

VOTO
PROCESSO: 00065.116602/2014-37
INTERESSADO: DAESP - DEPARTAMENTO AEROVIÁRIO DO ESTADO DE SÃO PAULO

MARCOS PROCESSUAIS											
NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Local	Data da Infração	Lavratura do AI	Notificação do AI	Defesa Prévia	Decisão de Primeira Instância (DC1)	Notificação da DC1	Multa aplicada em Primeira Instância	Recurso
00065.116602/2014-37	660.799.173	002245/2014	Aeroporto de Ribeirão Preto - SBRP	05/08/2014	29/08/2014	10/09/2014	9/10/2017	21/07/2017	04/08/2017	R\$ (vinte mil reais)	25/01/2017

Enquadramento: Artigo 289 da lei 7.565/86 - Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA, associado ao RBAC 153 itens 153.15 (a) (2) , 153.55 (b)(1) e 153.35 (a)(b) (c), e Resolução ANAC 25/2008 (complementada pela Resolução 058/2008 Anexo III Tabela I - Administração Aeroportuária item 4.

Infração: Não estabelecer um sistema de relatos de aviação civil como ferramenta para aquisição de dados de entrada para o processo de identificação de perigos, que compreenda reportes obrigatórios, voluntários e confidenciais. I

Proponente: Hildenise Reinert - Membro julgador da ASJIN/ANAC - Portaria Nomeação nº 2218, de 17 de setembro de 2014.

1. INTRODUÇÃO

1.1. Trata-se de recurso interposto pelo DAESP - DEPARTAMENTO AEROVIÁRIO DO ESTADO DE SÃO PAULO, em face da Decisão de Primeira Instância proferida no curso do processo administrativo sancionador discriminado no quadro acima, que individualiza a materialidade infracional e retrata os marcos relevantes para o trâmite e regularidade processual.

1.2. O AI descreve que:

A fiscalização constatou que o operador aeroportuário não implantou um sistema de SGSO conforme exigido por norma para a respectiva categoria de aeroporto, não havendo disponíveis meios para o encaminhamento de reportes, e não havendo, também, responsável designado pelo gerenciamento do sistema devidamente treinado.

A conduta foi enquadrada no art. 289 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA, c/c itens 153.15 (a)(2), 153.15 (b) (1) e 153.35 (a) (b) (c) do RBAC 153, aprovado pela Resolução ANAC nº 240, de 26 de junho de 2012 e c/c o item 4 da Tabela I (Certificação de Aeroportos Internacionais) do Anexo III da Resolução ANAC nº 25/2008.

1.3. O Relatório de Fiscalização nº 029/SIA-GFIS/2014, deflagrado pela inspeção realizada no Aeroporto de Ribeirão Preto (SBRP), entre os dias 05/08 e 06/08/2014, relata em seu item 3.7, a não conformidade apontada referente ao Gerenciamento da Segurança Operacional que "*Devem existir meios (ex: caixa de coleta de relatos, e-mail próprio, formulário próprio, etc) para envio de reportes obrigatórios, voluntários e confidenciais. O operador de aeródromo não disponibilizou um sistema de coleta ou promoção de canal específico para reportes voluntários e/ou confidenciais em área de fácil acesso aos funcionários/aeronautas*".

1.4. À fl. 03, consta Memorando nº43/2014/DFIS/GFIS/SAI/UR/São Paulo, datado de 29/08/2014 encaminhado ao interessado para ciência dos Autos de Infração 02244/2014 - DAESP 02245/2014 - DAESP 02246/2014 - DAESP, noticiando a abertura do processo.

1.5. À fl. 04, consta Aviso de Recebimento, datado de 10/09/2014, certificando a ciência do autuado acerca do auto de infração.

1.6. Defesa Prévia

1.7. À fl. 05, consta Ofício DAESP nº609/2014, datado de 08/10/2014, encaminhando defesa administrativa referente aos Autos de Infração nº 002244 e 002245/2014.

1.8. Em sua defesa o interessado alega que:

I - o complexo aeroportuário do Aeroporto de Ribeirão Preto está adaptado às normas e legislação vigente, atende aos requisitos da infraestrutura operacional, e que a gestão do aeródromo desempenha atividades relacionadas ao gerenciamento de segurança operacional, inclusive com atuação de funcionários capacitados para as atividades operacionais e de segurança. Sustenta que as atividades relacionadas ao gerenciamento de segurança operacional forem submetidas à aprovação desta Agência.

II - Em anexo, envia relação de todos os funcionários do DAESP que se submeteram ao curso de formação promovido pela ANAC, onde destaca-se o Sr. Álvaro Cardoso Junior, responsável pela Diretoria de Aeroportos do DAESP, baseado no Aeroporto de Ribeirão Preto.

III - Envia, também, CD contendo a planificação exigida pela legislação especificamente aplicada ao SBRP, a saber:

- Plano Contra Incêndio (PCI);
- Plano de Remoção de Aeronaves Inoperantes e Desinterdição de Pista (PRAI);
- Plano de Emergência em Aeródromo (PLEM);
- Programa de Segurança Aeroportuária (PSA);
- Manual de Gerenciamento de Segurança Operacional (MGSO)

1.9. Aduz que todos os aeroportos da rede DAESP estão sob administração de funcionários capacitados para as atividades operacionais e de segurança. Nessa perspectiva, requer a reconsideração das autuações sob análise.

1.10. **Decisão de Primeira Instância (DC1)**

1.11. Em decisão motivada, o setor competente de primeira instância administrativa, afastou, inicialmente, a irregularidade atinente à falta de designação de um responsável pelo gerenciamento da segurança operacional, a teor do que determina o item 153.15 (a) (2) do RBAC 153, por já ter sido objeto de apuração em outro processo administrativo de nº 00065.116597/2014-62, consubstanciado pelo Auto de Infração nº 02244/2014, sob pena de violação ao princípio do *non bis in idem*.

1.12. Afastada, portanto, a infração supra. Cuidou aquela decisão em analisar, exclusivamente, a falta de implementação de um Sistema de relatos de aviação civil como ferramenta para aquisição de dados de entrada para o processo de identificação de perigos, que compreenda reportes obrigatórios, voluntários e confidenciais. Fato que compromete a manutenção do Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional – SGSO.

1.13. O setor de primeira instância aplicou sanção administrativa no patamar médio de R\$ 70.000,00 (setenta mil reais), com base nos fatos constantes nos autos, por não ter o interessado apresentado em sua defesa elementos aptos a desconstruir a conduta que lhe fora imputada, por não comprovar a existência de um sistema de relatos de aviação civil como ferramenta para aquisição de dados de entrada para o processo de identificação de perigos, que compreenda reportes obrigatórios, voluntários e confidenciais, como por exemplo, a utilização de uma caixa de coleta de relatos, e-mail próprio, formulário próprio, para envio de reportes obrigatórios, voluntários e confidenciais.

1.14. **Recurso**

1.15. Devidamente notificado da DC1, o interessado interpôs o recurso tempestivo, no qual traz as seguintes alegações:

- I - Inicialmente, reitera seus argumentos trazidos em defesa;
- II - Alega ausência de lei em sentido estrito que preveja o tipo infracional. Sustenta ter celebrado Convênio com a União, cujo o objeto é a concessão para administrar os aeroportos situados no interior do Estado de São Paulo, atuando, assim, em termo de parceria com a União.
- III - Requer a nulidade do auto de infração pela ausência da descrição clara da conduta tida como infracional.
- IV - É o relato. Passa-se ao voto.

2. **PRELIMINARES**

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

2.2. **Da regularidade processual**

2.3. Considerados os marcos apontados no início dessa análise, acuso regularidade processual no presente feito. Foram preservados todos os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitados os princípios da Administração Pública, em especial o contraditório e a ampla defesa. Julgo, assim, os processos aptos para receber a decisão de segunda instância administrativa por parte desta Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância - ASJIN.

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

3.1. A conduta imputada ao autuado consiste em deixar de estabelecer um sistema de relatos de aviação civil como ferramenta para aquisição de dados de entrada para o processo de identificação de perigos, que compreenda reportes obrigatórios, voluntários e confidenciais.

3.2. O fato fora enquadrado no art. 289, inciso I do CBA, por infringir os itens 153 (b) (1) e 153.35 (a) (b) (c) do RBAC 153, aprovado pela Resolução ANAC nº 240, de 26 de junho de 2012, abaixo transcritos:

Lei 7.565/86:

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

I – multa.

RBAC 153, de 26/06/2012:

153.55 GERENCIAMENTO DOS RISCOS DE SEGURANÇA OPERACIONAL

(b) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar um procedimento para realização de investigações internas de eventos de interesse da segurança operacional, indicando as responsabilidades e forma de tratamento dos dados e informações obtidas com a investigação.

(1) O operador de aeródromo deve estabelecer um sistema de relatos de aviação civil como ferramenta para aquisição de dados de entrada para o processo de identificação de perigos, que compreenda reportes obrigatórios, voluntários e confidenciais.

153.35 QUALIFICAÇÃO DOS RESPONSÁVEIS PELAS ATIVIDADES OPERACIONAIS OU POR ATIVIDADES ESPECÍFICAS

(a) O operador de aeródromo deve manter, no exercício das atividades descritas neste Regulamento e nas demais normas vigentes, apenas profissionais qualificados segundo os requisitos descritos nesta seção.

(b) Os profissionais designados como responsáveis pelas atividades operacionais listadas no parágrafo 153.15(a) devem possuir a seguinte qualificação:

(1) escolaridade comprovada, conforme exigido no Apêndice A deste Regulamento em função da classificação do aeródromo, com diploma nacionalmente reconhecido, na forma da lei;

(2) experiência profissional comprovada, conforme exigido no Apêndice A deste Regulamento em função da classificação do aeródromo e da atividade operacional.

(c) Os profissionais responsáveis pelas atividades de gestão do aeródromo e de gerenciamento da segurança operacional devem possuir aprovação em curso sobre gerenciamento da segurança operacional, conforme exigido no Apêndice A deste Regulamento em função da classificação do aeródromo.

Resolução ANAC nº 25/2008, item 4 da Tabela I (Certificação de Aeroportos Internacionais) do seu Anexo III:

4. Deixar de implantar e/ou não manter em operação o Sistema de Gerenciamento de Segurança Operacional - SGSO. Multa 40.000 70.000 100.000 (sanção de multa nos valores mínimo, intermediário e máximo).

3.3. **Das Alegações do interessado e do cotejo dos argumentos de Defesa**

3.4. A empresa interessada, após ciência do Auto de Infração, apresenta sua defesa, a qual foi *adequadamente analisada* pelo setor de decisão de primeira instância, conforme se pode observar, nos trechos citados, em síntese, a seguir:

Preliminarmente, vale registrar que o autuado, após o esgotamento do prazo para defesa (30/09/2014), mas antes da prolação de decisão administrativa, trouxe manifestação aos autos, manifestação esta que se considera nesta análise, em respeito ao inciso III do art. 3º da Lei 9.784/1999, abaixo transcrito, sendo portanto irrelevante a intempestividade da defesa para o resultado do processo, neste caso:

Art. 3º O administrado tem os seguintes direitos perante a Administração, sem prejuízo de outros que lhe sejam assegurados:

III - formular alegações e apresentar documentos antes da decisão, os quais serão objeto de consideração pelo órgão competente;

No mérito, a conduta irregular imputada ao autuado consiste em deixar de estabelecer um sistema de relatos de aviação civil como ferramenta para aquisição de dados de entrada para o processo de identificação de perigos, que compreenda reportes obrigatórios, voluntários e confidenciais.

Conforme constatado pela fiscalização, em 05/08/2014, durante inspeção no Aeroporto de Ribeirão Preto, afirmou-se que o Operador do Aeródromo não implementou sistema SGSO, conforme exigido para a categoria do aeroporto, não havendo, também, responsável devidamente treinado, designado pelo gerenciamento do sistema.

O fato foi enquadrado no art. 289, inciso I do CBA, por infringir os itens 153.15 (a)(2), 153 (b) (1) e 153.35 (a) (b) (c) do RBAC 153, aprovado pela Resolução ANAC nº 240, de 26 de junho de 2012, abaixo transcritos:

Destaca-se, inicialmente, que a irregularidade atinente à falta de designação de um responsável pelo gerenciamento da segurança operacional, em conformidade com o previsto no item 153.15 (a) (2) do RBAC 153 já foi objeto de apuração nos autos do processo administrativo nº 00065.116597/2014-62, instaurado pelo Auto de Infração nº 02244/2014, não devendo, por isso, ser novamente avaliado, sob pena de violação ao princípio do *non bis in idem*.

Prosegue-se, por este motivo, no curso da presente análise exclusivamente em relação à imputação de falta de implementação de um Sistema de relatos de aviação civil como ferramenta para aquisição de dados de entrada para o processo de identificação de perigos, que compreenda reportes obrigatórios, voluntários e confidenciais, comprometendo, com isso, a manutenção do Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional – SGSO nas condições descritas na norma.

Em sua defesa, o autuado afirma que o complexo aeroportuário do Aeroporto de Ribeirão Preto está adaptado às normas e à legislação vigente, atende aos requisitos da infraestrutura operacional e que a gestão do aeródromo desempenha atividades relacionadas ao gerenciamento de segurança operacional, inclusive com atuação de funcionários capacitados para as atividades operacionais e de segurança.

Solicita que sejam reconsideradas *in totum* a imposição de penalidades, com base nas informações e esclarecimentos apresentados.

A argumentação do autuado não deve prosperar, pois não houve comprovação nos autos da existência de procedimento para realização de investigações internas de eventos de interesse da segurança operacional, indicando as responsabilidades e forma de tratamento dos dados e informações obtidas com a investigação.

Ademais, também não foi comprovado pelo autuado, em sua defesa, que há no gerenciamento da segurança operacional um sistema de relatos de aviação civil como ferramenta para aquisição de dados de entrada para o processo de identificação de perigos, que compreenda reportes obrigatórios, voluntários e confidenciais, como por exemplo, a utilização de uma caixa de coleta de relatos, e-mail próprio, formulário próprio, para envio de reportes obrigatórios, voluntários e confidenciais.

Assim, em que pese a existência de MGSO aprovado em 2011 e anexado à defesa, e de neste documento existir menção à necessidade de coleta e análise de tais reportes, não foram apresentados documentos que comprovem a efetivação destas previsões no gerenciamento do aeroporto, indicando a implementação concreta do SGSO em SBRP. (grifo introduzido)

Como se constata, tais omissões do autuado representam violação ao item 153 (b) (1) e do RBAC 153.

Ressalta-se, ainda, que na documentação anexada à defesa (Plano Contra Incêndio, Plano de Remoção de Aeronaves Inoperantes e Desinterdição de Pista, Plano de Emergência em Aeródromo, Programa de Segurança Aeroportuária e Manual de Gerenciamento de Segurança Operacional) tampouco constam documentos que comprovem a efetivação do sistema de relatos de aviação civil implementado como ferramenta para aquisição de dados de entrada para o processo de identificação de perigos.

Entende-se, portanto, caracterizada a infração, de autoria do interessado, conforme descrita no AI nº 02245/2014, razão pela qual se propõe que seja a ele aplicado a providência administrativa de multa, prevista no artigo 289, inciso I da Lei 7.565/1986.

3.5. **Da arguição de nulidade do auto de infração por ausência de previsão legal-** o artigo 289 do Código Brasileiro de Aeronáutica -CBA, prevê sempre que identificada infração aos preceitos ali constante, ou legislação complementar, sujeitar-se-á o infrator à providência administrativa de multa.

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

3.7. Em interpretação sistêmica, observa-se que o art. 5º, da Lei 11.182/2005 – Lei de Criação da ANAC – erigiu a autarquia como autoridade de aviação civil assegurando-lhe as prerrogativas necessárias ao exercício adequado de sua competência. Dentre aquelas prerrogativas está o poder para editar e dar publicidade às instruções e regulamentos necessários à aplicação da própria Lei 11.182/2005 (art. 8º, inciso XLVI). Em consonância para com aquela competência, a ANAC editou as Resoluções nº 25, de 25/04/2008; Resolução nº 58, de 24/10/2008 e Resolução nº 88, de 11/05/2009 - exatamente os normativos que serviram de supedâneo para a atuação da Agência. De se registrar: todas vigentes e de aplicação *erga omnes* quando da fiscalização em referência.

5.13. É possível entender pela técnica da exegese sistêmico-integrativa que aquelas resoluções, em especial a Resolução 08/2009 (por descrever especificamente a conduta praticada pelo regulado autuado - ex vi art. 3º, inciso IV), se enquadraram no escopo da “legislação complementar” referida no *caput* do art. 289 do CBA, uma vez que a partir de 2005 a ANAC se tomou a autoridade de aviação civil.

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

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

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

aplicação de multa:

Lei nº 7.565/86 (CBA)

Art. 291. Toda vez que se verifique a ocorrência de infração prevista neste Código ou na legislação complementar, a autoridade aeronáutica lavrará o respectivo auto, remetendo-o à autoridade ou ao órgão competente para a apuração, julgamento ou providência administrativa cabível.

§ 1º Quando a infração constituir crime, a autoridade levará, imediatamente, o fato ao conhecimento da autoridade policial ou judicial competente.

§ 2º Tratando-se de crime, em que se deva deter membros de tripulação de aeronave que realize serviço público de transporte aéreo, a autoridade aeronáutica, concomitantemente à providência prevista no parágrafo anterior, deverá tomar as medidas que possibilitem a continuação do voo.

3.11. Em adição, subentende-se a incidência do artigo 299 da mesma lei que é o supedâneo concreto para a pena da empresa.

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

3.13. Dentre aquelas prerrogativas, frise-se, necessárias e inerentes à razão de ser e criação da própria agência reguladora, está o poder para editar e dar publicidade às instruções e regulamentos necessários à aplicação da própria Lei 11.182/2005 (art. 8º, inciso XLVI). O artigo 8º, inciso IV, expressamente define competência da autarquia para o estabelecimento de normas. Especificamente quanto ao campo da infraestrutura aeroportuária, o permissivo se encontra no inciso XXI do mesmo dispositivo:

Lei 11.182/2005

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

(...)

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

(...)

XXI – regular e fiscalizar a infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, com exceção das atividades e procedimentos relacionados com o sistema de controle do espaço aéreo e com o sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos;

(...)

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

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

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

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

3.17. Diogo de Figueiredo Moreira Neto, elucida:

3.18. “A terceira técnica geral de delegação vem a ser a delegatização, oriunda do conceito do desenvolvido na doutrina francesa da *délégation de matières*, adotado na jurisprudência do Conselho de Estado em dezembro de 1907 (...) a qual, modificando postura tradicional, no sentido de que o titular de um determinado poder não tem dele disposição, mas, tão somente o exercício, passou a aceitar, como fundamento da delegação, a retirada, pelo próprio legislador, de certas matérias do domínio da lei (*domaine de la loi*), passando-se ao domínio do regulamento (*domaine de l’ordonnance*)”. (MOREIRA NETO, 2003: p. 122)

3.19. Alexandre dos Santos Aragão leciona que não há inconstitucionalidade na deslegalização, que não consistiria propriamente em uma transferência de poderes legislativos, mas apenas na adoção, pelo próprio legislador, de uma política legislativa pela qual transfere a uma outra sede legislativa a regulação de determinada matéria. (ARAGÃO, 2005, p. 422-423). Sem embargo, os defensores da tese sustentam que própria Constituição Federal teria autorizado expressamente a deslegalização ao estabelecer no art. 48 que o Congresso Nacional poderia dispor de todas as matérias ali elencadas. Logo, ali presente expressa autorização para disposição da matéria, poderia o Congresso legislar, não legislar e até deslegalizar, caso assim entendido (MOREIRA NETO, 2003: p. 122).

3.20. Fato é que a competência regulamentar encontra também respaldo na jurisprudência pátria. O Tribunal de Justiça de Minas Gerais, ao proferir voto no julgamento do agravo de instrumento nº 1.0145.05.224751-0/006 (1), publicado em 30/03/2009, manifestou-se sob o caso em apreciação naquela oportunidade que:

3.21. “Cuida-se de um poder regulamentador geral e abstrato, não tendo qualquer incidência em casos concretos, como o dos autos, a justificar sua intervenção no feito, até porque as agências reguladoras exercem uma atividade delegada pelo Poder Executivo e Legislativo. Trata-se do chamado fenômeno da deslegificação ou delegação limitada. Em outras palavras, a retirada pelo próprio legislador, de certas matérias, do domínio da lei, para atribuí-las à disciplina normativa das agências.”

3.22. A 17ª Vara Federal do Rio de Janeiro, ao proferir Sentença na Ação Ordinária - Processo nº 0045608-32.2012.4.02.5101 (2012.51.01.045608-9), de 04/07/2013, manifestou-se sobre a matéria, conforme destaque parte da decisão:

3.23. “Com base nas referidas normas legais, a ANAC editou a Resolução 25/08, posteriormente alterada pela Resolução 58/08, fixando as regras a serem observadas nos processos administrativos para a apuração de infrações e aplicação de penalidades. Perfeitamente hígidas, portanto, tais resoluções, eis que decorrentes do poder normativo da agência reguladora, inexistindo a necessidade de lei em sentido estrito que preveja o tipo infracional.

3.24. Indiscutível que as agências reguladoras produzem atos normativos gerais e abstratos de

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

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

3.26. Neste sentido, afastamos tal argumento, na medida em que o interessado não trouxe elementos que comprovasse no gerenciamento da segurança operacional um sistema de relatos de aviação civil como ferramenta para aquisição de dados de entrada para o processo de identificação de perigos, que compreenda reportes obrigatórios, voluntários e confidenciais, como por exemplo, a utilização de uma caixa de coleta de relatos, e-mail próprio, formulário próprio, para envio de reportes obrigatórios, voluntários e confidenciais.

3.27. Ainda que apenso aos autos o Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional – SGSO, aprovado em 2011, e neste documento existir menção à necessidade de coleta e análise de tais reportes, não foram apresentados documentos que comprovem a efetivação destas previsões no gerenciamento do aeroporto, indicando a implementação concreta do SGSO em SBRP.

3.28. Assim, afastamos tal argumento, por haver subsunção da conduta às disposições do CBA citadas supra, e também à norma complementar o RBAC 153/2012, item 153.55 (b)(1).

3.29. É oportuno lembrar que a descrição da conduta irregular corresponde ao núcleo essencial do auto de infração. E a partir dela se pode localizar a norma violada, fazer o correto enquadramento legal, aplicar a multa, bem como propiciar ao autuado a ampla defesa e o contraditório. Dessa forma, é a partir da descrição da conduta irregular efetuada pelo agente autuante que o processo se desenvolverá e se consolidará.

3.30. ***Da alegação de ser parceiro da União na administração dos aeroportos*** - Com as mudanças causadas pela própria natureza jurídica do Estado contemporâneo e a tendência mundial da menor interferência do Estado nas relações econômicas, o Brasil iniciou um processo de transferência à iniciativa particular que até então mantinham sob o seu controle.

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

3.32. Ao alegar ser parceiro da União na administração dos aeroportos do interior do Estado de São Paulo, parceria essa, formalizada por meio de Convênio. Não se pode perder de vista, quando o Estado atribui a alguém o exercício de um serviço público e este aceita prestá-lo em nome do Poder Público sob condições fixadas pelo Estado, mas por sua conta, risco, e perigos, remunerando-se com a própria exploração do serviço.

3.33. Tem o dever de prestar à população o serviço eficiente e de qualidade como condição essencial para alcançar o bem comum, e isso implica no cumprimento das regras que regulam o setor de aviação civil no país.

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

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

4. DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

4.1. 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.

4.2. Conforme item 4 da Tabela I (Certificação de Aeroportos Internacionais) do seu Anexo III da Resolução ANAC nº 25/2008, à época dos fatos, era prevista a aplicação de sanção de multa nos seguintes valores mínimo, intermediário e máximo respectivamente:

Deixar de implantar e/ou não manter em operação o Sistema de Gerenciamento de Segurança Operacional - SGSO.
40.000 70.000 100.000

A Resolução Resolução nº 25/2008, vigente à época dos fatos, determinava em seu artigo 22 que para o cálculo da dosimetria das sanções fossem consideradas as hipóteses de circunstâncias atenuantes e agravantes, a saber:

Art. 22. Para efeito de aplicação de penalidades serão consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes.

§ 1º São circunstâncias atenuantes:

I - o reconhecimento da prática da infração;

II - a adoção voluntária de providências eficazes para evitar ou amenizar as consequências da infração, antes de proferida a decisão;

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

§ 2º São circunstâncias agravantes:

I - a reincidência;

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

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

IV - exposição ao risco da integridade física de pessoas;

V - a destruição de bens públicos;

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

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

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

4.3. Isso posto, consideram-se as hipóteses de circunstâncias atenuantes e agravantes passíveis de serem aplicáveis ao caso em questão:

a) Para o reconhecimento da circunstância atenuante prevista no artigo 22, § 1º, inciso I da Resolução ANAC nº 25/2008 (“o reconhecimento da prática da infração”) entende-

se que o ente regulado deve reconhecer não só a prática do ato, mas também o fato de que essa conduta infringiu norma de competência da Autoridade de Aviação Civil, o que não se deu nos autos do processo. Dessa forma, deve ser afastada a sua incidência;

b) Da mesma forma, entende-se que a interessada não demonstrou, nos autos, ter adotado voluntariamente qualquer providência eficaz para evitar ou amenizar as consequências da infração. Repare-se que nenhuma medida que configure um dever pode ser fundamento para a aplicação dessa atenuante, prevista no inciso II do § 1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008;

c) Para a análise da circunstância atenuante prevista no inciso III do § 1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008 ("a inexistência de aplicação de penalidades no último ano"), é necessária pesquisa para identificar a eventual existência de sanção aplicada ao ente regulado no período de um ano encerrado em 05/08/2014, que é a data da infração ora analisada. Em pesquisa no Sistema Integrado de Gestão de Créditos SIGEC(2869760) desta Agência, ficou demonstrado que não há penalidade anteriormente aplicada ao autuado nessa situação. Merecendo ser considerada, assim, essa circunstância atenuante como causa de diminuição do valor da sanção. Sobre isso deve-se ressaltar que na aplicação da atenuante será considerado o contexto fático do momento da averiguação das condicionantes de dosimetria em sede de primeira instância;

d) Quanto à existência de circunstância agravante, não se vê, nos autos, qualquer elemento que configure hipótese prevista no § 2º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008.

4.4. Dosimetria proposta adequada para o caso. À luz do art. 36, §6º, da Resolução 472/2018, que entrou em vigor a partir de 04/12/2018, "*para fins de aferição da dosimetria deve-se considerar o contexto fático existente quando do arbitramento da sanção em primeira instância*".

4.5. Importa citar, que embora a Resolução nº 472/2018 tenha revogado a Resolução ANAC nº 25/2008 e IN ANAC nº 8, de 2008, estabeleceu em seu artigo 82 que suas disposições não prejudicam atos já praticados e da aplicação das normas vigentes à época dos fatos, inclusive no que concerne às sanções aplicáveis.

5. DA SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO

5.1. Dada a existência de circunstância atenuante aplicável ao caso, sugere-se minorar o valor da multa aplicada pelo setor de primeira instância administrativa para o valor mínimo da tabela Tabela I (Certificação de Aeroportos Internacionais) item 4 do seu Anexo III da Resolução ANAC nº 25/2008, vigente à época dos fatos, que corresponde ao valor R\$ 40.000,00 (quarenta mil reais).

6. VOTO

6.1. Voto por CONHECER DO RECURSO E POR DAR PROVIMENTO PARCIAL AO RECURSO **REFORMANDO** a decisão de primeira instância em desfavor do INTERESSADO, para aplicar a multa no patamar mínimo R\$ 40.000,00 (quarenta mil reais), nos termos da tabela Tabela I (Certificação de Aeroportos Internacionais) item 4 do seu Anexo III da Resolução ANAC nº 25/2008, vigente à época dos fatos, por não estabelecer um sistema de relatos de aviação civil como ferramenta para aquisição de dados de entrada para o processo de identificação de perigos, que compreenda reportes obrigatórios, voluntários e confidenciais, conforme deflagrado pelo Auto de Infração 002245/2014, do qual se originou o **600.799.173, que deve ser reformado nos termos deste Voto.**

6.2. É o Voto.

Hildenise Reinert

SIAPE 1479877

Membro julgador da ASJIN/ANAC - Portaria Nomeação nº 2218, de 17 de setembro de 2014.



Documento assinado eletronicamente por **Hildenise Reinert, Analista Administrativo**, em 18/04/2019, às 15:36, 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 **2862159** e o código CRC **FED9CAD6**.

SEI nº 2862159



Superintendência de Administração e Finanças - SAF
Gerência Planejamento, Orçamento, Finanças e Contabilidade - GPOF

Impresso por: **ANAC\hildenise.reinert**

Data/Hora: **02/04/2019 13:51:28**

Extrato de Lançamentos

Nome da Entidade: DEPARTAMENTO AEROVIÁRIO DO ESTADO DE SÃO PAULO - DAESP

Nº ANAC: 30004231503

CNPJ/CPF: 47693643000121

☐ CADIN: Não

Div. Ativa: Não - E

Tipo Usuário: Integral

☐ UF: SP

Receita	NºProcesso	Processo SIGAD	Data Vencimento	Data Infração	Valor Original	Data do Pagamento	Valor Pago	Valor Utilizado	Chave	Situação	Valor Débito (R\$)
9081					0,00	19/12/2013	4 587,45	0,00			0,00
9081					0,00	19/12/2013	20 004,60	0,00			0,00
9081					0,00	19/12/2013	18 534,60	0,00			0,00
9081					0,00	23/12/2013	100 022,99	0,00			0,00
9081					0,00	23/12/2013	22 937,24	0,00			0,00
0345	00000013452013	00065032921201318	11/05/2013	19/11/2012	R\$ 14 340,00	21/11/2012	14 340,00	14 340,00		PG	0,00
0345	00000033452012	00065047529201284	08/06/2012	07/07/2010	R\$ 14 340,00	06/07/2010	14 340,00	14 340,00		PG	0,00
0345	00000133452012	00065052232201231	24/06/2012	20/08/2010	R\$ 14 340,00	18/06/2012	14 340,00	14 340,00		PG	0,00
0344	00000143442012	00065055340201265	24/06/2012	11/11/2010	R\$ 22 425,00	18/06/2012	22 425,00	22 425,00		PG	0,00
0346	00000143462011	60800106490201124	25/07/2011	06/06/2006	R\$ 9 924,00	08/10/2012	13 111,58	13 111,58		PG	0,00
0346	00000153462011	60800105449201131	22/07/2011	21/06/2006	R\$ 9 924,00	08/10/2012	13 111,58	13 111,58		PG	0,00
0346	00000163462011	60800107532201144	27/07/2011	19/07/2006	R\$ 9 924,00	08/10/2012	13 111,58	13 111,58		PG	0,00
0346	00000173462011	60800107549201100	27/07/2011	22/07/2006	R\$ 9 924,00	08/10/2012	13 111,58	13 111,58		PG	0,00
0345	00000183452011	60800108687201106	27/07/2011	12/01/2006	R\$ 14 340,00	24/02/2012	18 147,27	18 147,27		PG	0,00
0346	00000183462011	60800105262201137	22/07/2011	12/04/2006	R\$ 9 924,00	08/10/2012	13 111,58	13 111,58		PG	0,00
0345	00000193452011	60800108738201191	27/07/2011	22/05/2006	R\$ 14 340,00	08/10/2012	18 946,00	18 946,00		PG	0,00
0345	00000203452011	60800109060201164	27/07/2011	23/05/2006	R\$ 14 340,00	08/10/2012	18 946,00	18 946,00		PG	0,00
0345	00000203452012	00065075547201256	03/08/2012	11/11/2011	R\$ 14 340,00	09/11/2010	14 340,00	14 340,00		PG	0,00
0345	00000213452011	60800109664201119	27/07/2011	01/11/2006	R\$ 14 340,00	08/10/2012	18 946,00	18 946,00		PG	0,00
0344	00000313442011	60800175071201132	03/11/2011	15/08/2008	R\$ 22 425,00	15/10/2012	28 786,97	28 786,97		PG	0,00
0344	00000333442011	60800176067201191	03/11/2011	18/07/2008	R\$ 22 425,00	15/10/2012	28 786,97	28 786,97		PG	0,00
0345	00000353452011	60800154875201106	14/10/2011	04/10/2007	R\$ 14 340,00		0,00	0,00		PG	0,00
0347	00000353472011	60800105461201145	22/07/2011	24/11/2006	R\$ 1 000,00	08/10/2012	1 321,20	1 321,20		PG	0,00
0345	00000363452011	60800154886201188	14/10/2011	28/02/2007	R\$ 14 340,00		0,00	0,00		PG	0,00
0345	00000393452011	60800157570201148	14/10/2011	11/01/2007	R\$ 14 340,00		0,00	0,00		PG	0,00
0345	00000403452011	60800157558201133	14/10/2011	29/08/2007	R\$ 14 340,00		0,00	0,00		PG	0,00
0345	00000413452011	60800157564201191	14/10/2011	13/04/2007	R\$ 14 340,00		0,00	0,00		PG	0,00
0347	00000413472011	60800108946201191	27/07/2011	06/12/2006	R\$ 1 000,00	08/10/2012	1 321,20	1 321,20		PG	0,00
0345	00000423452011	60800175034201124	03/11/2011	15/07/2008	R\$ 14 340,00	08/10/2012	18 408,25	18 408,25		PG	0,00
0347	00000423472011	60800109658201153	27/07/2011	23/08/2006	R\$ 1 000,00	08/10/2012	1 321,20	1 321,20		PG	0,00
0345	00000433452011	60800175057201139	03/11/2011	14/05/2008	R\$ 14 340,00	08/10/2012	18 408,25	18 408,25		PG	0,00
0346	00000433462011	60800153150201192		01/11/2006	R\$ 9 924,00		0,00	0,00		CAN	0,00
0346	00000443462011	60800154883201144	20/10/2011	12/07/2007	R\$ 9 924,00		0,00	0,00		PG	0,00
0346	00000453462011	60800176056201110	03/11/2011	12/02/2008	R\$ 9 924,00	08/10/2012	12 739,43	12 739,43		PG	0,00
0347	00001173472011	60800153150201192	20/10/2011	01/11/2006	R\$ 1 000,00		0,00	0,00		PG	0,00
0347	00001213472011	60800171607201141	20/10/2011	03/10/2007	R\$ 1 000,00		0,00	0,00		PG	0,00
0347	00001223472011	60800171617201186	20/10/2011	10/01/2007	R\$ 1 000,00		0,00	0,00		PG	0,00
2081	625388101	60800022087201062		09/12/2010	R\$ 10 000,00		0,00	0,00		CA	0,00
2081	625417109	60800022095201017	30/01/2014	01/01/1900	R\$ 140 000,00	28/12/2017	231 391,99	231 391,99		PG	0,00
2081	625456100	60800022093201010	30/05/2011	01/01/1900	R\$ 70 000,00	19/12/2013	120 027,59	100 022,99		PG	0,00
2081	625457108	60800022094201064		17/12/2010	R\$ 17 500,00		0,00	0,00		CA	0,00
2081	625515109	60800021259201081		31/12/2010	R\$ 70 000,00		0,00	0,00		CA	0,00
2081	626475111	60800022091201021		01/04/2011	R\$ 70 000,00		0,00	0,00		CAN	0,00
2081	626541113	60800022085201073	02/07/2012	07/07/2010	R\$ 17 500,00	19/12/2013	27 524,69	22 937,24		PG	0,00
2081	628953113	60800022089201051	05/09/2016	07/07/2010	R\$ 17 500,00		0,00	0,00		PG	0,00
2081	628955110	60800022090201086	01/09/2014	07/07/2010	R\$ 35 000,00	28/12/2017	55 468,00	55 468,00		PG	0,00
2081	628974116	60800022083201084	21/08/2014	07/07/2010	R\$ 17 500,00	28/12/2017	27 893,24	27 893,24		PG	0,00
2081	628977110	60800031562201091	22/09/2014	11/11/2010	R\$ 70 000,00	28/12/2017	110 936,00	110 936,00		PG	0,00

2081	628978119	60800021257201091	22/09/2014	19/08/2010	R\$ 35 000,00	28/12/2017	55 468,00	55 468,00	PG	0,00
2081	628979117	60800022084201029	22/09/2014	07/07/2010	R\$ 17 500,00	28/12/2017	27 734,00	27 734,00	PG	0,00
2081	628988116	60800033789201152	01/09/2014	10/11/2010	R\$ 70 000,00	28/12/2017	110 936,00	110 936,00	PG	0,00
2081	631877120	60800031563201036	08/05/2017	10/11/2010	R\$ 70 000,00		0,00	0,00	PG	0,00
2081	631880120	60800022088201015	08/05/2017	07/07/2010	R\$ 17 500,00		0,00	0,00	DA	23 372,22
2081	631881129	60800031564201081	08/05/2017	10/11/2010	R\$ 70 000,00		0,00	0,00	PG	0,00
2081	632309120	60800021255201001	25/05/2012	19/08/2010	R\$ 70 000,00	19/12/2013	111 207,59	92 672,99	PG	0,00
2081	632311121	60800021256201047	25/05/2012	19/08/2010	R\$ 70 000,00		0,00	0,00	CAN	0,00
2081	632338123	60800000687201070	25/05/2017	07/12/2009	R\$ 140 000,00		0,00	0,00	DA	186 977,78
2081	639652136	60800056858201104	13/12/2013	26/11/2010	R\$ 35 000,00	28/12/2017	58 145,49	58 145,49	PG	0,00
2081	640326143	60800022091201021	13/03/2017	07/07/2010	R\$ 40 000,00		0,00	0,00	PG	0,00
2081	648625158	00065141750201228	13/07/2018	29/05/2012	R\$ 80 000,00		0,00	0,00	PG	0,00
2081	650403155	00065013106201341	26/07/2018	19/11/2012	R\$ 40 000,00		0,00	0,00	PG	0,00
2081	651150153	00065141753201261	21/01/2019	29/05/2012	R\$ 80 000,00		0,00	0,00	PU2	97 569,89
2081	651151151	00065141751201272	21/01/2019	29/05/2012	R\$ 40 000,00		0,00	0,00	DA	48 784,94
2081	652291152	00065058430201399	29/01/2016	18/09/2012	R\$ 17 500,00		0,00	0,00	PG	0,00
2081	652292150	00065058433201322	29/01/2016	18/09/2012	R\$ 52 500,00		0,00	0,00	PG	0,00
2081	656311162	00065058438201355	03/05/2019	17/09/2012	R\$ 17 500,00		0,00	0,00	DC2	17 500,00
2081	656313169	00065058435201311	31/12/2018	17/09/2012	R\$ 17 500,00		0,00	0,00	PU2	21 438,44
2081	658037168	00058127058201529	23/12/2016	26/08/2015	R\$ 35 000,00		0,00	0,00	PG	0,00
2081	658038166	00058014752201668	23/12/2016	12/08/2015	R\$ 35 000,00		0,00	0,00	PG	0,00
2081	658674170	00065074343201460	26/04/2019	15/05/2014	R\$ 20 000,00		0,00	0,00	DC2	20 000,00
2081	658675179	00065074357201483	02/05/2019	15/05/2014	R\$ 20 000,00		0,00	0,00	DC2	20 000,00
2081	658676177	00065074358201428	02/05/2019	15/05/2014	R\$ 20 000,00		0,00	0,00	DC2	20 000,00
2081	659056170	00058038282201547	24/03/2017	01/10/2014	R\$ 35 000,00		0,00	0,00	RE2	0,00
2081	659071173	00058038284201536	24/03/2017	01/10/2014	R\$ 70 000,00		0,00	0,00	RE2	0,00
2081	659227179	00058038280201558	13/04/2017	01/10/2014	R\$ 35 000,00		0,00	0,00	RE2	0,00
2081	659580174	00058127069201517	26/05/2017	26/08/2015	R\$ 70 000,00		0,00	0,00	RE2	0,00
2081	660027171	00058014756201646	13/07/2017	13/08/2015	R\$ 70 000,00		0,00	0,00	RE2	0,00
2081	660028170	00058038287201570	13/07/2017	01/10/2014	R\$ 70 000,00		0,00	0,00	RE2	0,00
2081	660373174	00058014753201611	28/07/2017	12/08/2015	R\$ 35 000,00		0,00	0,00	RE2	0,00
2081	660495171	00058127067201510	11/08/2017	26/08/2015	R\$ 35 000,00		0,00	0,00	RE2	0,00
2081	660684179	00058127079201544	25/08/2017	26/08/2015	R\$ 70 000,00		0,00	0,00	RE2	0,00
2081	660788178	00058014759201680	08/09/2017	13/08/2015	R\$ 70 000,00		0,00	0,00	RE2	0,00
2081	660799173	00065116602201437	08/09/2017	05/08/2014	R\$ 70 000,00		0,00	0,00	RE2	0,00
2081	660835173	00065116597201462	28/12/2018	05/08/2014	R\$ 20 000,00		0,00	0,00	PU2	24 501,08
2081	660866173	00065116603201481	15/09/2017	05/08/2014	R\$ 35 000,00		0,00	0,00	RE2	0,00
2081	660984178	00065137702201405	25/09/2017	03/09/2014	R\$ 35 000,00		0,00	0,00	RE2	0,00
2081	660985176	00065137707201420	25/09/2017	03/09/2014	R\$ 35 000,00		0,00	0,00	RE2	0,00
2081	661117176	00058038276201590	09/10/2017	01/10/2014	R\$ 17 500,00		0,00	0,00	RE2	0,00
2081	661128171	00058038291201538	11/10/2017	01/10/2014	R\$ 17 500,00		0,00	0,00	RE2	0,00
2081	661129170	00058038279201523	11/10/2017	01/10/2014	R\$ 17 500,00		0,00	0,00	RE2	0,00
2081	661177170	00058127074201511	20/10/2017	26/08/2015	R\$ 40 000,00		0,00	0,00	DA	51 946,22
2081	661187177	00058038290201593	26/10/2017	01/10/2014	R\$ 17 500,00		0,00	0,00	PG	0,00
2081	661555174	00058127091201559	20/11/2017	26/08/2015	R\$ 17 500,00		0,00	0,00	RE2	0,00
2081	661699172	00065137703201441	30/11/2017	03/09/2014	R\$ 20 000,00		0,00	0,00	RE2	0,00
2081	661700170	00065137709201419	30/11/2017	03/09/2014	R\$ 70 000,00		0,00	0,00	RE2	0,00
2081	661706179	00065161343201580	30/11/2017	13/11/2015	R\$ 20 000,00		0,00	0,00	RE2	0,00
2081	661707177	00065137711201498	30/11/2017	03/09/2014	R\$ 70 000,00		0,00	0,00	RE2	0,00
2081	661708175	00065161353201515	30/11/2017	13/11/2015	R\$ 20 000,00		0,00	0,00	RE2	0,00
2081	663144184	00058038285201581	12/04/2018	01/10/2014	R\$ 40 000,00		0,00	0,00	RE2	50 662,22
2081	663933180	00058014748201608	08/06/2018	12/08/2015	R\$ 17 500,00		0,00	0,00	RE2	21 982,72
2081	663993183	00058505213201714	15/06/2018	03/09/2015	R\$ 10 000,00		0,00	0,00	PG	0,00
2081	664087187	00058506519201798	18/07/2018	04/09/2015	R\$ 10 000,00		0,00	0,00	RE2	12 507,55
2081	664089183	00058506519201798	18/07/2018	04/09/2015	R\$ 10 000,00		0,00	0,00	RE2	12 507,55
2081	664101186	00065521304201716	25/06/2018	05/04/2016	R\$ 35 000,00		0,00	0,00	RE2	43 965,44
2081	664102184	00065520351201734	25/06/2018	07/04/2016	R\$ 20 000,00		0,00	0,00	RE2	25 123,11
2081	664175180	00065525475201714	05/07/2018	06/04/2016	R\$ 20 000,00		0,00	0,00	RE2	25 015,11
2081	664177186	00065546519201731	05/07/2018	07/04/2016	R\$ 20 000,00		0,00	0,00	RE2	25 015,11

2081	664260188	00058038288201514	06/07/2018	01/10/2014	R\$ 70 000,00	0,00	0,00	RE2	87 552,89
2081	665100183	00065009157201883	12/10/2018	27/06/2017	R\$ 8 000,00	0,00	0,00	RE2	0,00
2081	665106182	00065009745201817	12/10/2018	08/11/2017	R\$ 8 000,00	0,00	0,00	RE2	9 879,40
2081	665107180	00065009734201837	12/10/2018	08/11/2017	R\$ 8 000,00	0,00	0,00	RE2	0,00
2081	665122184	00065009725201846	18/10/2018	08/11/2017	R\$ 8 000,00	0,00	0,00	RE2	0,00
2081	665414182	00065009059201846	16/11/2018	26/06/2017	R\$ 70 000,00	0,00	0,00	RE2	0,00
2081	665816184	00065009086201819	21/12/2018	26/06/2017	R\$ 20 000,00	0,00	0,00	RE2	0,00
2081	665837187	00067000801201838	28/12/2018	15/09/2017	R\$ 10 000,00	0,00	0,00	ITD	12 250,54
2081	665841185	00066003811201835	28/12/2018	06/10/2016	R\$ 35 000,00	0,00	0,00	RE2	0,00
2081	665842183	00066003750201814	28/12/2018	06/10/2016	R\$ 17 500,00	0,00	0,00	RE2	0,00
2081	665867189	00067000805201816	28/12/2018	15/09/2017	R\$ 10 000,00	0,00	0,00	RE2	0,00
2081	666190184	00058004285201820	31/01/2019	01/08/2017	R\$ 140 000,00	0,00	0,00	RE2N	170 747,31
2081	666249188	00066003995201833	01/02/2019	07/10/2016	R\$ 17 500,00	0,00	0,00	ITD	21 222,04
2081	666816190	00066003813201824	26/04/2019	06/10/2016	R\$ 17 500,00	0,00	0,00	DC1	17 500,00
2081	666817198	00066003816201868	26/04/2019	06/10/2016	R\$ 17 500,00	0,00	0,00	DC1	17 500,00
2081	666899192	00066003993201844	03/05/2019	06/10/2016	R\$ 17 500,00	0,00	0,00	DC1	17 500,00
2081	666944191	00067000924201879	09/05/2019	15/09/2017	R\$ 17 500,00	0,00	0,00	DC1	17 500,00

Total devido em 02/04/2019 (em reais): 1 120 521,56

Legenda do Campo Situação

DC1 - Decidido em 1ª instância mas ainda aguardando ciência
 PU1 - Punido 1ª Instância
 RE2 - Recurso de 2ª Instância
 ITD - Recurso em 2ª instância intempestivo, mas ainda aguardando ciência do infrator
 DC2 - Decidido em 2ª instância mas aguardando ciência
 DG2 - Deligências por iniciativa da 2ª instância
 CAN - Cancelado
 PU2 - Punido 2ª instância
 IT2 - Punido pq recurso em 2ª foi intempestivo
 RE3 - Recurso de 3ª instância
 ITT - Recurso em 3ª instância intempestivo, mas ainda aguardando ciência do infrator
 IN3 - Recurso não foi admitido a 3ª instância
 AD3 - Recurso admitido em 3ª instância
 DC3 - Decidido em 3ª instância mas aguardando ciência
 DG3 - Deligências por iniciativa da 3ª instância
 RVT - Revisto
 RVS - Processo em revisão por iniciativa do interessado
 INR - Revisão a pedido ou por iniciativa da anac não foi admitida

CP - Crédito à Procuradoria
 PU3 - Punido 3ª instância
 IT3 - Punido pq recurso em 3ª instância foi intempestivo
 RAN - Processo em revisão por iniciativa da ANAC
 CD - CADIN
 EF - EXECUÇÃO FISCAL
 PP - PARCELADO PELA PROCURADORIA
 GPE - GARANTIA DA EXECUÇÃO POR PENHORA REGULAR E SUFICIENTE
 SDE - SUSPENSÃO DA EXIGIBILIDADE POR DEPÓSITO JUDICIAL
 SDJ - SUSPENSÃO DA EXIGIBILIDADE POR DECISÃO JUDICIAL
 GDE - Garantia da Execução por Depósito Judicial
 PC - PARCELADO
 PG - Quitado
 DA - Dívida Ativa
 PU - Punido
 RE - Recurso
 RS - Recurso Superior
 CA - Cancelado
 PGDJ - Quitado Depósito Judicial Convertido em Renda

Tela Inicial
 Imprimir
 Exportar Excel



CERTIDÃO

CERTIDÃO DE JULGAMENTO EM SEGUNDA INSTÂNCIA ADMINISTRATIVA

495ª SESSÃO DE JULGAMENTO DA ASJIN

Processo: 00065.116602/2014-37

Interessado: DAESP - DEPARTAMENTO AEROVIÁRIO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Crédito de Multa (nº SIGEC): 660.799.173

AINI: 002245/2014

Membros Julgadores ASJIN:

- Bruno Kruchak Barros - Bruno Kruchak Barros - SIAPE 1629380- Portaria ANAC nº 2026/DIRP/2016 - Presidente da Sessão Recursal
- Hildenise Reinert - SIAPE 1479877- Portaria ANAC nº 2218/DIRP/2014 - Relatora.
- Marcos de Almeida Amorim - SIAPE 2346625 - Portaria ANAC nº 361/DIRP/2017 - 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, votou por DAR PROVIMENTO PARCIAL ao recurso, REFORMANDO a sanção aplicada pelo setor de decisão de primeira instância administrativa, para o valor de R\$ 40.000,00 (quarenta mil reais), nos termos do voto da Relatora.

O Crédito de Multa **600.799.173** deve ser reformado nos termos deste Voto.

Os Membros Julgadores, Bruno Kruchak Barros e Marcos de Almeida Amorim votaram com a Relatora.



Documento assinado eletronicamente por **Bruno Kruchak Barros, Presidente de Turma**, em 18/04/2019, às 15:36, 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 **Hildenise Reinert, Analista Administrativo**, em 18/04/2019, às 15:36, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º,



Documento assinado eletronicamente por **Marcos de Almeida Amorim, Técnico(a) em Regulação de Aviação Civil**, em 18/04/2019, às 15:36, 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 **2874205** e o código CRC **866B0D75**.