões procedimentais.

3.12. Conforme o disposto no art. 34 da Resolução ANAC nº 472/2018, a sanção de multa será expressa em moeda corrente e calculada a partir do valor intermediário constante das tabelas aprovadas em anexo a esta Resolução, salvo existência de previsão em legislação específica.

3.13. Para o reconhecimento da circunstância atenuante prevista no art. 36, § 1º, inciso I da Resolução Anac nº 472/2018 (“o reconhecimento da prática da infração”), entende-se que o ente regulado deve reconhecer não só a prática do ato, mas também o fato de que essa conduta infringiu norma de competência da Autoridade de Aviação Civil, o que não se deu nos autos do processo. Dessa forma, deve ser afastada a sua incidência.

3.14. Da mesma forma, entende-se que o Interessado não demonstrou, nos autos, ter adotado voluntariamente qualquer providência eficaz para amenizar as consequências da infração. Ante o disposto em recurso pela autuada, corroborando com a decisão de primeira instância e com o entendimento desta

ASJIN, reitera-se que a medida que configura um dever não serve como fundamento para o reconhecimento desta atenuante, prevista atualmente no art. 36, §1º, inciso II da Resolução nº 472/2018.

3.15. Com relação à atenuante "*inexistência de aplicação de penalidades no último ano*", corroborando com a decisão de primeira instância, verifica-se em consulta ao Sistema Integrado de Gestão de Créditos que já existiam penalidades ocorridas no ano anterior à data da ocorrência narrada no Auto de Infração em tela, com crédito já constituído em caráter definitivo, quando proferida a decisão de primeira instância, portanto afasta-se a incidência da mesma (Créditos de Multa nº 635191123, 647758155 e 647759153, por exemplo), prevista atualmente no art. 36, §1º, inciso III da Resolução nº 472/2018.

3.16. Quanto à existência de circunstância agravante, não se vê, nos autos, qualquer elemento que configure hipótese prevista no § 2º do art. 36 da Resolução Anac nº 472/2018.

3.17. Dada a ausência de circunstâncias atenuantes ou agravantes aplicáveis ao caso, deve a sanção ser mantida no patamar médio previsto para o tipo infracional, no valor de R\$ 140.000,00 (cento e quarenta mil reais).

4. CONCLUSÃO

4.1. Pelo exposto, voto por **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO-SE** o valor da multa aplicada em primeira instância administrativa no **valor de R\$ 140.000,00 (cento e quarenta mil reais)**.

4.2. É voto.

HENRIQUE HIEBERT

SIAPE 1586959



Documento assinado eletronicamente por **Henrique Hiebert, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 28/03/2019, às 14:52, 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 **2802883** e o código CRC **69A2EDBF**.

SEI nº 2802883



CERTIDÃO

Rio de Janeiro, 28 de março de 2019.

CERTIDÃO DE JULGAMENTO EM SEGUNDA INSTÂNCIA ADMINISTRATIVA

494ª SESSÃO DE JULGAMENTO DA ASJIN

Processo: 00065.133753/2013-79

Interessado: INFRAERO - EMPRESA BRASILEIRA DE INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA

Crédito de Multa (nº SIGEC): 661687179

Auto de Infração: 11741/2013

Membros Julgadores ASJIN:

- Cassio Castro Dias da Silva - SIAPE 1467237 - Portarias ANAC nº 751, de 07/03/2017 e 1.518, de 14/05/2018 - Membro Julgador e Presidente da Turma Recursal do Rio de Janeiro.
- Henrique Hiebert - SIAPE 1586959 - Portaria ANAC nº 3.625, de 31/10/2017 - Relator
- Renata de Albuquerque de Azevedo - SIAPE 1766164 - Portaria ANAC nº 626, de 27/04/2010 – Membro Julgador

1. 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 o valor da multa aplicada em primeira instância administrativa no valor de R\$ 140.000,00 (cento e quarenta mil reais), nos termos do voto do Relator.**

2. Encaminhe-se à Secretaria desta ASJIN para as providências de praxe.



Documento assinado eletronicamente por **Henrique Hiebert, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 28/03/2019, às 14:53, 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 **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 29/03/2019, às 09:50, 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 **Renata de Albuquerque de Azevedo, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 29/03/2019, às 10:40, 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 **2804782** e o código CRC **400690A0**.

Referência: Processo nº 00065.133753/2013-79

SEI nº 2804782