



VOTO

PROCESSO: 00065.096384/2014-15

INTERESSADO: EMPRESA BRASILEIRA DE INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO

DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA ADMINISTRATIVA

498ª SESSÃO DE JULGAMENTO DA ASJIN - DATA: 30/05/2019

AI: 02028/2014 Data da Lavratura: 21/07/2014

Crédito de Multa (SIGEC): 660.078/17-6

Infração: deixar de manter em boas condições o cercamento da área patrimonial e da área operacional do aeródromo

Enquadramento: art. 289, inciso I, do CBA c/c item 153.107 (A), (B) e (C) do RBAC 153 c/c item 13 da Tabela II (Construção/Manutenção e Operação de Aeródromos) do Anexo III da Resolução ANAC nº 25/2008

Data da infração: 26/03/2014 **Hora:** 17:00 **Local:** Aeroporto Jorge Amado / Ilhéus BA (SBIL)

Relatora e Membro Julgador da ASJIN: Renata de Albuquerque de Azevedo - SIAPE 1766164 - Portaria ANAC nº 626, de 27/04/2010

1. RELATÓRIO

1.1. Introdução

Trata-se de recurso interposto por INFRAERO - EMPRESA BRASILEIRA DE INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUARIA em face da decisão proferida no curso do Processo Administrativo nº 00065.096384/2014-15, conforme registrado no Sistema Eletrônico de Informações desta Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, da qual restou aplicada pena de multa, consubstanciada essa no crédito registrado no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC sob o número 660.078/17-6.

O Auto de Infração nº 02028/2014, que deu origem ao presente processo, foi lavrado em 21/07/2014, capitulando a conduta do Interessado no art. 289, inciso I, do CBA – Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº 7.565, de 19/12/1986) c/c item 153.107 (A), (B) e (C) do RBAC 153 c/c item 13 da Tabela II (Construção/Manutenção e Operação de Aeródromos) do Anexo III da Resolução ANAC nº 25/2008, descrevendo-se o seguinte (fl. 01):

Data: 26/03/2014 Hora: 17:00 Local: Aeroporto Jorge Amado / Ilhéus BA (SBIL)

Descrição da Ocorrência: Deixar de manter em boas condições o cercamento da área patrimonial e da área operacional do aeródromo.

CÓDIGO EMENTA: CSL 13.

HISTÓRICO: Durante os trabalhos de inspeção periódica realizados no Aeroporto Jorge Amado/Ilhéus-BA, foi constatado que o trecho SUL do muro patrimonial/operacional estava violado. O muro formado por placas concreto, possui trechos com placas removidas – representando buracos de aprox. 2,0x1,5m ao nível do solo. Durante o período da inspeção foi constatada a invasão frequente de adolescente no sítio aeroportuário soltando pipas e até mesmo adentro a pista.

Essa situação foi apontada no item 5.1 do Relatório de Inspeção Aeroportuária (RIA) nº 008P/SIA-GFIS/2014, realizada no período entre 25/03/2014 e 28/03/2014.

1.2. ***Relatório de Fiscalização***

Consta nos autos a cópia parcial do documento referente à fiscalização realizada de 25 a 28/03/2014, 'Relatório de Inspeção Aeroportuária' – RIA nº 008P/SIA-GFIS/2014, em que são apontadas são apontadas as “não-conformidades” – fl. 02.

No item 5.1 do relatório está descrito que:

O trecho SUL do muro patrimonial/operacional estava violado. O muro formado por placas concreto, possui trechos com placas removidas – representando buracos de aprox. 2,0x1,5m ao nível do solo. Durante o período da inspeção foi constatada a invasão frequente de adolescente no sítio aeroportuário soltando pipas e até mesmo adentro a pista para pegar pipas. Ver fotos 8, 9 e 30

Às fls. 03/04, constam as fotos acima referenciadas, dentre as quais as mencionadas na não conformidade, e que retratam: (i) um muro, com uma abertura retangular, pela qual se vê o tronco de uma árvore a vegetação (fotos 8 e 9); e (ii) presença de suposto invasor dentro do sítio aeroportuário (foto 30).

O documento Anexo SEI 0691732 apresenta a cópia do processo com melhor resolução.

1.3. ***Defesa do Interessado***

Notificado da lavratura do Auto de Infração em 29/07/2014 (fl. 05), o Autuado postou/protocolou defesa em 18/08/2014 (fls. 06 a 30).

No documento, o Interessado alega que o Aeroporto de Ilhéus/Bahia é circundado por um bairro que possui registros de violência e tráfico de drogas, o que contribuiria para a ocorrência descrita no Auto de Infração.

Declara que o Superintendente do Aeroporto de Ilhéus com o apoio das áreas competentes passou a realizar trabalho de conscientização naquele bairro, a fim de minimizar as ações de vandalismo nos muros do Aeroporto.

Afirma que a Infraero passou a fazer registros das ocorrências junto à Polícia Militar e Civil, para identificar os vândalos, declarando que foi observada a redução dos atos de vandalismo.

Declara que não houve registro de pessoas acessando o sítio aeroportuário e/ou soltando pipas nos meses de junho e julho.

Alega que foram utilizados diversos recursos de forma a mitigar e, quando possível, eliminar os perigos para aviação civil.

Informa que a INFRAERO realizou tempestivamente as contratações, visando o conserto do muro patrimonial do Aeroporto de Ilhéus.

Apresenta documentos a fim de comprovar o gerenciamento dos perigos identificados por meio de ocorrências apontadas nas inspeções dos fiscais de pátio e vigilantes, além de vistoria de segurança operacional (fls. 10 a 21);

Além do exposto, defende que o Aeroporto foi notificado do Auto de Infração ora impugnado, enquanto

procedia as ações corretivas apontadas no RIA nº 008P/SIA-GFIS/2014. Quanto a isto, requer o Auto seja anulado/arquivado, por medida de legalidade e segurança jurídica.

O Autuado defende, ainda, que adotou todas as providências para a manutenção do cercamento da área patrimonial e da área operacional do Aeroporto de Ilhéus.

Alega a “a inexistência de qualquer infração como aquela descrita no Auto de Infração em tela não restando outra medida senão anulação/arquivamento do presente Auto de Infração”.

Afirma ainda que “não há qualquer conduta ilícita praticada pela INFRAERO tendo em vista o estrito cumprimento da legislação e das normas nos atos e condutas promovidos pela Estatal, segundo atestam os documentos em anexo”. Ao final, requer a anulação/arquivamento do Auto de Infração.

Nas fls. 10 a 21, cópias de documentos anexados à peça defensiva, a fim de comprovar o que se alega.

Cópias de documentos com a finalidade de demonstrar poderes de representação foram juntados às folhas 22 a 30.

Despacho nº 482/2014/GFIS/SIA/ANAC, datado de 22/08/2014 (fl. 31), sendo certificada a existência de manifestação tempestiva juntada aos autos, bem como o encerramento da fase instrutória e início da fase de análise e decisão

1.4. ***Decisão de Primeira Instância***

Em 29/05/2017, a autoridade competente, após apontar a presença de defesa, decidiu pela aplicação, sem atenuante e com agravante com base no inciso IV do §2º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008 ("exposição ao risco da integridade física de pessoas"), de multa no valor de R\$ 100.000,00 (cem mil reais) – SEI 0705359 e 0705509.

Consta nos autos a Notificação de Decisão nº 419(SEI)/2017/AIM/GNAD/SIA-ANAC, documento assinado eletronicamente em 31/05/2017 (SEI 0723262), informando o Interessado acerca da aplicação de penalidade de multa, abrindo prazo para interposição de recurso.

1.5. ***Recurso do Interessado***

Tendo tomado conhecimento da decisão em 07/06/2017 (SEI 0781673), o Interessado apresentou recurso em 14/06/2017 (SEI 0796770).

Consta nos autos o formulário de solicitação de vistas (SEI 1059400).

Em suas razões, o Interessado apresenta, resumidamente, as seguintes alegações:

(i) aponta vícios formais e materiais no processamento em curso, entendendo que tais tornam nulos os atos praticados por esta Agência;

(ii) alega vício material na Resolução ANAC nº 25/2008 por ausência de previsão legal;

(iii) aduz quanto à presença de vício formal na Resolução ANAC nº 25/2008 por desrespeito à forma prevista em lei para a sua edição;

(iv) alega inaplicabilidade dos valores de sanção apontados com base nas Tabelas dos ANEXOS da Resolução ANAC nº 25/2008.

(v) aduz quanto à existência de circunstâncias atenuantes. Declara que não tentou negar a realização dos fatos expostos no Auto de Infração. Afirmar ter trazido aos autos elementos quanto às ações mitigadoras. Entende que restou “evidenciado no processo que (1) houve o reconhecimento, por parte da Infraero, da prática da infração e (2) que adotou providências para minimizar as suas consequências”.

Ao final, requer anulação do presente processo. Alternativamente, solicita a redução da multa aplicada considerando as circunstâncias atenuantes de reconhecimento da prática da infração e adoção voluntária de providência eficaz para amenizar as consequências da infração.

1.6. ***Outros Atos Processuais e Documentos***

Termo de Encerramento de Trâmite Físico assinado eletronicamente em 26/10/2016 (SEI 0072363).

Consta aos autos o Despacho da Secretaria da ASJIN, documento assinado eletronicamente em 30/05/2018 (SEI 1825967), encaminhando o processo para análise e deliberação.

O presente expediente atribuído a esta servidora via Sistema SEI em 13/02/2019.

Anexado aos autos Extrato de Lançamento do Sistema SIGEC (SEI 0723268 e 3044572).

Comprovante de Inscrição e de Situação Cadastral emitido pela Receita Federal (SEI 0723276).

É o relatório.

VOTO DA RELATORA

2. **PRELIMINARES**

2.1. ***Da alegação de vício material contido na Resolução ANAC nº 25/2008 em razão de suposta ausência de previsão legal***

Em defesa, o Interessado alega nulidade do auto de infração, justificando ausência de capitulação normativa da pena. Em grau recursal, o Recorrente reitera suas alegações, argumentando insubsistência da Resolução ANAC nº 25/2008, no que tange à aplicação de sanção.

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 não merecem prosperar.

Cabe ressaltar 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.

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.

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;

(...)

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 regem o setor e zelar pelo seu devido atendimento.

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.

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, tornando inócuos os atos normativos produzidos pela agência reguladora.

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).

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:

(...)

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.

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.

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).

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.

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.

Diante o exposto, especificamente, quanto ao presente caso, verifica-se que a imposição de penalidade por deixar de manter em boas condições o cercamento da área patrimonial e da área operacional do aeródromo, teve amparo legal no art. 289, inciso I, do CBA c/c item 153.107 (A), (B) e (C) do RBAC 153 c/c item 13 da Tabela II (Construção/Manutenção e Operação de Aeródromos) do Anexo III da Resolução ANAC nº 25/2008.

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”.

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)

Ainda nesta linha de raciocínio, deve-se, também, apontar à infringência à norma complementar, *neste caso*, a Resolução ANAC nº 09/2007, a qual aprova a Norma Operacional de Aviação Civil – NOAC que dispõe, que dispõe sobre o acesso ao transporte aéreo de passageiros que necessitam de assistência especial.

Quanto à tabela de valores da pena, verifica-se que a infração está disposta no Anexo III da Resolução ANAC nº 25/2008, item 13 da Tabela II (Construção/Manutenção e Operação de Aeródromos).

Diante de todo o exposto, resta a esta ANAC regular o setor, utilizando de instrumentos que permitem compelir os administrados à observância do regramento vigente, de acordo com a Lei nº 11.182/2005. Nesse sentido, verifica-se que as condutas, penalidades e valores de multa dispostos na Resolução ANAC nº 25 são perfeitamente aplicáveis no presente processo administrativo.

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

2.2. Da Alegação de Vício Formal na Resolução ANAC nº 25/2008 em razão de não realização de audiência pública

Em recurso, o Interessado alega que a Resolução ANAC nº 25/2008, norma que se fundamentou a aplicação da sanção pecuniária ao autuado, fora elaborada sem observância do disposto no art. 27 da Lei nº 11.182/2005, a qual dispõe que “*as iniciativas ou alterações de atos normativos que afetem direitos de agentes econômicos, inclusive de trabalhadores do setor ou de usuários de serviços aéreos, serão precedidas de audiência pública convocada e dirigida pela ANAC*”.

Sobre esse aspecto, 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, do CBA c/c item 153.107 (A), (B) e (C) do RBAC 153.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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

2.3. *Da Alegação de Ilegalidade na Fixação do Valor da Sanção*

A autuada alega ainda vício processual por supostamente inexistir autorização legislativa para que a ANAC estabeleça valor de sanção, qualquer que seja a hipótese.

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.

Determina o Código, ainda, que a multa eventualmente imposta deverá estar consonante com a gravidade da infração praticada:

CBA

Art. 295. A multa será imposta de acordo com a gravidade da infração, podendo ser acrescida da suspensão de qualquer dos certificados ou da autorização ou permissão.

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.

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*”.

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, atualmente em vigor, a qual dispõe sobre o processo administrativo para a apuração de infrações e aplicação de penalidades, no âmbito da competência da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC.

Com a substituição gradativa dos normativos do Comando pelos normativos da Agência (art. 47, inciso I, da Lei nº 11.182/2005), foram traçados 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.

No tocante à quantificação de multa imposta, na prática, a Resolução ANAC nº 25/2008 e a Instrução Normativa ANAC nº 08/2008 disciplinam, 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. A Resolução ANAC nº 25/2008, na qual constam, em seus ANEXOS, as tabelas de valores das infrações, apresentam três níveis de valores (mínimo, médio e máximo) para cada infração, de forma que melhor estabelecer as aplicações das condições atenuantes e agravantes.

Ainda, de acordo com os artigos 20, 21 e 22 da Resolução ANAC nº 25/2008, para imposição das penalidades previstas na referida Resolução, será aplicado o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA) e sua legislação complementar, bem como as demais normas de competência da autoridade da aviação civil, restando estabelecido que a dosimetria da sanção será calculada a partir do valor intermediário, conforme art. 57 da IN ANAC nº 08/2008, permitindo a eventual existência de circunstâncias atenuantes e/ou agravantes previstas o seu deslocamento para o valor mínimo ou máximo.

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*”.

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.

Quanto às tabelas de infrações constantes no Anexos da Resolução ANAC nº 25/2008, com advento da

Resolução ANAC nº 58, de 24 de outubro de 2008, o primeiro quadro do Anexo II da Resolução ANAC nº 25/2008 restou revogado e substituído pelo Anexo III da Resolução ANAC nº 25 (incluído pela Resolução ANAC nº 58/2008), que melhor detalhou os critérios de quantificação das distintas infrações na área de infraestrutura aeroportuária, facilitação, segurança da aviação civil, entre outras áreas não especificadas no art. 299 e 302 e seus incisos.

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.

Dessa forma, não se verifica vício processual, afastando-se, portanto, a alegação do Recorrente de ilegalidade na fixação do valor da sanção.

2.4. *Da Regularidade Processual*

O interessado foi regularmente notificado quanto à infração imputada em 29/07/2014 (fl. 05), tendo apresentado sua Defesa em defesa em 18/08/2014 (fls. 06 a 30). Foi, ainda, regularmente notificado quanto à decisão de primeira instância em 07/06/2017 (SEI 0781673), apresentando o seu tempestivo Recurso em 14/06/2017 (SEI 0796770), conforme Certidão SEI 1062458.

De acordo com o exposto no Relatório do presente voto, atentando-se para as datas dos trâmites e documentos, aponto a regularidade processual nos presentes autos visto que foram preservados os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitados os princípios da Administração Pública, em especial, o contraditório e a ampla defesa, estando, assim, pronto para, agora, receber uma 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. *Da materialidade infracional*

Quanto ao presente fato, a conduta imputada ao autuado consiste em deixar de manter em boas condições a cerca patrimonial/operacional do Aeroporto SBIL, dado o mau estado de conservação constatado em 26/03/2014, com ponto do perímetro violado.

A não conformidade identificada consiste de falha da manutenção preventiva e corretiva. Parte do perímetro do cercamento do aeroporto (cerca patrimonial) se encontrava com trechos rompidos (derrubados/faltantes) tal como constata-se na foto nº 8 (fl. 03). Segundo a descrição do item 5.1 do RIA nº 008P/SIA-GFIS/2014 (fl. 02), a cerca patrimonial apresentava uma abertura de forma retangular de 2,0 x 1,5 m no nível do solo.

Importante destacar que a fiscalização relata nos autos que, durante o período da inspeção, foi constatada a presença de pessoas estranhas no interior do sítio aeroportuário, tal como registrado na foto 30 (fl. 04). A equipe de inspeção anotou que, durante a verificação *in loco*, havia invasão frequente de adolescentes soltando pipas e adentrando por meio da fenda na cerca para apanhar pipas na pista de pouso e decolagem.

Diante da infração do processo administrativo em questão, a autuação foi realizada com fundamento no art. 289, Inciso I, do CBA, Lei nº 7.565, de 19/12/1986, que dispõe o seguinte:

CBA

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

I - multa;

(...)

Ainda o CBA, em seu art. 36, dispõe:

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)

(...)

(grifo nosso)

O Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) 153, que dispõe sobre Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência, apresenta, em seu item 153.107 (A), (B) e (C), a seguinte redação:

RBAC 153

153.107 PROTEÇÃO DA ÁREA OPERACIONAL

(a) O operador de aeródromo deve implantar e manter um sistema de proteção da área operacional do aeródromo e suas respectivas operações aéreas, composto de infraestrutura e procedimentos, para:

(1) prevenção de entrada de animais ou objetos que constituam perigo às operações aéreas;

(2) contenção de acesso não autorizado, premeditado ou inadvertido, de veículos e pessoas.

(b) São objetos do sistema de proteção da área operacional do aeródromo os locais onde possam ocorrer acessos de pessoas, objetos ou animais.

(1) A infraestrutura do sistema de proteção à operação aeroportuária compõe-se por cercas, barreiras artificiais ou naturais, edificações, postos de controle de acesso, túneis, canais, dutos, vias públicas e qualquer outro dispositivo capaz de atender às finalidades listadas no parágrafo 153.107(a).

(c) O operador de aeródromo deve:

(1) manter a integridade física da infraestrutura do sistema de proteção da área operacional do aeródromo;

(2) manter iluminada a infraestrutura de proteção da área operacional do aeródromo nos pontos de acesso e nos pontos considerados críticos; e

(3) prover acesso livre para realização de vistoria e manutenção, de forma a permitir o monitoramento ao longo de toda a extensão interna do sistema de proteção da área operacional do aeródromo.

A Resolução ANAC nº 25, de 25/04/2008, norma vigente à época dos fatos, estabelece a tabela de valores das infrações no Anexo III, Tabela II (Construção/Manutenção e Operação de Aeródromos), item 13, conforme disposto *in verbis*:

Resolução ANAC nº 25/2008

ANEXO III

(...)

3.2. *Quanto às Alegações do Interessado*

Quanto às alegações do interessado em defesa, tendo em vista as conclusivas informações trazidas na proposta de decisão pela Superintendência Infraestrutura Aeroportuária – SIA, apostas SEI 0705359 e 0705509, reporto-me ao disposto pelo §1º do artigo 50 da Lei nº. 9.784/99, o qual dispõe que a motivação do ato administrativo, que venha a decidir recursos administrativos (inciso V deste mesmo artigo), pode “*consistir em declaração de concordância com fundamentos de anteriores pareceres, informações ou propostas, que neste caso, serão parte integrante do ato*”.

Assim, declaro, expressamente, concordar integralmente com as fundamentações e contra-argumentações expostas em decisão de primeira instância pela Superintendência Infraestrutura Aeroportuária – SIA as quais, neste ato e após sua leitura integral, passam a fazer parte das razões de voto desta Relatora.

Diante das alegações apresentadas pelo Interessado, em defesa e recurso, cabe realizar as seguintes considerações e conclusões sobre o fato em questão:

Cumprir dizer que a possível ação tomada pelo Autuado de forma a solucionar os problemas apresentados em momento posterior à constatação da irregularidade pela fiscalização desta ANAC, tal fato não tem o condão de afastar o ato infracional praticado pelo Interessado, visto que a irregularidade foi constatada pela fiscalização desta ANAC *in loco* e registrada no Relatório de Inspeção Aeroportuária à fl. 02.

Ressalta-se que que, o ato infracional deve ser destituído de qualquer relação com a apresentação do Plano de Ações Corretivas pelo Autuado para correções das irregularidades constatadas, sendo duas situações distintas.

O fato é que, em inspeção realizada no Aeroporto Jorge Amado / Ilhéus BA (SBIL) em 26/03/2014, a fiscalização desta ANAC constatou a irregularidade em que a Infraero deixou de manter em boas condições o cercamento da área patrimonial e da área operacional do aeródromo.

O Interessado, na verdade, cometeu o ato infracional imputado, cabendo, então, a atuação de nossa fiscalização, a qual resultou na lavratura do referido Auto de Infração, a abertura do presente processo e a aplicação da sanção administrativa pelo ato infracional cometido, objeto que, agora, está sendo analisado por esta ASJIN.

O fato de se conceder um prazo para que o Interessado venha a sanar a irregularidade verificada, bem como a elaboração e execução a contento de um Plano de Ações Corretivas (PAC), não pode servir de excludente ao fato de o Autuado ter deixado de manter em boas condições o cercamento da área patrimonial e da área operacional do aeródromo.

Assim, o Interessado recorrente cometeu o ato infracional, ficando assim sujeito à aplicação de providências administrativas.

No mesmo sentido, ao propor a execução de um Plano de Ações Corretivas (PAC), também, deve cumpri-lo, sob pena, do contrário, resultar em outra autuação, tendo em vista outro ato infracional distinto do ora processado.

Dessa maneira, corroborando com o setor de primeira instância, a medida tomada a posteriori, portanto, não tem o condão de afastar a responsabilidade do autuado pelos fatos anteriormente verificados.

Em recurso, o interessado alega vícios materiais e formais da Resolução ANAC nº 25/2008 e ilegalidade na fixação do valor da sanção, questões afastadas preliminarmente neste voto.

Cabe mencionar que a alegação de aplicação das circunstâncias atenuantes com base nos incisos do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472, de 06 de junho de 2018 (anteriormente art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008) será abordada em dosimetria da pena neste voto.

Diante de todo o exposto, conforme evidências e documentação nos autos, verifica-se que, de fato, a INFRAERO - EMPRESA BRASILEIRA DE INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUARIA descumpriu a legislação vigente, quando constatado pela fiscalização desta ANAC, em 26/03/2014, quando deixou de manter em boas condições o cercamento da área patrimonial e da área operacional do Aeroporto Jorge Amado / Ilhéus BA (SBIL), diante a verificação de violação no muro patrimonial/operacional, restando, portanto, configurado o ato infracional pelo descumprimento da item 153.107 (A), (B) e (C) do RBAC 153.

Destaca-se, ainda, que as afirmativas da fiscalização desta ANAC possuem *presunção de legitimidade e certeza*, as quais devem ser afastadas apenas com as necessárias comprovações da parte interessada, o que, no caso em tela, não ocorreu.

Verifica-se que as alegações do Interessado não têm o condão de afastar o ato infracional praticado, tendo em vista que o Recorrente não trouxe aos autos 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 9.784/99

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.

Isto posto, diante a comprovação do ato infracional pelo descumprimento da legislação vigente à época dos fatos, restou configurada a irregularidade apontada no AI nº 02028/2014, de 21/07/2014, ficando o Interessado sujeito a aplicação de sanção administrativa.

4. DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

Pelo exposto, houve, de fato, violação à legislação, com a prática de infração fundamentada no art. 289, inciso I, do CBA c/c item 153.107 (A), (B) e (C) do RBAC 153 c/c item 13 da Tabela II (Construção/Manutenção e Operação de Aeródromos) do Anexo III da Resolução ANAC nº 25/2008, restando analisar a adequação do valor da multa aplicada como sanção administrativa.

O Código Brasileiro de Aeronáutica dispõe, em seu art. 295, que a multa será imposta de acordo com a gravidade da infração. A Resolução ANAC nº 472, de 06 de junho de 2018, que estabelece providências administrativas decorrentes do exercício das atividades de fiscalização sob competência da ANAC, apresenta, em suas Seções VIII e IX, respectivamente, sobre as sanções aplicáveis e sua gradação.

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.

Quanto à gradação da sanção, a referida Resolução, em seu art. 36, indica que sejam consideradas as circunstâncias agravantes e atenuantes na dosimetria da aplicação de sanções. Ainda, de acordo com o §3º do mesmo artigo da Resolução ANAC nº 472/2018, quando inexistentes causas atenuantes ou agravantes ao caso ou quando elas se compensem deve ser aplicada a sanção no patamar médio da tabela anexa à Resolução.

Conforme entendimento desta ASJIN e da Procuradoria junto à ANAC, quanto à dosimetria da sanção, o valor da sanção aplicada deve ser de acordo com a norma em vigência na data do cometimento do ato infracional.

No presente caso, é válido observar que os valores de multa previstos para o item 13 da Tabela II (Construção/Manutenção e Operação de Aeródromos), no Anexo III, da Resolução ANAC nº 25/2008 (norma em vigor à época dos fatos) são: R\$ 40.000 (grau mínimo), R\$ 70.000 (grau médio) ou R\$ 100.000 (grau máximo).

4.1. *Das Circunstâncias Atenuantes*

Quanto à 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, ou seja, o Autuado deve manifestar expressamente que reconhece o cometimento da conduta infracional.

Segundo entendimento desta ASJIN, a apresentação de argumentos contraditórios ao reconhecimento da prática da infração, em qualquer fase do processo, como, por exemplo, excludente de responsabilidade pelo cometimento do ato infracional ou pedido de anulação do auto de infração, impossibilita a concessão da atenuante em questão.

Ainda, cabe ressaltar que as alegações trazidas pelo Interessado, em defesa e recurso, são incompatíveis com o “reconhecimento da prática da infração”.

Dessa forma, entende-se que não consta nos autos qualquer evidência que justifique a aplicação da circunstância atenuante de “reconhecimento da prática da infração”, devendo, portanto, ser afastada a sua incidência.

Quanto à aplicação de atenuante com fundamento no art. 36, §1º, inciso II da Resolução ANAC nº 472/2018 (“a adoção voluntária de providências eficazes para evitar ou amenizar as consequências da infração antes de proferida a decisão”), há o entendimento desta ASJIN que o cumprimento das obrigações previstas em legislação, por si só, mesmo que em momento posterior, não pode ser considerado como uma circunstância atenuante.

Também é requisito para concessão da referida atenuante que as providências tenham sido tomadas antes de proferida a decisão de primeira instância administrativa. Ainda, a aplicação da referida atenuante se faz somente quando há nos autos comprovação de que a adoção tomada pelo Interessado foi voluntária e eficaz para evitar ou amenizar as consequências da infração.

Assim, caberia ao Interessado, por iniciativa própria, adotar providências concretas e eficazes, não provenientes do cumprimento de obrigação normativa, comprovando-as de forma documental nos autos do processo.

Dessa maneira, diante dos documentos acostados aos autos, não é possível aplicar a circunstância atenuante disposta no inciso II do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018.

Para a análise da circunstância atenuante prevista no artigo 36, §1º, inciso III, da Resolução ANAC nº 472/2018 (“a inexistência de aplicação definitiva de sanções nos 12 (doze) meses anteriores à data do cometimento da infração em julgamento”), é necessária pesquisa no Sistema Integrado de Gestão de Crédito (SIGEC) para identificar existência de aplicação de penalidade ao ente regulado no período de um ano encerrado em 26/03/2014 – que é a data da infração ora analisada.

Em consulta ao Sistema Integrado de Gestão de Crédito (SIGEC), conforme documento SEI nº 3044572, verifica-se que existe penalidade aplicada em definitivo ao interessado no último ano contado da data do ato infracional (26/03/2014).

No caso em tela, diante dos documentos acostados aos autos, entendo não ser possível aplicar quaisquer das circunstâncias atenuantes, das dispostas nos incisos do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018.

4.2. *Das Circunstâncias Agravantes*

No caso em tela, a decisão de primeira instância considerou a circunstância agravante com base no inciso IV do §2º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008 (“exposição ao risco da integridade física de pessoas”).

Conforme já exposto em decisão de primeira instância, verifica-se que há prova nos autos de que pela fenda existente no muro, ocorria o acesso frequente de pessoas não autorizadas à área operacional.

Ressalta-se que o Auto de Infração à fl. 01 e o Relatório de Inspeção Aeroportuária à fl. 02 e suas fotos anexadas descrevem problemas graves quanto à presença de pessoas transitando no sítio aeroportuário. Observa-se que a Foto 30 acostada aos autos retrata a invasão de pessoa estranha ao sítio aeroportuário e, ainda, a fiscalização reporta a presença de adolescentes soltando pipa dentro do aeroporto e até mesmo adentrando a pista de pouso e decolagem durante a inspeção.

Sobre o tema, cabe mencionar o entendimento desta ASJIN, consignado em Ata de Reunião de Colegiado 05/2017 (SEI nº 1120763), que indica que a exposição ao risco precisa estar caracterizada de forma documental nos autos do processo, ou pela motivação quando da aplicação da dosimetria em sede de primeira instância.

Portanto, entendo que cabe a manutenção da circunstância agravante com base no inciso IV do §2º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008 ("exposição ao risco da integridade física de pessoas"). Atualmente, essa circunstância agravante está disposta no inciso IV do §2º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018.

Diante o exposto, tendo em vista os documentos acostados aos autos, entendo não ser possível aplicar quaisquer das outras circunstâncias agravantes, das dispostas nos incisos do §2º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018.

4.3. *Da Sanção a Ser Aplicada em Definitivo*

Assim, nos casos em que há mais agravantes que atenuantes, deve ser aplicado o valor máximo da tabela em Anexo à Resolução ANAC nº 472/2018.

Dessa forma, considerando nos autos as circunstâncias agravantes e atenuantes expostas acima, entendo que cabe a manutenção da multa em seu grau máximo, no valor de R\$ 100.000,00 (cem mil reais).

5. CONCLUSÃO

Pelo exposto, vota-se por NEGAR PROVIMENTO ao recurso, MANTENDO-SE a multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa no valor de R\$ 100.000,00 (cem mil reais).

É o voto.

Rio de Janeiro, 30 de maio de 2019.

RENATA DE ALBUQUERQUE DE AZEVEDO

Especialista em Regulação de Aviação Civil

SIAPE 1766164



Documento assinado eletronicamente por **Renata de Albuquerque de Azevedo, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 30/05/2019, às 10:57, 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 **3044667** e o código CRC **FE330677**.



CERTIDÃO

Rio de Janeiro, 30 de maio de 2019.

CERTIDÃO DE JULGAMENTO EM SEGUNDA INSTÂNCIA ADMINISTRATIVA

498ª SESSÃO DE JULGAMENTO DA ASJIN

Processo (NUP): 00065.096384/2014-15

Interessado: INFRAERO - EMPRESA BRASILEIRA DE INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUARIA

Crédito de Multa (SIGEC): 660.078/17-6

AI/NI: 02028/2014

Membros Julgadores ASJIN:

- Cássio Castro Dias da Silva - SIAPE 1467237 - Portarias nº 751, de 07/03/2017 e 1.518, de 14/05/2018 - Presidente da Turma Recursal RJ-ASJIN
- Renata de Albuquerque de Azevedo - SIAPE 1766164 - Portaria ANAC nº 626, de 27/04/2010 – Relatora
- Sérgio Luís Pereira Santos - SIAPE 2438309 - Portaria ANAC nº 1.921, de 21/10/2009

Certifico que a ASJIN da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, ao apreciar o processo em epígrafe, proferiu a seguinte decisão:

A Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância, por unanimidade, NEGOU PROVIMENTO ao recurso, MANTENDO a multa aplicada em primeira instância administrativa no valor de R\$ 100.000,00 (cem mil reais), nos termos do voto da Relatora.

Os Membros Julgadores votaram com a Relatora.

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



Documento assinado eletronicamente por **Renata de Albuquerque de Azevedo, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 30/05/2019, às 10:58, 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 **SERGIO LUIS PEREIRA SANTOS, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 30/05/2019, às 10:58, 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 30/05/2019, às 13:36, 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 **3044672** e o código CRC **4605ACD1**.

Referência: Processo nº 00065.096384/2014-15

SEI nº 3044672